

cndp

Commission particulière

du débat public
Contournement
Est de Rouen



Compte-rendu

établi par le président
de la commission particulière
du débat public

28 novembre 2005

Compte-rendu

28 novembre 2005



LES RISQUES MAJEURS	35
● Les risques naturels	35
● Les risques accidentels	35
● Les risques technologiques	36

➤ **LES VARIANTES ET LES SOLUTIONS ALTERNATIVES PROPOSÉES LORS DU DÉBAT** **36**

L’AFFIRMATION DE LA NÉCESSITÉ D’UN CHANGEMENT DE CONCEPTS	36
---	----

LES PROPOSITIONS DE TRACÉS ALTERNATIFS	37
--	----

➤ **LA MAÎTRISE D’OUVRAGE, LE FINANCEMENT ET LA QUESTION DU PÉAGE** **38**

LES INCERTITUDES CONCERNANT LE COÛT DU PROJET	38
---	----

LA POSITION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LA MAÎTRISE D’OUVRAGE	38
--	----

LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ	39
-----------------------------------	----

LA QUESTION DU PÉAGE	39
----------------------------	----

LES INQUIÉTUDES CONCERNANT UNE PRESSION FISCALE SUPPLÉMENTAIRE	39
--	----

➤ **Synthèse du débat** **40**

➤ **Annexe 1** Atlas **42**

● Carte n° 1 - <i>Projet de liaison A28-A13 - Conseil régional de Haute-Normandie. Cahier d’acteurs</i>	43
● Carte n° 2 - <i>Le contournement de Rouen - Conseil général de Seine-Maritime. Cahier d’acteurs</i>	44
● Carte n° 3 - <i>Le réseau de transport en commun de l’agglomération de Rouen - CAR</i>	45
● Carte n° 4 - <i>Le réseau de transport collectif en site propre - CAR</i>	46
● Carte n° 5 - <i>Le contournement de Rouen - Association Pour le Contournement</i>	47
● Graphe n° 6 - <i>Vers un nouveau management de la mobilité - Dominique Bied, CAP21.</i>	48
● Carte n° 7 - <i>Les projets de zones d’activités - Association Pour le Contournement</i>	49
● Carte n° 8 - <i>Le contournement Est rapproché : un outil indispensable pour la logistique HNFL</i>	50
● Carte n° 9 - <i>L’accroissement des échanges - Association Pour le Contournement</i>	51
● Carte n° 10 - <i>La localisation des actifs - Association Pour le Contournement</i>	52
● Carte n° 11 - <i>La protection de la ressource en eau - SD de Rouen</i>	53
● Carte n° 12 - <i>Site Natura 2000 et tracé envisagé - DRE HN, DDE 76</i>	54
● Carte n° 13 - <i>Tracé et sites SEVESO. DRE HN</i>	55
● Carte n° 14 - <i>Proposition de liaison Rouen-Méru - N. Plantrou</i>	56
● Carte n° 15 - <i>Les itinéraires surchargés à cause du péage d’Incarville - Collectif</i>	57
● Carte n° 16 - <i>Proposition de tracé alternatif - Association Non à l’autoroute</i>	58
● Carte n° 17 - <i>L’échangeur de Sotteville-sous-le-Val - Association Non à l’autoroute</i>	59
● Carte n° 18 - <i>Proposition de tracé alternatif - Les Verts de Haute-Normandie</i>	60
● Carte n° 19 - <i>Proposition de tracé alternatif - Association Gralbol</i>	61
● Carte n° 20 - <i>Proposition de tracé alternatif - Collectif SOS Forêt du Rouvray</i>	62

➤ **Annexe 2** Citations et apport des contributions **64**

➤ **LES CONTRIBUTIONS REÇUES À LA CPDP** **65**

➤ **EXTRAITS DES CONTRIBUTIONS ET DES RÉUNIONS DU DÉBAT PUBLIC** **72**

LE DÉBAT SUR LE TRACÉ ET SUR LA FINALITÉ DU PROJET	72
--	----

LA COHÉRENCE	77
--------------------	----

LA QUESTION DU BARREAU VERS L’EURE	83
--	----

LA PLACE DU PROJET DANS L’AMBITION LOGISTIQUE DE LA HAUTE-NORMANDIE	86
---	----

LE TRACÉ RETENU ET LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES	90
--	----

LES VARIANTES ET SOLUTIONS ALTERNATIVES PROPOSÉES LORS DU DÉBAT	94
---	----

LA MAÎTRISE D’OUVRAGE, LE FINANCEMENT ET LA QUESTION DU PÉAGE	96
---	----

➤ **REVUE DE PRESSE** **99**

➤ **CARTE DE LOCALISATION** **Rabat de couverture**

Introduction au débat



Dès la phase préparatoire du débat, la commission particulière de débat public (CPDP) a constaté l'existence d'un contexte rendu complexe par l'incompréhension de nombreux acteurs devant la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) d'organiser un débat public sur le projet de Contournement Est de Rouen. Elle a en effet reçu les remarques suivantes : *« Encore un débat qui va retarder un projet vieux de 30 ans. Pourquoi un débat alors qu'il y a eu de nombreuses concertations. Pourquoi un débat alors qu'un arrêté préfectoral a fixé le fuseau des 300 mètres et que le tracé a été validé... »*. En effet, lors de la rédaction du dossier du débat, la commission a constaté qu'elle se trouvait devant un tracé presque finalisé. Un patient travail d'information, l'organisation de rencontres auprès des maires des communes concernées et des élus des collectivités territoriales, l'apport d'informations complémentaires par le maître d'ouvrage au cours du débat, ont permis de comprendre que celui-ci avait porté l'élaboration du projet à un état d'avancement tel qu'il était presque prêt à être présenté à l'enquête publique. Le tracé retenu s'appuyait de plus sur son inscription dans le SCOT et au PDU. Par la suite, ceci s'est révélé être une difficulté de compréhension au niveau des impacts du projet.

Dans ce contexte, l'action certainement la plus importante menée par la CPDP a été de nature pédagogique, c'est-à-dire, faire accepter le débat en expliquant ce qu'il était. Cette action patiente a porté ses fruits. Les prises de position fortement affirmées lors des premières réunions du débat ont peu à peu laissé place à la montée en puissance d'une participation de tous les acteurs qui n'a cessé de se développer jusqu'au dernier jour. L'évolution des articles dans les médias illustre très clairement celle de la perception du débat public par l'opinion. La qualité du travail effectué par le maître d'ouvrage pour répondre aux questions et apporter l'information complémentaire adaptée à chaque réunion souligne également l'importance qu'a prise pour lui le débat public. Dans sa lettre du 14/10/05, Alain Le Vern, président du Conseil régional de Haute-Normandie a pu ainsi écrire : *« La Région Haute-Normandie considère comme indispensable la tenue de ce débat car il permet, avec efficacité, d'informer, d'échanger et finalement d'associer l'ensemble des partenaires institutionnels et des habitants à la réalisation de cette infrastructure »*.

**La commission
particulière du
débat public**



COMPOSITION DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC



DE GAUCHE À DROITE : EDMOND CHASSEBOURG, CHARLES GACHELIN, BERNARD FRITSCH, JEAN-MICHEL HENRY.

LE PRÉSIDENT

● **Charles Gachelin** a créé et dirigé l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Université des Sciences et Technologies de Lille, où il a été enseignant - chercheur. Il a été élu « économiste de l'année » en 1994 par Le Nouvel Économiste. Il a accompli de nombreuses missions en France et à l'étranger, particulièrement en Amérique du Nord et en Asie. Il a été chargé par le ministre de l'Aménagement du territoire de la réalisation du rapport sur le plan stratégique intégré du littoral français. Membre du Conseil de développement de la Communauté urbaine de Lille, il a participé aux débats préparatoires au schéma régional. Il est président de l'association 2Ced (Centre de créativité pour l'emploi et le développement). Charles Gachelin a été membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

LES MEMBRES DE LA CPDP

● **Edmond Chassebourg**, ingénieur en retraite. Il a dirigé un bureau d'ingénierie spécialisé dans les domaines de l'eau, de l'énergie et de l'environnement. Commissaire enquêteur depuis 1993, il a présidé d'importantes enquêtes publiques en région parisienne et en Normandie. Il a notamment présidé la commission d'enquête publique sur le projet Port 2000, au Havre. Il est membre du conseil d'administration de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs en charge de la coordination des secteurs techniques.

● **Jean-Michel Henry**, ornithologue et membre fondateur et ancien vice-président du Conservatoire des sites de Haute-Normandie. Il a été vice-président du groupe ornithologique normand et de SOS Estuaire. Il est président du « Collectif pour une juste représentation des associations de protection de l'environnement au Conseil économique et social régional de Haute-Normandie ».

● **Bernard Fritsch**, est maître de conférences agrégé à l'Institut de géographie et d'aménagement régional de l'université de Nantes (IGARUN) où il est responsable du master « Villes et territoires : politiques et pratiques de l'urbanisme ». Spécialiste des questions d'infrastructures de transport et développement économique, il codirige le LACQ, laboratoire de recherches de l'IGARUN qui travaille en particulier sur la problématique d'évaluation des projets d'équipements publics. Il enseigne également à l'Institut d'Urbanisme de Paris où il a été membre du Laboratoire d'observation de l'économie et des institutions locales (L'CEIL). Bernard Fritsch a été membre de la commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

L'ÉQUIPE D'APPUI DE LA CPDP

● **Jean Chanut**, secrétaire général.

● **Jennifer Liégeois**, chargée de mission.

Déroulement du débat



Le débat public sur le Contournement Est de Rouen s'est déroulé du 9 juin 2005 au 9 novembre 2005 après une phase de préparation de 6 mois. Le débat a été à l'origine d'une forte mobilisation qui n'a cessé de se développer jusqu'à la réunion de clôture. Cette mobilisation a permis de dégager des points forts :

- > la clé du débat a été l'action pédagogique sur ce qu'est le débat public,
- > la très grande complexité du projet porté au débat en raison de ses facettes multiples qui couvrent le champ entier de l'aménagement du territoire, de la diversité et du nombre des acteurs ayant pris part au débat et de l'état d'avancement du projet,
- > la forte implication de tous les acteurs qui s'est manifestée par une très grande exigence vis-à-vis de la commission et de son équipe d'appui. La commission a dû être très disponible, avoir une grande qualité d'écoute et être très réactive aux différentes sollicitations dont elle a été l'objet.

Le débat s'est déroulé en deux phases.

LA PHASE DE PRÉPARATION (15 DÉCEMBRE 2004 - 9 JUIN 2005)

Le débat a pu bénéficier d'une phase de préparation longue qui s'est déroulée du 15 décembre 2004 au 9 juin 2005. La CPDP souhaite souligner la très grande importance de cette période préparatoire pour la bonne tenue du débat. Elle a permis en effet :

- > de construire la cohérence de la commission et de son équipe d'appui,
- > de suivre avec une grande attention la réalisation du dossier du débat et de connaître ainsi en profondeur le contenu du projet,
- > de faire connaissance avec les acteurs qui seront ceux du débat, de comprendre leur approche spécifique et mieux saisir ainsi la complexité des enjeux. La commission a pris de nombreux contacts dans les milieux politiques, avec les différentes instances représentant le monde économique, avec les associations. Ces contacts ont été l'occasion de visites de terrain, en particulier du port de Rouen et des communes situées le long du tracé ainsi que du barreau vers l'Eure. Elles ont permis à la commission d'avoir la vision de différents acteurs par rapport au projet,
- > de présenter à de multiples reprises ce qu'est le débat public, la place qu'il a dans le processus de prise de décision, le rôle de la Commission nationale et de son président et le rôle de la CPDP.

LE DÉBAT (9 JUIN 2005 - 9 NOVEMBRE 2005)

Le débat proprement dit s'est déroulé du 9 juin au 9 novembre 2005. Il a été marqué par le départ, après la première réunion du débat, du directeur régional de l'Équipement. Il a été marqué également par une interruption de deux mois liée aux vacances d'été. Mais, pendant cette période, la CPDP a continué son travail. La commission a remarqué que cette interruption, loin de gêner le débat, avait au contraire été suivie d'une reprise du débat très active qui s'est appuyée sur un point de presse d'étape.

● *Les réunions du débat*

La commission a organisé treize réunions du débat. Deux d'entre elles ont été consacrées à la présentation publique de la filière logistique et des propositions de variantes au tracé, les 19 et 20 octobre.

Date	Lieu	Intitulé de la réunion	Nombre de participants
● 13 juin 2005	➤ Faculté de droit de Rouen	➤ Réunion d'ouverture	250
● 20 juin 2005	➤ École supérieure de commerce (ESC) de Rouen - Mont-Saint-Aignan	➤ Contournement Est de Rouen et perspectives de développement de l'agglomération rouennaise	150
● 23 juin 2005	➤ ESC Rouen	➤ Impacts sur la biodiversité et les paysages	150
● 28 juin 2005	➤ ESC Rouen	➤ Gestion des transports et des déplacements au sein de l'agglomération	145
● 8 septembre 2005	➤ ESC Rouen	➤ Protection de la ressource en eau, nuisances liées au bruit et pollution de l'air	138
● 15 septembre 2005	➤ Fontaine-sous-Préaux	➤ Réunion territoriale	145
● 22 septembre 2005	➤ Boos	➤ Réunion territoriale	405
● 26 novembre 2005	➤ Saint-Étienne-du-Rouvray	➤ Réunion territoriale	176
● 6 octobre 2005	➤ ESC Rouen	➤ La gestion des flux de transit Ouest-Est et Nord-Sud	102
● 10 octobre 2005	➤ Val-de-Reuil	➤ Réunion territoriale	255
● 19 octobre 2005	➤ Union portuaire de Rouen	➤ Présentations publiques	101
● 20 octobre 2005	➤ Union portuaire de Rouen	➤ Présentations publiques	43
● 9 novembre 2005	➤ ESC Rouen	➤ Réunion de clôture	175
Total			2235

La commission a noté la grande intensité et la bonne tenue de ces réunions. Elle souligne également que les réunions organisées dans les communes directement concernées par le projet, les réunions territoriales, ont été très suivies et ont permis à des personnes ne s'étant pas déplacées à Rouen de recevoir l'information concernant leur territoire et de participer au débat. Au total, les réunions ont été suivies par 2235 participants.

● *Les pétitions*

La commission a été destinataire de pétitions qui regroupent, tous avis confondus, 5054 signatures. Celles-ci ont été recueillies tout au long du débat mais essentiellement en fin de débat. Elles ont été rassemblées par les associations, par les maires, par des fédérations professionnelles et interprofessionnelles, par l'agence de développement de l'agglomération. La commission a également reçu des cahiers de doléances :

- un cahier de doléances de l'Association de Défense du Cadre de vie du plateau Est, avis de 74 familles de Boos (1999),
- un cahier de contribution des habitants du Mesnil-Esnard (4 novembre 2005),
une enquête-sondage menée auprès de 540 habitants du centre de Rouen, a été réalisée par les Conseils de quartier.

Nombre de signatures reçues au 9 novembre 2005

Concernant le Contournement Est de Rouen

Structure	Dominante	Nombre de signatures
● Association pour le développement économique de l'agglomération rouennaise	> Entreprises	148
● Association « La Goutte d'eau »	> Associatifs	119
● MEDEF Rouen-Dieppe, CGPME	> Personnel employé par les entreprises adhérentes aux organisations professionnelles et interprofessionnelles	2 029
● Mairies de Rouen, du Mesnil-Esnard, de Bonsecours, de Franqueville-Saint-Pierre et de Anfréville-la Mivoie	> Habitants	1 398
● Association Pour le Contournement	> Associatifs	800
● Association Contre le Contournement	> Habitants et associatifs	162
● Regroupement des habitants du Hameau du Boc (Boos)	> Habitants sur le tracé	54
Total		4 710

Concernant le Barreau vers l'Eure

Structure	Dominante	Nombre de signatures
	> Opposants au barreau vers l'Eure, Option Centre, par respect de la Charte de l'Environnement de la Constitution de la République Française	56
Total		56

Concernant la Rocade Sud

Structure	Dominante	Nombre de signatures
● Collectif SOS Forêt du Rouvray	> Associatifs et habitants	288
Total		288

Total général

5 054

Sondage

● Sondage effectué par les Conseils de quartier de Rouen	> Habitants	540
--	-------------	-----

La commission a été destinataire de pétitions antérieures au débat mais concernant le même objet.

Structure	Dominante	Date	Nombre de signatures
● Association « Sauvegarde de la qualité de la vie sur le Plateau Est »	> Habitants sur le tracé	1994	300
● Association de Sauvegarde du Cadre de Vie de Belbeuf Saint-Adrien et du Plateau	> Habitants sur le tracé	1997	370
● Association de Sauvegarde du Cadre Rural Fresne-le-Plan, Mesnil-Raoul, Montmain	> Habitants sur le tracé	1995	252
● Collectif SOS Forêt du Rouvray	> Associatifs et habitants	juin 2005 ¹ décembre 2002	2 100 4 000

¹ 288 signatures reçues par la CPDP sur les 2 100 recueillies.

● Les motions et contributions

L'implication des acteurs s'est traduite par le nombre élevé des contributions², 276, dont certaines, plus de 120 très structurées, ont été mises sur le site Internet. Ces contributions ont concerné l'ensemble des champs du projet. Elles émanent de tous les milieux, y compris des particuliers, en prenant des formes diverses : motions, délibérations, réflexions, propositions... Le tableau ci-dessous donne une image de l'ampleur de ce travail.

Structure	Nature du document	Nombre
● Associations	> Contributions écrites	86
	> Délibération	1
	> Reportages	5
	> Pétitions	7
	> Sondage	1
● Mairies	> Contributions écrites	29
	> Motion	1
	> Délibérations	9
	> Pétitions	5
● Institutionnels	> Contributions écrites	29
	> Motion	1
	> Délibérations	3
● Partis politiques	> Contributions écrites	10
● Entreprises	> Contributions écrites	19
● Organisations professionnelles-Syndicats	> Contributions écrites	5
	> Motion	1
	> Pétition	1
● Individuels	> Contributions écrites	63
Total		276

● Le site Internet et les publications de la CPDP

Le site Internet a tenu un rôle important. Il a été fréquemment consulté comme en témoignent les 6718 visites qu'il a reçues. Comme le montre le tableau ci-dessous, le rythme de consultations, après le pic correspondant au lancement du débat, n'a pas sensiblement fléchi.

Les pages les plus consultées sont :

- > le dossier du maître d'ouvrage,
- > les contributions,
- > le journal du débat.

● Les consultations du site Internet

Mois	Moyenne/jour 2005		Total mensuel	
	Pages	Visites	Pages	Visites
● Novembre 2005	172	42	4833	1184
● Octobre 2005	174	40	5424	1255
● Septembre 2005	169	38	5091	1144
● Août 2005	73	20	2281	625
● Juillet 2005	115	24	3571	749
● Juin 2005	373	58	11214	1744
● Mai 2005	10	0	311	17
	154	31	32725	6718

² Liste des contributions annexe 2.

La commission a publié 15 cahiers d'acteurs, expression de la diversité des opinions concernant le projet ainsi que 4 journaux du débat, permettant de suivre l'actualité du débat public.

● Les cahiers d'acteurs

Cahiers	Acteurs
● Cahier	> Conseil général de la Seine-Maritime
● Cahier	> Association Gralbol - Ciel Tranquille et Environnement
● Cahier	> Commune de Mesnil-Esnard > Jacques Brifault, vice-président de la CCI de Rouen
● Cahier	> Les Verts de Haute-Normandie
● Cahier	> Fédération nationale des transports routiers - Fédération des entreprises de transport et logistique de France - UNOSTRA Normandie > Association Pour le Contournement Est de Rouen
● Cahier	> Commune de Saint-Aubin-Celloville > Conservatoire botanique national de Bailleul (antenne régionale de Haute-Normandie)
● Cahier	> Dominique Bied, responsable du pôle de compétences transports auprès de Corinne Lepage à Cap 21
● Cahier	> Association Non à l'autoroute > Comité du Cadre de Vie du Plateau Nord (CCVPN)
● Cahier	> ADEME Haute-Normandie > Agence de l'eau Seine-Normandie
● Cahier	> Conseil économique et social régional de Haute-Normandie > Nicolas Plantrou > Commune de Franqueville-Saint-Pierre > Association « La Goutte d'eau »
● Cahier	> Comité Pour les Transports en Commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)
● Cahier	> Conseil régional de Haute-Normandie
● Cahier	> Communauté d'Agglomération de Rouen
● Cahier	> Haute-Normandie Nature Environnement
● Cahier	> Coordination des associations contre le Contournement Est de Rouen

Le débat, s'il a été exigeant pour la commission, l'a été également pour le maître d'ouvrage. La commission tient à souligner l'engagement de celui-ci et les efforts qu'il a mis en œuvre pour apporter une information adaptée aux attentes des participants au débat. Il s'est agi notamment de l'information précise adaptée à chaque territoire lors des réunions territoriales et de la réalisation d'un document complémentaire au dossier du débat portant sur les estimations de flux. Il a su faire face aux attentes correspondant aux questions posées et a ainsi répondu par écrit à 670 questions.

● *Le budget du débat public*

La commission a tenu ses engagements de maîtrise des dépenses. Le coût total du débat public qui s'est déroulé sur 1 an en comprenant la phase préparatoire sera inférieur à 600 000 euros.

BUDGET CPDP Contournement Est de Rouen - En K€ - TTC

● Secrétariat et fonctionnement CPDP	180
● Logistique	101
● Impression et routage des documents du débat	135
● Assistance communication à la CPDP	147
Total	563

Ainsi suite à la décision de la commission nationale, la CPDP a le sentiment d'avoir répondu à l'attente d'un grand nombre de personnes pour une meilleure information, pour l'ouverture d'un espace d'échanges et de dialogue et pour la possibilité d'exprimer leurs inquiétudes et leurs propositions.

Compte-rendu du débat



LES ÉLÉMENTS CLÉS DU DÉBAT PUBLIC

● Lors du déroulement du débat, la CPDP a constaté que les opinions qu'elle a recueillies s'organisaient autour des thèmes suivants :

- 1 > La question du tracé : tracé court ou tracé éloigné ;
- 2 > La cohérence : un projet de contournement et un tracé présentés et justifiés en tant que projet d'agglomération ;
- 3 > La question du barreau vers l'Eure : une interrogation sur la division du projet en deux sections l'une correspondant au projet présenté, l'autre inscrite comme prioritaire au Contrat de plan entre l'A28 et l'A13 ;
- 4 > La place du projet dans la gestion des flux de transit et dans l'ambition logistique de la Haute-Normandie ;
- 5 > Les impacts environnementaux et paysagers du projet ;
- 6 > La prise en compte de variantes et de « solutions alternatives » considérée par certains comme insuffisante ;
- 7 > Le financement, le budget, les péages et la maîtrise d'ouvrage.

LE DÉBAT SUR LE TRACÉ ET SUR LA FINALITÉ DU PROJET

● *Un vocabulaire incertain*

La diversité de ces thèmes s'est traduite dès la première réunion du débat par l'hétérogénéité des termes servant à définir le projet. C'est ainsi qu'à la terminologie « contournement Est » reprise dans le dossier et au « contournement Ouest » prévu dans les premiers textes et actuellement différé, se sont ajoutés les qualificatifs suivants : « rocade urbaine », « rocade », « barreau vers Rouen » et « barreau vers l'Eure », « voie express », « autoroute », « liaison A28-A13 ». Les participants au débat ont placé sous ces diverses appellations des contenus très différents : le statut de la voie, son financement, les limitations de vitesse éventuelles, son rôle pour gérer en priorité les flux de transit ou les flux liés à l'agglomération. De fait, ce vocabulaire a maintenu l'incertitude sur la finalité du projet présenté, bien que Pierre Bourguignon, président du Syndicat Mixte pour l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération Rouen-Elbeuf, ait clairement indiqué que dans le SCOT, le contournement Est était considéré comme une rocade urbaine.³

● *Tracé « court » ou « rapproché » et tracé « éloigné »*

Le débat a été également marqué par l'opposition entre :

- > un **tracé déjà défini, choix du maître d'ouvrage**, inscrit au SCOT et au PDU, appelé « tracé court » ou « tracé rapproché » (27 km), le plus proche de l'agglomération, présenté comme la solution la mieux adaptée ou comme le meilleur compromis, pour répondre aux problèmes de l'agglomération par rapport au tracé dit « éloigné »,
- > et un **tracé dit « éloigné »** (de 33 à 37 km suivant les variantes) repris par des **propositions de solutions alternatives** exprimées lors du débat.

Comme l'ont souligné divers intervenants, le vocabulaire utilisé (court ou éloigné) a eu au cours du débat des conséquences importantes. Ainsi⁴, « Il n'a jamais été question... de proposer un tracé court et un tracé long. Il a été question de dire qu'il y avait un tracé court et un tracé un petit peu plus long, mais pas un tracé à 10 kilomètres ou 30 kilomètres... ». L'ambiguïté ainsi soulevée s'est traduite en particulier par la mise en doute des résultats des simulations de trafic concluant toutes à l'intérêt du tracé court par rapport à un tracé à peine plus éloigné. Elle a été à l'origine d'un débat récurrent, celui de la prise en compte considérée comme insuffisante de variantes au tracé dont certaines reprennent pour partie le tracé proposé.

³ Réunion publique du 13/06/05.

⁴ Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville - Réunion publique du 13/06/05.

● *Deux contestations : la prise en compte de variantes considérée par certains comme insuffisante et la justification du tracé*

Le tracé « court » soumis au débat a ainsi été contesté. La plupart des associations ne nient pas la nécessité d'un contournement mais soulignent l'intérêt de variantes pour minimiser les impacts du tracé proposé. Celui-ci est en effet marqué par 9 ouvrages d'art sur 27 kilomètres dont un ensemble viaduc-tunnel traversant la Seine et empiétant sur une zone retenue comme site Natura 2000, le coteau de Saint-Adrien. Le débat tenu à Saint-Étienne-du-Rouvray a montré qu'il fallait tenir compte d'un dixième ouvrage d'art, un viaduc ou, comme l'a « exigé » le Maire de Saint-Étienne-du-Rouvray, un souterrain pour la traversée de sa commune. La commission a noté qu'aucune solution technique n'est avancée pour finaliser la jonction du tracé avec les infrastructures existantes ou projetées (barreau Sud).

Le choix du tracé court par le maître d'ouvrage, suite aux différentes décisions rappelées dans la saisine, est essentiellement justifié par les simulations de trafic. Toutes ces simulations, affinées progressivement par le maître d'ouvrage, tendent à montrer que le tracé proposé est le meilleur compromis pour résoudre les problèmes de l'agglomération. Il a pourtant été contesté :

- *un tracé ne respectant ni l'environnement, ni le cadre de vie des habitants,*
- *un tracé aux coûts prohibitifs (neuf ouvrages), équivalent « à celui d'une autoroute de montagne »,⁵*
- *un tracé trop proche de l'agglomération, nécessitant à terme la réalisation d'une nouvelle voie de contournement,*
- *un tracé censé répondre à des impératifs de développement économique ni chiffrés ni démontrés.⁶*

Il a été reproché au maître d'ouvrage de ne pas avoir présenté les variantes possibles avec le même niveau de précision pour les différents thèmes qui ont été soulevés au cours du débat. Pour clarifier le débat, la commission a pu auditionner les auteurs de variantes et de « solutions alternatives » lors de deux séances de présentations publiques qui leur ont été consacrées. Elles visent toutes à minimiser les impacts environnementaux, à limiter le nombre d'ouvrages d'art et à diminuer de ce fait le coût du projet. Ces arguments ont été contestés par le maître d'ouvrage tout au long du débat. Un message envoyé en octobre souligne cette contestation : « *OUI, OUI, OUI au Contournement Est de Rouen, NON, NON, NON au projet actuel.* »

Ainsi les éléments justifiant le choix du tracé court ont été mis en doute. Ont été particulièrement soulignés :

- L'intégration dans le projet des orientations du Contrat de plan État-Région dont la priorité est la réalisation d'un axe Nord-Sud reliant l'A28 à l'A13⁷, et sur lequel le projet devait se greffer comme rocade d'agglomération : « *La Région s'interroge cependant, sur la volonté du maître d'ouvrage (l'État) de dissocier le projet de liaison A 28-A13 en deux sections, et de mener la procédure de débat public uniquement sur le Contournement Est entre l'A28 et Saint-Étienne-du-Rouvray.* »⁸
- La contestation des chiffres donnés par les simulations des trafics. Le débat a porté sur l'impact potentiel du contournement sur les trafics créant de fortes nuisances sur les pénétrantes actuelles. Les simulations de trafic ont montré que ce trafic était diminué par le contournement. Mais des intervenants ont souligné que si le nombre de camions diminuait sensiblement en centre-ville, le nombre de véhicules particuliers restait le même. Pour répondre à ces remarques, le maître d'ouvrage a élaboré, à la demande de la commission, un dossier complémentaire. Il a par ailleurs été reproché au maître d'ouvrage de n'avoir pas suffisamment évoqué l'impact sur les trafics des infrastructures en cours de réalisation ou projetées (Barreau Sud, 6^e pont, contournement de Pont-de-l'Arche, etc.).

⁵ Les Verts de Haute-Normandie. Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26/09/05.

⁶ Les Verts de Haute-Normandie. Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26/09/05.

⁷ Carte n° 1 - Annexe 1.

⁸ Conseil régional de Haute-Normandie. Cahier d'acteurs.

LES APPORTS DU DOSSIER COMPLÉMENTAIRE AU DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC « ÉTUDES DE TRAFIC »⁹

Dans ce document, le maître d'ouvrage souligne sept points :

- En matière de circulation, les fonctionnalités du projet résident moins dans sa capacité à écouler un trafic de transit, qui pèse peu dans l'ensemble des flux, que dans sa capacité à canaliser un trafic concernant l'agglomération.
- Les simulations de trafic routier intègrent comme hypothèses de travail plusieurs mesures volontaristes de promotion des transports collectifs, de régulation du trafic poids-lourds en centre-ville et sur certaines pénétrantes, de partage de la voirie, le respect des prévisions démographiques et économiques envisagées dans le cadre du Schéma de cohérence territoriale.
- En termes de fonctionnalité, mais aussi en termes de réponse aux attentes exprimées sur le plan de la circulation dans le centre-ville et sur les pénétrantes, un contournement éloigné ne semble pas constituer une véritable alternative au projet présenté, sur le plan du dégagement des poids-lourds du centre-ville, du dégagement de véhicules des pénétrantes, de la modération de la croissance du trafic sur l'A13. S'il apparaît relativement plus performant pour le détournement du trafic de transit, la structure des flux qui l'emprunterait serait différente de celle de ceux utilisant un contournement rapproché.
- Dans le cas de Rouen, les prévisions de trafic ont plusieurs fois sous-estimé la croissance de la circulation automobile.
- Sauf en traversée de Seine, la majorité du trafic supporté par la nouvelle infrastructure devrait être du trafic externe, mais les déplacements internes à l'agglomération occuperaient une part non négligeable.
- Dans une proportion élevée, le trafic externe supporté par le contournement Est proviendrait de où se dirigerait vers la rive gauche, ses pôles d'activités et l'autoroute A13.
- Une grande partie des déplacements internes utilisant le contournement Est correspondrait à des échanges entre secteurs proches, géographiquement ou à vol d'oiseau, notamment entre la partie orientale de l'agglomération et la rive gauche de la Seine.

- > La capacité du projet à répondre aux problèmes de développement prévisible des flux de transit en raison de l'achèvement de l'axe Nord-Sud et du grand contournement de l'agglomération parisienne.

Face à ces remarques, le maître d'ouvrage n'a cessé de soutenir que le tracé prévu dans le projet répondait le mieux aux problèmes de l'agglomération, et dans le fuseau des 300 mètres, correspondait au « meilleur compromis », même s'il a reconnu qu'à l'intérieur de ces limites, son tracé n'était pas figé. Les partisans du projet ont repris cet argumentaire. Le débat a vu se développer un discours sur l'urgence de la réalisation et même sur « l'exigence » d'une réalisation dès la fin du débat public. On comprend qu'ainsi, malgré la difficulté du contexte initial et malgré l'avancement du projet, se soit développé un débat très riche, débat qui était manifestement attendu par le monde associatif, par les riverains du tracé et les particuliers intéressés par le projet. Il est ainsi apparu à la commission qu'elle se trouvait devant un débat entre :

- > d'une part un tracé court présenté comme la seule solution aux problèmes de l'agglomération,
- > et d'autre part la contestation de ce tracé et de l'efficacité de la solution proposée.

L'une et l'autre de ces options ont leurs soutiens qui se sont largement exprimés.

⁹ Réalisé par le maître d'ouvrage à la demande de la commission en octobre 2005.

LA COHÉRENCE ENTRE LE PROJET ET LES CHOIX DE L'AGGLOMÉRATION

EXTRAIT DE LA DÉCISION DE LA CNDP

« Article 2 : Ce débat se fera sur la base d'un document présentant les liens et la cohérence entre le projet, les perspectives d'aménagement urbain et les projets d'adaptation des transports en commun. »

UN TRACÉ PRÉSENTÉ COMME UN PROJET D'AGGLOMÉRATION

Le parti du maître d'ouvrage est donc celui d'un projet d'agglomération plus que d'un projet routier. Pierre Bourguignon parle même de projet de territoire¹⁰. Le maître d'ouvrage a ainsi fondé en permanence son discours sur la logique de la cohérence entre le projet et les objectifs des documents d'urbanisme. Ce parti a conduit le maître d'ouvrage à moins traiter d'autres fonctions et notamment celles concernant les flux de transit pour laquelle un tracé plus éloigné serait, selon son constat, plus adapté¹¹.

L'intérêt pour cette thématique de la cohérence est apparu lors des premières séances en particulier par le rappel des nuisances créées dans le centre-ville par l'intense circulation, notamment sur les quais, et par l'expression des attentes en matière de transports collectifs. La commission a dû constater le rapide fléchissement de l'intérêt manifesté au cours du débat sur la cohérence du projet avec le projet global d'agglomération, au profit des questions posées concernant l'infrastructure routière et ses impacts et, de manière générale, les problèmes soulevés concernant le tracé. Mais le problème de la cohérence est revenu au premier plan en fin de débat, tout particulièrement à l'occasion des débats suivant les présentations publiques.

● *La cohérence du projet soumis au débat avec les choix de l'agglomération*

Un message de cohérence entre ce tracé presque finalisé et les documents d'urbanisme a été inlassablement répété tout le long du débat avec un argumentaire que le maître d'ouvrage faisait sien. Pour reprendre l'expression de Thierry Duclaux, directeur régional de l'Équipement, en début de débat, il ne s'agissait pas d'un projet routier mais d'un projet d'agglomération. De même il a été constamment fait référence aux concertations déjà faites, notamment dans les années 1990.

Le Syndicat Mixte pour l'élaboration du SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf ainsi que la Communauté de l'Agglomération de Rouen (CAR) ont assisté le maître d'ouvrage tout au long du débat. Celui-ci a donc pu s'appuyer sur le constat de la situation initiale, sur la description des options stratégiques de l'agglomération et des choix spécifiques notamment en matière de transports collectifs et, de ce fait, sur une information actualisée.

● *Le consensus*

Le débat a permis de dégager un consensus : mener de façon nécessaire et urgente des actions pour améliorer la circulation dans l'agglomération et notamment sortir les camions du centre-ville. La proximité du port de Rouen et des grandes industries induit une forte dangerosité de cette circulation en particulier sur les quais. Trois éléments majeurs se conjuguent pour expliquer cette situation critique : le site au fond d'un méandre de la Seine dans lequel s'est développée l'agglomération, des choix politiques effectués pendant trois décennies privilégiant la convergence de tous les axes routiers vers le centre-ville et expliquant l'absence de contournement, la localisation des grandes industries et des grands zones d'emplois sur la rive gauche de la Seine. Les grands accès à Rouen par le Nord (tunnel de la Grand Mare) et au Sud (Boulevard Industriel récemment rénové) sont engorgés. La circulation permanente de camions sur les quais et le transport de matières dangereuses sont un risque permanent pour l'agglomération. La Commission a constaté qu'un consensus était réalisé sur une exigence : apporter une solution rapide aux problèmes posés par la circulation dans l'agglomération de Rouen.

¹⁰ Journal du débat n°3.

¹¹ Réunion publique sur la gestion des flux de transit du 06/10/05.

Cette exigence est le fait :

- 1 > Des habitants du centre-ville, comme le rapportent les Conseils de quartier, exaspérés par les nuisances créées par les camions au centre de la ville et notamment sur les quais. Un « sondage »¹² mené dans le cadre du débat par les Conseils de quartier et portant sur 540 personnes souligne que 88 % des personnes interrogées sont favorables à un contournement.

QUE DISENT LES HABITANTS DES QUARTIERS DE ROUEN ?

Des nuisances de circulation quotidiennes

● Sur la densité de la circulation

- > Satisfaits : 3,1 % > Mécontents : 83 % > Sans avis : 6,5 %

● Sur l'impact de la circulation sur leur cadre de vie

- > Satisfaits : 4,4 % > Mécontents : 81,5 % > Sans avis : 5,2 %

● Sur l'impact de la circulation sur leur sécurité

- > Satisfaits : 6,5 % > Mécontents : 71,9 % > Sans avis : 13,1 %

Sondage Conseils de quartier de la Ville de Rouen 2005.

QUE DISENT LES HABITANTS DES QUARTIERS DE ROUEN ?

Du Contournement Est

● Les répondants à la demande d'avis et de commentaires se prononcent sur un contournement

- > Très favorables : 36,7 %
 > Favorables : 51,51 % **88,21 %**
 > Défavorables : 3,18 %
 > Sans avis : 8,60 %

● Les répondants à la demande d'avis et de commentaires abordent aussi les questions

- > des nuisances liées aux poids-lourds : 23,47 %
 > de l'urgence et de la lenteur du projet : 22,60 %
 > de la nécessité de développer les Transports collectifs : 17,39 %
 > de la nécessité de développer les déplacements doux : 6,95 %

Sondage Conseils de quartier de la Ville de Rouen 2005.

Cette situation est fortement aggravée par l'importance du transport des matières dangereuses sur les quais.

- 2 > Des habitants et des élus des communes traversées par les axes pénétrants empruntés par les camions : RN31, RN14, RN15. Le Maire de Mesnil-Esnard, sur la RN14, a envoyé à la commission un reportage comportant des photos prises heure par heure des camions traversant sa commune. Dans cette même commune, les habitants ont établi un cahier de doléances où ils expriment leur lassitude, leurs craintes et leurs attentes. Des questions posées lors du débat et des pétitions soulignent avec force cette attente.
- 3 > Des nuisances créées par les « contournements sauvages » induits par les itinéraires permettant d'éviter les péages. C'est ainsi que le péage d'Incarville près de Louviers sur l'A13 est évité par la majorité des automobilistes allant vers ou venant de Rouen pour emprunter la RN15, engorger la traversée de la Seine à Pont-de-l'Arche, et rejoindre l'autoroute A13 à Criquebeuf où l'échangeur est sans péage. Une revendication forte est celle du rachat de ce péage dont le prix est estimé par le Conseil général de l'Eure excessif. Il faut noter que les contournements sauvages, notamment pour éviter les péages, deviennent en Haute-Normandie un problème préoccupant. La Commission a noté que s'exprimait la crainte de la mise en place de contournements spontanés de ce type, si le projet de contournement était à péage, par exemple sur le pont devant franchir la Seine au droit de Saint-Étienne-du-Rouvray.

¹² Conseil de quartier de la ville de Rouen. Présentation publique du 19/10/05.

- 4 > Des habitants et associations de Saint-Étienne-du-Rouvray qui expriment leur lassitude devant les engorgements du Rond-point des Vaches et du Boulevard Industriel qui nuisent de manière plus générale au bon écoulement du trafic vers Rouen et qui s'inquiètent devant l'arrivée de flux supplémentaires liés au barreau Sud et au contournement. Ainsi M. Chevallier a souligné les inquiétudes des habitants du quartier de la Houssière lors de la réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray.
- 5 > Des milieux économiques constatant que les engorgements sont des freins au développement économique en raison notamment du trafic portuaire et du développement de la fonction logistique en Haute-Normandie.

Ce consensus s'est exprimé par le contenu des pétitions. En effet, sur les 5054 signatures reçues par la commission, 4500 sont favorables au contournement et les textes des pétitions sont très clairs : ils expriment la volonté de voir se réaliser immédiatement le contournement dans le tracé proposé, le tracé « rapproché » et emploient des termes forts tels que « exigent » une réalisation « maintenant »...

Le débat a donc fait apparaître un consensus, celui de l'attente de solutions rapides et puissantes pour améliorer la circulation dans l'agglomération de Rouen. Mais il a également fait apparaître de très fortes divergences sur les choix proposés au débat.

● *L'expression d'un sentiment d'urgence*

De nombreuses motions, des contributions, des interventions lors du débat manifestent un sentiment d'urgence pour que s'engage la phase de réalisation des travaux permettant d'améliorer la circulation dans l'agglomération. En témoignent les termes utilisés. Ce sentiment est nourri par l'ancienneté du projet et sa longue histoire. Il est partagé par les milieux économiques. Il tient pour une large part au sentiment de la perte d'attractivité de l'agglomération et à la peur qu'une modification significative du projet mis au débat n'entraîne un report sine die de sa réalisation. Une motion¹³ réunit ainsi la signature du Maire de Rouen, du Président de la Communauté d'Agglomération et du Président du Port Autonome de Rouen.

● *Le projet et les choix de développement urbain*

La cohérence entre le projet et les choix de développement urbain tient pour l'essentiel en cinq éléments :

- 1 > Libérer les quais d'une grande partie de la circulation et particulièrement des poids lourds. Cette condition est nécessaire pour libérer des espaces publics et permettre ainsi des actions d'aménagement de grande ampleur du centre-ville,
- 2 > Limiter le processus de périurbanisation en structurant le développement urbain sur des pôles d'urbanisation,
- 3 > Faire du contournement la limite Est de l'urbanisation,
- 4 > Localiser des espaces de zones d'activités (La Ronce au Nord, Le Mont Jarret à l'Est),
- 5 > Préserver la ceinture verte.

Ces cinq éléments sont présentés comme dépendants du projet. Ainsi, les pôles d'urbanisation comme les zones d'activités sont situés sur le tracé. La zone du Mont Jarret ne peut être réalisée que si le contournement est fait. Dans le débat, il a été évoqué la possibilité de réaliser l'infrastructure en trois phases : en première phase le tronçon allant de Saint-Étienne-du-Rouvray à la RN14, puis la liaison avec l'A28 en deuxième phase. La liaison de Boos à l'A154 serait en troisième phase.

● *Le projet et les choix de transports prévus au PDU*

La Communauté d'Agglomération de Rouen a engagé un important effort concernant les transports collectifs. Les cartes présentées par la CAR au cours du débat montrent la qualité de l'observatoire mis en place. Le débat a cherché à mettre en évidence la cohérence entre le tracé et la stratégie en matière de transport en commun. En effet, la Commission a constaté en cours de débat le report sine die du prolongement de TEOR¹⁴ vers les plateaux Est. Ce projet est remplacé par la mise en place d'un système de bus spécifique à haute performance. De même un système de parcs-relais, en réponse à des questions d'intervenants, est prévu le long du tracé. Mais pour la Communauté d'Agglomération de Rouen la cohérence entre la stratégie d'agglomération et le projet est globale, le contournement devant être un élément pour détourner le trafic du centre-ville. Le débat a finalement montré que l'attente des habitants en matière de transports en commun était grande.

¹³ Motion remise à la CPDP le 03/11/05.

¹⁴ Transport Est-Ouest de Rouen.

LE SOUTIEN DES MILIEUX ÉCONOMIQUES AU PROJET

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, présente de manière très active tant par sa participation aux réunions du débat que par ses contributions, a insisté sur l'importance de la réalisation du contournement pour le développement économique de l'agglomération. L'un des arguments présentés est le lien entre accessibilité et localisation des entreprises. Cette prise de position correspond à une volonté de mise en réseau des zones d'activités et notamment, de la zone multimarchandises en bord de Seine avec la zone du Mont Jarret. De très importants investissements sont en cours de réalisation ou projetés sur la rive gauche (technopole du Madrillet, zone de la Briqueterie, Coplanord...). Elle correspond également à l'importance prise par la filière logistique en Haute-Normandie qui vient d'être reconnue comme pôle de compétitivité dans ce domaine¹⁵.

Mais, de manière prioritaire, le contournement est présenté comme l'une des composantes majeures de l'accessibilité et donc du développement du Port Autonome de Rouen. Le débat a pu à plusieurs reprises entendre s'exprimer le président du Port. Une grande partie des camions desservant le port traverse la ville. Par exemple le transport des céréales, l'une des spécificités du port de Rouen, traverse les plateaux Est et la vallée de l'Andelle où il crée d'importantes nuisances. Le témoignage de chefs d'entreprises (Rubis France, MIN, OTOR, COOP, Westerlund...) et de transporteurs appuie l'idée que de nouveaux investissements sont nécessaires pour le développement économique de l'agglomération. Les transporteurs ont par ailleurs souligné l'importance des progrès techniques pour des camions moins polluants. Le groupement FNTR-TLF-UNOSTRA¹⁶ estime que *« la qualité de l'infrastructure de proximité immédiate à l'agglomération reste et restera primordiale : le contournement Est tel qu'il est présenté demeure ainsi à nos yeux un projet totalement incontournable »*.

Un argumentaire particulier a ainsi été développé liant l'avenir économique de Rouen à la réalisation du contournement Est. C'est ainsi qu'a été dit : *« c'est ce tracé et rien d'autre »*. Tous insistent sur l'urgence de la réalisation du contournement comme en témoigne la motion signée par l'ensemble des organisations patronales de l'agglomération rouennaise¹⁷ et qui reprend l'ensemble de leur argumentaire. La commission a remarqué que cette référence à l'urgence conduisait à accepter le tracé tel quel, de peur qu'une contestation ne conduise à de nouvelles études donc à de nouveaux délais. Ces avis ont été exprimés par la signature d'un appel par 119 chefs d'entreprises employant plus de 33 000 personnes dans l'agglomération de Rouen.

LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Le débat a souligné la nécessité de la mise en œuvre, si possible par anticipation, de mesures d'accompagnement pour que les effets attendus sur le centre-ville se réalisent. De telles mesures ont été notamment détaillées par le Comité Pour les Transports en Commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC) pendant diverses réunions du débat et particulièrement lors de sa présentation publique du 19 octobre, soit :

- » diminuer les surfaces dédiées à la voiture,
- » redistribuer l'espace en faveur des piétons, des cyclistes et des transports en commun,
- » embellir ainsi la ville.

De manière concrète, le CPTC appelle à :

- » aménager des couloirs réservés aux autobus sur les grandes voies radiales à l'approche du centre-ville,
- » mettre à profit la très forte régression du trafic sur la RN31 pour étendre le site propre de TEOR,
- » mettre à profit le rétrécissement des chaussées afin d'aménager des stations de qualité,
- » encourager les périurbains à déposer leur voiture aux portes de l'agglomération grâce à la création de parcs relais, et bien les desservir.

Il est apparu que le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération rouennaise avait déjà inscrit les lignes directrices d'un tel programme d'accompagnement.

¹⁵ Haute-Normandie Filière Logistique. Réunion publique du 06/10/05 et Audition publique du 20/10/05.

¹⁶ Contribution du 28/06/05.

¹⁷ Annexe 2.

LES PROBLÈMES DE COHÉRENCE SOULEVÉS LORS DU DÉBAT

Il est apparu dans le débat que cette cohérence affirmée ne faisait pas l'unanimité. La commission a relevé des points de contestation.

- > Il a été souligné que, tout en ayant envisagé les mesures d'accompagnement, le maître d'ouvrage a privilégié comme solution adaptée, celle de la réalisation d'une infrastructure nouvelle. Le débat a soulevé d'autres perspectives comme celles offertes par une gestion alternative des transports cumulant les transports collectifs et des solutions innovantes. Ainsi Dominique Bied, de Cap 21, a, lors de plusieurs séances du débat, souligné l'intérêt qu'il y aurait à mettre en œuvre les Plans de Déplacements d'Entreprises, par exemple pour la Cité administrative ou le CHU, premier employeur de l'agglomération. Cette gestion devrait rendre, selon lui, le contournement inutile¹⁸.
- > Pour certains intervenants, de telles infrastructures deviennent des « aspirateurs à voitures » et aggravent le phénomène qu'elles avaient pour objet de contrôler.
- > Le rôle de la rocade tel que prévu dans le SCOT comme infrastructure capable de limiter le processus d'urbanisation dans l'agglomération est fortement contesté. Par exemple, le village de Montmain, à l'Est du tracé, va entrer prochainement, comme celui de Boos, dans la Communauté d'Agglomération. De manière générale, les témoignages apportent l'exemple d'autres agglomérations où le processus de périurbanisation est accéléré et non limité par les rocades. Le débat a montré la crainte que la rocade ne soit rapidement rattrapée par l'urbanisation et qu'il faille alors en programmer une autre et comme l'a souligné à plusieurs reprises Francis Bia, pour qui il fallait dès à présent « prévoir un troisième contournement¹⁹ ».
- > La contestation de l'impact du projet sur les flux routiers, l'essentiel des flux partant des plateaux Est se dirigeant vers le Nord de l'agglomération et le centre de Rouen alors que le projet envoie sur la rive gauche, à l'extrême Sud de l'agglomération, au niveau du Rond-point des Vaches et du Boulevard Industriel aujourd'hui engorgés.
- > Certaines présentations évoquent la réalisation d'une première phase Rond-point des Vaches/RN14, le tronçon RN14-A28 correspondant à une deuxième phase. Cette programmation soulève de vives critiques : quelle sera l'utilité d'un tronçon autoroutier n'aboutissant sur rien. Dominique Gambier, vice-président du Conseil régional, a plusieurs fois rappelé que la Région a défini l'axe A28-A13 comme prioritaire et inscrit au contrat de plan État-Région.
- > Certains ont considéré que la promotion du projet était conduite par un groupe animé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen.
- > La problématique d'un contournement complet a été reprise dans le débat à de multiples reprises. Les références ont été les projets antérieurs notamment ceux prévoyant le contournement par l'Ouest et le contournement par l'Est pour relier l'A28 à l'A13 et à l'A154. Par exemple, la question a été posée à la réunion publique du 6 octobre sur les flux de transit : pourquoi ne pas prévoir dès maintenant un contournement Nord dans le prolongement du contournement ?
- > Le mode de réalisation du contournement par tronçons successifs fait considérer que dans les faits, le contournement global de Rouen se réalise en petits morceaux (Rocade Nord, Barreau Sud, Contournement Est, 6^e pont), construits sans qu'ait été portée à la connaissance de tous la lisibilité du projet et de ses impacts dans sa totalité²⁰. Ce type de réalisation soulève des inquiétudes telles que la transformation en autoroute de la rocade Nord actuellement insérée en tissu urbain et débouchant sur un rond-point, une fois le projet de traversée de la vallée du Cailly réalisé²¹.
- > Le projet ne prévoit pas le raccordement de la RN15, surchargée, et ceci en raison du relief, selon le maître d'ouvrage.
- > Certains maires ont contesté les procédures de concertation ayant conduit à l'inscription du projet au SCOT et au PDU²².
- > En fin de débat a été posé le problème de l'échelle à laquelle était traité le projet, celle de l'agglomération de Rouen. Il a été souligné que cette échelle ne correspondait pas à une réalité dynamique, celle de la zone d'emplois. Pour aller dans le sens d'une plus grande cohérence, François Gay, géographe, a appelé de ses vœux la mise en place d'une agence d'urbanisme à l'échelle de la grande agglomération Rouen-Elbeuf. Cette suggestion a été reprise par Pierre Bourguignon et par Jean-Pierre Girod lors de la réunion de clôture du 9 novembre.

¹⁸ Présentation publique du 19/10/05.

¹⁹ Cahier d'acteurs de la Coordination des associations contre le Contournement Est de Rouen.

²⁰ Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26/09/05.

²¹ Contribution écrite du Comité du Cadre de vie du Plateau Nord du 08/08/05.

²² Réunion publique du 13/06/05.

LA QUESTION DU BARREAU VERS L'EURE

Le parti du maître d'ouvrage, le contournement comme rocade urbaine, a introduit en cours de débat une difficulté notable : celle de la relation entre le projet et la liaison directe entre l'A28 et l'A13 pour créer la continuité avec l'A154. Comme l'a souligné le Maire de Val-de-Reuil, le « barreau vers l'Eure » est le tronçon manquant du projet. En effet, selon le maître d'ouvrage, le niveau des études est beaucoup moins avancé que celui du tracé court. La question a été récurrente au cours du débat et a été abordée sur le fonds lors de la réunion thématique sur la gestion des flux de transit, lors de la réunion territoriale de Val-de-Reuil et lors des présentations publiques.

LA QUESTION DU TRACÉ

La question du tracé de ce barreau est source de vives inquiétudes. Le dossier du débat présente deux ensembles de trois variantes, l'un au Nord et le second au Sud de la Seine, de part et d'autre d'un point fixe, le pont du Manoir qui serait le huitième franchissement au-dessus de la Seine, de l'Eure et de la voie ferrée électrifiée.

- En Seine-Maritime, des habitants se sont interrogés sur le point de rattachement de ce barreau dans la commune de Boos et des risques de nuisances, en particulier sonores²³.
- Dans le département de l'Eure, les trois variantes présentées par le maître d'ouvrage ont été considérées comme dépassées par le président du Conseil général de l'Eure qui n'a retenu que le tracé central, en lisière de la forêt de Bord. Des associations ont présenté leurs remarques sur ce tracé et ses atteintes à l'environnement naturel (lisières de la forêt de Bord) et urbain (Val-de-Reuil). En particulier, ont été fortement soulignées les implications sur le régime hydraulique de la vallée. Ces remarques sont à l'origine de propositions de variantes.

LA QUESTION DE LA LIAISON NORD-SUD

Le débat a soulevé l'apparente contradiction entre le tracé présenté par le maître d'ouvrage et la priorité retenue par le Conseil régional de la liaison A28-A13, dont les études ont été inscrites au contrat de plan. D'ailleurs, sur le plan du vocabulaire, le Conseil régional parle de la liaison A28-A13 sur laquelle se grefferait le « barreau » vers Saint-Étienne-du-Rouvray mais ne parle pas de contournement Est²⁴. Plusieurs personnes lors du débat se sont étonnées du retard pris par ces études sur le barreau vers l'Eure.

La place de cette liaison pour positionner Rouen dans un dispositif d'infrastructures nationales ou internationales n'a pas été retenue comme préoccupation majeure par le maître d'ouvrage, sauf pour souligner les inconvénients d'un afflux de poids lourds supplémentaires en transit avec l'Île-de-France.

LE DÉBOUCHÉ SUR L'A13 ET LE PÉAGE D'INCARVILLE

Lors de la réunion de Val-de-Reuil, l'analyse du barreau vers l'Eure a soulevé de manière très forte deux problèmes :

- Le point de jonction de ce barreau avec l'A13. Toutes les variantes et tracés alternatifs présentés tendent à supprimer la traversée de l'Eure en proposant le raccordement de l'infrastructure à l'autoroute A13 à Sotteville-sous-le-Val²⁵.
- Les impacts du péage d'Incarville situé au point de raccordement de l'A154 venant d'Evreux avec l'A13. Ce péage est en effet évité par la plupart des automobilistes se rendant ou venant de Rouen car l'échangeur de Criquebeuf, quelques kilomètres plus loin sur l'A13, est gratuit. Ce péage a été qualifié par le Maire de Val-de-Reuil d'« absurde et d'antisocial²⁶ ». Il est à l'origine de l'encombrement de la RN15 et de Pont de l'Arche. Pour une partie des intervenants, la solution est la gratuité du péage avec pour effet de libérer les routes de cette circulation parasite. D'autres²⁷ souhaitent que les deux échangeurs d'Incarville et de Criquebeuf soient à péage de manière à supprimer l'opportunité offerte aux véhicules d'un passage gratuit. Le président du Conseil général de l'Eure a proposé de voir s'il était possible de tester pour une durée de trois mois les effets de la gratuité du péage sur la géographie des flux²⁸.

²³ Réunion publique de Boos du 22/09/05.

²⁴ Contribution écrite du 14/10/05.

²⁵ Présentations publiques du 19 et du 20 octobre. Annexe 1 - Atlas Cartes n°15 à 20.

²⁶ Réunion publique de Val-de-Reuil du 10/10/05.

²⁷ Franck Martin, Président de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, réunion publique de Val-de-Reuil.

²⁸ Réunion publique de Val-de-Reuil.

LA PLACE DU PROJET DANS L'AMBITION LOGISTIQUE DE LA HAUTE-NORMANDIE

LE DÉVELOPPEMENT LOGISTIQUE

Malgré le choix de la Région Haute-Normandie de faire de la fonction logistique une des priorités de son développement et la décision du CIADT concernant le pôle de compétitivité logistique, la commission a constaté la difficulté d'approfondir le débat sur ce sujet. Le débat a été porté par les contributions du Port Autonome de Rouen, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, par Haute-Normandie Filière Logistique, par l'Association Pour le Contournement et par les transporteurs. Ces structures qui apportent leur soutien au projet, ont mis en avant les conditions indispensables pour le développement du pôle logistique. Elles ont noté « *l'accroissement inexorable à court terme des flux Nord-Sud depuis les zones d'Anvers/Rotterdam vers le Sud passant par Amiens-Rouen et l'asphyxie actuelle de l'agglomération par des flux croissants.* » Elles demandent à « *disposer d'infrastructures efficaces [pour] :*

- > *Faire sauter les goulets d'étranglement... et éviter Paris, comme enjeu prioritaire pour les ports,*
- > *Organiser un service de transport ferroviaire et fluvial performant,*
- > *Élargir le champ de l'activité logistique, là où elle a besoin de transports massifiés... Les ports sont des lieux privilégiés de massification et de report modal... »*

Pour ces acteurs, « *le développement des capacités portuaires sera facilité par une fluidité optimale d'un contournement complet de Rouen. Seul le contournement rapproché muni d'un barreau Sud vers l'A13 s'inscrit dans cette triple logique²⁹.* »

Sur une carte³⁰ projetée en fin de débat ont été présentées la dynamique de fonctionnement des dessertes portuaires par le boulevard maritime, en cours de requalification, et la mise en place d'un système de gestion des flux routiers par trois portes identifiées.

Toutefois, la commission a noté le faible écho que recevaient les interrogations sur la zone intermodale prévue à Pitres pourtant mentionnée par le Président du Port Autonome de Rouen et par le représentant de Voies Navigables de France, mais qui ne serait desservie que dans un second temps, lors de la réalisation du barreau vers l'Eure et en particulier du pont du Manoir. Elle a noté également une incertitude quant à la vocation de la zone d'activités du Mont Jarret, située sur le tracé et présentée par certains comme une réserve foncière dévolue à des implantations industrielles nécessitant de grandes surfaces et par d'autres, comme une plate-forme logistique qui pourrait opérer en synergie avec Rouen - Multimarchandises et les zones portuaires aval - ces zones étant alors reliées par le barreau Sud (dont la réalisation est commencée) et par le franchissement de la Seine. Par ailleurs, dans les réunions du débat, certains se sont scandalisés que le projet ait négligé le problème du positionnement national et international de Rouen au profit d'un projet visant à résoudre des problèmes d'agglomération.

L'IMPACT DE PORT 2000

Dans un bref délai, comme l'a montré, par exemple, l'intervention du Port Autonome du Havre, l'agglomération de Rouen doit être concernée par l'arrivée d'une partie des flux créés par Port 2000 dont le débat a mis en évidence l'importance³¹. Le trafic qui va être généré par Port 2000 et la mise en place progressive de ses postes à quai au Havre, ainsi que par les développements prévus du Port de Rouen, le succès attendu d'un système de complémentarité entre les ports de Rouen et du Havre justifieraient la réflexion sur un schéma de cohérence des transports, comme l'a suggéré M. Rufenacht, Maire du Havre. Dans le même ordre d'idées, la Région a annoncé la réflexion pour un schéma des transports régionaux.

Les interventions des représentants du Port Autonome du Havre, de la SNCF, de RFF et de Voies Navigables de France ont pu montrer l'importance des investissements ferroviaires et fluviaux actuellement en cours pour gérer les flux induits par Port 2000. La Commission a noté la très forte progression en cours et prévue du trafic fluvial. Par contre ces différents intervenants n'ont pas estimé que le rôle du contournement Est serait significatif pour leur structure, sauf pour assurer une meilleure fluidité des trafics, « *ce qui est toujours bénéfique* ». selon le propos du représentant de la SNCF.

²⁹ Présentations publiques du 20/10/05.

³⁰ Carte n°8 - Annexe 1.

³¹ Réunion publique sur la gestion des flux de transit du 06/10/05.

LES INTERROGATIONS SUR LES FLUX

Lors du débat sont apparues des interrogations sur l'évaluation et la qualification précises des flux présentés. Les chiffres mis en évidence sont soit très globaux ou reprennent les flux de quelques opérateurs portuaires (hydrocarbures raffinés, engrais liquides, papiers de presse...). Une analyse fine des apports de céréales par route sur les axes directement concernés n'a d'ailleurs pas été produite. Des questions ont été posées, par exemple : quels sont les flux qui pourraient être induits par l'ouverture de la nouvelle voie ? Sur ce dernier point, la commission a noté que le maître d'ouvrage a ramené la question à l'objectif initial de son propos, un projet d'agglomération. Les simulations qu'il a fait réaliser n'avaient en effet pour but d'analyser la problématique des flux de transit que dans leurs relations avec les problèmes de l'agglomération de Rouen.

LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES DU TRACÉ SOUMIS AU DÉBAT

Au plan environnemental, le débat fait apparaître que le public, mais plus particulièrement les associations de protection de l'environnement, ont déploré dans le dossier du débat public l'insuffisance des études d'impact et un non-respect de la loi de 1976 et de son décret de 1977³².

Plus spécifiquement, c'est l'absence d'études de même niveau pour d'autres variantes, en particulier le tracé éloigné, qui est critiquée, réduisant ainsi pour le public l'analyse des impacts du projet au seul tracé soumis au débat.

De même, il est souligné par les associations qu'il n'y a pas de cohérence dans les études des impacts sur l'ensemble du contournement de l'agglomération, rocade Sud comprise. Cette segmentation est préjudiciable à une analyse correcte des impacts de l'ensemble du contournement et dans tous les cas contraire à la législation. Le débat a mis en évidence des impacts environnementaux importants :

- > un projet traversant un site retenu pour le réseau Natura 2000, les coteaux de Saint-Adrien, site des éboulis calcaires de la violette de Rouen,
- > les risques que fait porter le projet à la ressource en eau assurant l'approvisionnement de l'agglomération de Rouen,
- > de grandes inquiétudes liées au passage d'une voie autoroutière en raison notamment des nuisances liées au bruit dans un espace en voie d'urbanisation rapide et à caractère résidentiel,
- > la dangerosité de l'ensemble viaduc-tunnel à la fois en forte pente et en courbe pour la traversée de la Seine,
- > les risques majeurs.

LA BIODIVERSITÉ ET LES PAYSAGES

La problématique de la biodiversité et des paysages a été présente de manière très forte tout au long du débat. Elle a porté sur les impacts du tracé retenu mais a largement débordé cet ensemble pour concerner une aire beaucoup plus vaste. En effet, nombreux sont ceux qui ne dissocient pas la réalisation du barreau Sud à travers la partie départementale de la Forêt du Rouvray ainsi que celle du barreau vers l'Eure, du contournement tel qu'il est présenté dans le projet. De même les impacts d'une circulation de poids lourds et de véhicules particuliers dans la vallée de l'Andelle ont été dénoncés dans le débat.

● *Les atteintes à la biodiversité*

Selon Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE), dans sa contribution du 04/10/05, « *le tracé retenu est le pire pour la biodiversité ; 80 % du tracé est situé dans les zones écologiquement sensibles* ». En l'absence d'études de même niveau pour d'autres variantes, « *cette affirmation ne peut être contredite*³³ ». De même, il a été indiqué que « *le choix du contournement [présenté] est celui qui a le plus d'impacts*

³² Les Verts de Haute-Normandie - Cahier d'acteurs.

³³ Les Verts de Haute-Normandie - Cahier d'acteurs.

sur le patrimoine naturel. Il franchit les vallées du Robec, de l'Aubette, du Becquet et de la Seine. Il traverse 6 massifs boisés et un site naturel exceptionnel, le coteau Saint-Adrien, protégé au titre de « Natura 2000³⁴ »

● Le coteau de Saint-Adrien, site Natura 2000

L'une des atteintes essentielles du tracé du projet de contournement Est présentées lors du débat concerne le coteau Saint-Adrien, surplombant la Seine sur la rive droite à la hauteur du village de Saint-Adrien. Ont ainsi fait l'objet de nombreuses contestations tout au long du débat le passage en tunnel sous cette zone naturelle retenue pour appartenir au réseau Natura 2000 et la traversée d'espaces naturels comportant plusieurs sites écologiques remarquables.

En effet, il a été fréquemment souligné, et notamment lors de la réunion publique sur la thématique de la biodiversité et des paysages du 23 juin, la richesse de la biodiversité du coteau Saint-Adrien et son intégration à l'intérieur d'un vaste écosystème, dit écocomplexe de Saint-Adrien, s'étendant jusqu'à l'embouchure de la Seine « *continuum écologique des coteaux de la vallée de la Seine en aval de Paris jusqu'à l'embouchure*³⁵ ». Ainsi, il est fait état d'un « *espace à la fois géologique et écologique, remarquable joyau*³⁶ » abritant une faune et une flore remarquables, dont de nombreuses espèces protégées à l'échelle européenne telle que la violette de Rouen (*Viola hispida*) - espèce endémique tout à fait « *emblématique* » - ou menacées à l'échelle nationale et régionale. La violette de Rouen est classée comme espèce prioritaire au titre de la Directive Habitats (92/43/CEE) et se trouve en situation précaire sur le site ; elle n'est en effet présente dans le monde qu'en Haute-Normandie, sur le coteau de Saint-Adrien et sur la Côte des Deux Amants dans la vallée de l'Andelle.

Par ailleurs sont mis en avant l'originalité et le caractère unique du site du fait de son relief très pentu à l'origine de deux milieux prioritaires très rares (éboulis calcaires et pelouses karstiques) mais également de son intérêt patrimonial écologique « *l'un des sites les plus remarquables de Haute-Normandie pour la richesse de sa flore*³⁷ » ainsi que son importance au niveau paysager.

Les impacts du projet sur le coteau Saint-Adrien ont été l'objet de vifs débats. La Fédération HNNE a notamment parlé du risque pris par le maître d'ouvrage de « *guérilla contentieuse* » en choisissant de passer sous le site du coteau de Saint-Adrien. En effet « *a priori on ne peut pas dire qu'il n'y aura pas d'impact concernant un trajet deux fois deux voies qui traverse ce coteau*³⁸ ». Par ailleurs, le passage en tunnel, et notamment l'entrée et la sortie, sous le site s'est révélé être à la fois un gage de préservation des caractéristiques naturelles du site « *l'intégrité générale du site de Saint-Adrien va être préservé grâce au tunnel* » mais également la source d'une destruction partielle des habitats « *les têtes de tunnel vont écorner un peu quelques habitats prioritaires, on l'a même mesuré au m² près*³⁹ ». Mais pour Christine Leneveu, DIREN, ce n'est pas en termes de surface mais en termes d'importance écologique qu'il faut analyser les impacts.

L'importance des impacts du projet sur les habitats prioritaires du site Natura 2000 a donc fait l'objet de nombreuses interventions et interrogations. Les inquiétudes exprimées ont ainsi concerné :

- > Les raisons du choix de la variante du tracé passant en tunnel sous le coteau Saint-Adrien, contrairement à une variante plus au Sud.
- > Le manque de précision quant à l'évaluation par le maître d'ouvrage des impacts directs et indirects sur la biodiversité, notamment sur les habitats d'intérêt communautaire. Le Conservatoire botanique national de Bailleul a d'ailleurs fait savoir dans sa contribution du 23/06/05 que « *le projet en l'état manque de précision et d'éclairage et ne permettait pas de formuler un avis précis si ce n'est vis-à-vis de certaines mesures envisagées* ».

Le tracé choisi pour passer sous le coteau de Saint-Adrien⁴⁰ « *en plein milieu du secteur le plus riche de l'agglomération*⁴¹ » a donc été remis en cause plusieurs fois au cours de la réunion du 23/06/05, qualifié de « *dernier endroit où l'on aurait pu le faire passer*⁴¹ ». Malgré les nombreuses questions posées au cours des réunions publiques sur le choix du tracé du maître d'ouvrage, la commission a constaté la difficulté de développer le débat sur les mesures envisagées afin d'atténuer les impacts ou de compenser les éventuelles pertes engendrées par le projet et les travaux.

³⁴ Contribution écrite du Groupe des élus municipaux Rouen Verte et Solidaire du 04/10/05.

³⁵ Conservatoire botanique national de Bailleul. Réunion publique du 23/06/05.

³⁶ Jérôme Chaïb, Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie. Réunion publique du 23/06/05.

³⁷ Conservatoire botanique national de Bailleul. Réunion publique du 23/06/05.

³⁸ Christine Leneveu, DIREN Haute-Normandie. Réunion publique du 23/06/05.

³⁹ Olivier Lemoine, Ingénieur écologue. Réunion publique du 23/06/05.

⁴⁰ Atlas Annexe 1 carte n°12.

⁴¹ Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville. Réunion publique du 23/06/05.

Les intervenants ont souligné les conséquences de l'appartenance du coteau Saint-Adrien au réseau Natura 2000. En effet, reconnu Site d'Intérêt Communautaire (site n° FR 2300124 «Boucles de la Seine amont, les coteaux de Saint-Adrien») ⁴² et inventorié ZNIEFF de Type I n°191.0001 «Coteaux de Saint-Adrien», le coteau de Saint-Adrien a bénéficié entre 1999 et 2003 d'un programme européen LIFE (L'Instrument Financier pour l'Environnement). Ce programme intitulé «*Espèces prioritaires, pelouses, éboulis du bassin aval de la Seine*», a pour objectif d'assurer notamment la gestion écologique des pelouses calcicoles et des éboulis et la conservation des populations de trois espèces végétales d'intérêt communautaire dont la violette de Rouen (*Viola hispida*). Par ailleurs a été financée par des fonds européens l'acquisition en octobre 2002 par le Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie d'une partie des terrains du coteau Saint-Adrien, sur une superficie de 60 hectares et 67 ares. Cette acquisition a permis au Conservatoire de réaliser «*tout un travail de restauration et de gestion [permettant au] site [d'être] équipé et ouvert à la promenade pour le grand public*» ⁴³. La Commission a d'ailleurs noté que le Conseil d'Administration du Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie a délibéré en mai et pris position en votant son «*désaccord sur un tracé qui toucherait les terrains acquis par le Conservatoire d'autant plus que l'acte de vente précise la vocation de protection de la nature de ces espaces*» et considère l'existence d'une «*erreur d'appréciation de la part du maître d'ouvrage quant au choix du tracé*» ⁴⁴.

La commission a ainsi noté que le débat public avait permis à l'ensemble des acteurs de s'interroger sur les impacts du projet sur des espaces naturels protégés à l'échelle communautaire : «*Il semble curieux que l'on prenne le risque de les mettre en péril, au mépris de ces efforts entrepris par l'Europe*» ⁴⁵.

A été soulevée lors de la réunion publique du 23 juin la possibilité d'un contentieux entre la France et l'Europe du fait du coteau Saint-Adrien, retenu pour faire partie du réseau Natura 2000 et de l'existence d'habitats prioritaires protégés ainsi que de l'engagement financier de la Commission européenne pour l'acquisition de ces espaces naturels voués à la protection. Le débat a donc fait apparaître que le maître d'ouvrage, en choisissant de passer sous le site du coteau de Saint-Adrien, a fait prendre au projet un risque d'incertitude juridique.

LES PLAINTES DÉPOSÉES

La commission a noté que deux plaintes réunies en une seule sous le numéro 2001/4203 dénonçant le projet de Contournement Est de Rouen et la délimitation du site proposé d'importance communautaire «Boucles de la Seine amont, coteau de Saint-Adrien» ont été déposées auprès de la Commission européenne. Après avoir pris contact avec les services de la Commission européenne sur ce dossier, il est apparu que les plaintes étaient en cours d'instruction.

Un complément d'information donné par la DIREN à la réunion publique sur la biodiversité du 23 juin a permis de comprendre que «*lorsque l'on a vraiment une impossibilité de solution alternative, le projet ne peut se faire que s'il est d'intérêt public majeur et présente des mesures compensatoires significatives par rapport à l'impact et, ce qui est très important pour le site de Saint-Adrien, si le site possède des habitats et des espèces prioritaires, seuls sont possibles des projets visant la santé et la sécurité publiques, ou bien des projets d'intérêt public majeur, et ceci, uniquement après avis de la Commission européenne*» ⁴⁶.

● Les Îles de la Seine

Il a été souligné dans le débat qu'existent, à proximité des coteaux calcicoles et falaises de Saint-Adrien, une série de petites îles, restées à l'état sauvage, dont l'Île Merdray qui «*abrite l'un des plus riches ensembles d'habitats alluviaux subsistant en Haute-Normandie*» ⁴⁷. «*Deux espèces d'importance régionale et 15 autres espèces rares de la flore*» ont été répertoriées. Les berges et surtout les îles sauvages de la Seine constituent un réservoir menacé d'espèces végétales et animales hygrophiles qui représente les reliques de l'ancien système alluvial de la Seine.

⁴² Le coteau Saint-Adrien a été inscrit à la liste initiale des SIC pour la région biogéographique atlantique par décision de la Commission européenne du 07/12/04.

⁴³ Jérôme Chaïb, Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie. Réunion publique du 23/06/05.

⁴⁴ Extraits de procès verbaux du Conseil d'Administration du Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie, Séance du 11 mai 2005, reçu à la CPDP le 26/10/05.

⁴⁵ Contribution écrite de Dominique Benoist du 22/06/05.

⁴⁶ Christine Leneveu, DIREN Haute-Normandie. Réunion publique du 23/06/05.

⁴⁷ Contribution écrite de Haute-Normandie Nature Environnement du 04/10/05.

● L'habitat à chouette chevêche

Dans la partie Nord du tracé, le raccordement à l'A28 au niveau de Quincampoix et de la vallée du Robec a été contesté du fait de la présence de vieux vergers constituant l'habitat naturel de la chouette chevêche. La chouette chevêche figure dans l'annexe 1 de la directive CE 79/409 dite directive « Oiseaux ». L'avancée de toutes mesures compensatoires à la destruction de l'habitat de cette espèce a d'ailleurs été rejetée « *il est impossible de créer des vergers d'arbres centenaires à proximité des zones concernées*⁴⁸ ». Il est à observer ici que la variante Nord présentée dans le dossier du débat (p. 44) au niveau de Fontaine-sous-Préaux ne présente pas ces inconvénients.

● Les lisières forestières et les autres milieux naturels

Le problème des lisières forestières a été peu évoqué dans le débat, à l'exception de la lisière de la forêt de Bord qui serait touchée par l'option centrale des variantes du barreau vers l'Eure.

Le débat a également soulevé le problème de la coupure des zones boisées des plateaux et des vallées : « *la réalisation du contournement... conduira à un fractionnement des écosystèmes supprimant les continuités biologiques indispensables à la faune*⁴⁹. » Par ailleurs, Dominique Benoist a demandé s'il avait été tenu compte des mares à amphibiens et à batraciens.

● Les impacts des neuf ouvrages d'art sur les paysages

« *Outre la dégradation et la banalisation de ces entités paysagères, le projet, particulièrement perturbant de par la densité des viaducs, sera perçu par les riverains sur près de 60 % du tracé... Ces viaducs, ni suffisamment bas pour se fondre avec le sol, ni suffisamment élevés pour se situer au-dessus du champ de vision, auront un impact maximal sur la perception paysagère, et les éventuelles réductions d'impacts, fer de lance du pétitionnaire, paraissent peu opérantes...*⁵⁰. « *Ce tracé a des impacts graves et irréversibles sur les milieux naturels et les paysages*⁵¹ ».

L'ensemble viaduc-tunnel envisagé pour passer sous le coteau Saint-Adrien et franchir la Seine vers Saint-Étienne-du-Rouvray a donc fait l'objet de nombreux questionnements, non seulement sur l'aspect technique et financier de l'ouvrage, mais également sur son insertion paysagère vis-à-vis du site Natura 2000. Il est ainsi apparu dans le débat plusieurs points de vue, dont celui d'un Architecte des Bâtiments de France qui a considéré que le projet « *de pont courbe sur la Seine, débouchant sur un tunnel sous la colline de Belbeuf, [constituait] un ouvrage spectaculaire, susceptible d'offrir une découverte aérienne et théâtralisée de toute la rive Sud de l'agglomération, avec la Tour des archives et les grands monuments de Rouen en fond de décor*⁵² ». Quant aux opposants au projet, leurs avis convergent sur la remarque suivante : un contournement plus à l'Est, évitant au maximum les reliefs, aurait permis une meilleure intégration paysagère de ce projet.

La commission a par ailleurs noté que, dans sa contribution, le président du Conseil régional a souligné : « [sa volonté d'assurer] la préservation du patrimoine naturel unique de la vallée de la Seine. La Région sera particulièrement vigilante à ce que la réalisation de ce projet respecte le principe de protection des zones d'intérêts biogéographiques. Ainsi, la faune et la flore présentes dans de nombreux espaces le long de la vallée de la Seine, depuis l'aval de Paris jusqu'à l'embouchure de la Seine, doivent être préservées. Le projet, des études à la réalisation, devra être mené avec une constante obligation de réduire les nuisances et atteintes à ce milieu. La Région souhaite que les mesures proposées par la maîtrise d'ouvrage fassent l'objet d'un échange permanent et constructif avec l'ensemble des partenaires engagés dans la préservation du patrimoine naturel. »

LA PROBLÉMATIQUE DE L'EAU

Le débat a laissé apparaître que l'eau constituait un enjeu majeur pour l'ensemble de l'agglomération de Rouen et que le projet d'une infrastructure routière tel que le contournement Est comportait des incidences importantes sur le régime des eaux superficielles et sur les ressources en eaux souterraines. Le fuseau de référence retenu pour ce projet est en effet situé dans une zone de grande vulnérabilité naturelle dont la sensibilité a été unanimement reconnue.

⁴⁸ Contribution écrite de Dominique Benoist du 22/06/05.

⁴⁹ Contribution écrite du Groupe des élus municipaux Rouen Verte et Solidaire du 04/10/05.

⁵⁰ Contribution écrite de Haute-Normandie Nature Environnement du 04/10/05.

⁵¹ Contribution écrite du Groupe des élus municipaux Rouen Verte et Solidaire du 04/10/05.

⁵² Contribution écrite de Gérard Goudal, Chef du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine, Architecte des Bâtiments de France. 01/09/05.

● Les ressources en eaux souterraines

● Le contexte

L'agglomération de Rouen est alimentée en eau potable exclusivement par des ressources en eaux souterraines, provenant de l'aquifère de la craie qui couvre l'ensemble de l'agglomération. Actuellement, sur les vingt captages localisés dans l'aire du Schéma directeur, quinze font l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), parfois en cours d'élaboration. Des DUP doivent être engagées pour les cinq autres captages⁵³.

Il est ainsi apparu dans la réunion publique sur l'eau, l'air et le bruit du 8 septembre que huit points de captage étaient concernés par le fuseau retenu « *le contournement couvre l'ensemble des zones de protection de l'ensemble des captages de l'Est de l'agglomération*⁵⁴ », captages approvisionnant en eau potable plus de 200 000 habitants soit « *59 % de la population de l'agglomération*⁵⁵ » pour une production de plus de 18 millions de m³/an. Ils sont localisés du Nord au Sud à Fontaine-sous-Préaux, Darnétal, Carville, Saint-Léger-du-Bourg-Denis, Saint-Aubin-Epinay et Saint-Étienne-du-Rouvray. Il a été ainsi souligné l'importance patrimoniale considérable de ces ressources.

● Les réflexions issues du débat public

Tout au long du débat, les questions ont porté principalement sur deux points : les périmètres de protection des captages d'eau potable et l'impact des fondations des ouvrages d'art sur les nappes.

La commission a noté qu'à la réunion publique sur l'eau, l'air et le bruit, le maître d'ouvrage, par l'intervention de l'hydrogéologue agréé Robert Meyer, a expliqué les notions de périmètres de protection dont la vocation est de protéger un captage contre les pollutions et de préserver la qualité de l'eau. Il n'a cependant pas été compris pourquoi on aggravait les risques par le passage d'une infrastructure routière dans les périmètres de protection, « *notamment en raison des conséquences d'accidents de transport de matières dangereuses*⁵⁶ ». Cette préoccupation a été largement partagée lors de la réunion du 8 septembre : « *J'ai entendu : « on ne peut pas dire qu'il n'y aura pas d'impacts... ce qui en termes clairs veut dire qu'il y en aura, mais ça, on ne le dit jamais*⁵⁷ » « *Il y a beaucoup d'inquiétudes... sur les impacts que pourrait avoir cette voie de contournement en matière de zone de captage. (...) Mais le risque zéro n'existant pas, est-ce qu'aujourd'hui... on n'est pas dans une situation plus grave en matière de risque de pollution des nappes de captage qu'on ne le sera avec la voie de contournement*⁵⁸ ».

La commission a reçu plusieurs mises en garde concernant les risques du projet sur les ressources en eau. Ces recommandations rejoignent celles données par la DIREN en matière de protection pour l'alimentation en eau potable : éviter les périmètres de protection des captages et réaliser un diagnostic de vulnérabilité large, recommandé au regard du contexte naturel défavorable. De son côté, l'Agence de l'Eau - Direction Seine a indiqué que la plupart des périmètres de protection ont été officialisés par des DUP antérieures à la loi sur l'eau de 1992. Leur révision préalablement à l'occasion du Contournement Est de Rouen paraît incontournable.

Selon Robert Meyer⁵⁹, qui intervenait à la demande du maître d'ouvrage, rien n'interdit de passer des voies de communication dans un périmètre de protection de captage dès lors qu'on prend les précautions nécessaires : « *dans le périmètre éloigné, les contraintes sont extrêmement peu importantes... On ne peut pas interdire la réalisation d'une voie de communication. On peut demander des précautions particulières mais cela ne peut pas aller au-delà. Où il y a vraiment des contraintes qui sont plus fortes face à la protection des points d'eau, c'est dans les périmètres rapprochés.* » Il a de même indiqué que « *par rapport au coût d'ensemble du projet, si l'on devait faire un autre forage à 300 mètres ou 400 mètres en amont pour être à l'amont de la voie de circulation (...), ça ne coûterait pas beaucoup dans l'ensemble et l'on réglerait, dans le cas où il y aurait effectivement des problèmes*⁶⁰ », ce qui pourrait signifier que l'on pourrait déplacer un captage pour être en situation plus favorable par rapport au tracé. Pour autant, l'arrêté de DUP des captages de La Chapelle précise : « *ainsi sont interdites dans le périmètre immédiat et dans la zone de protection rapprochée la construction ou la modification des voies de communication ainsi que leurs conditions d'utilisation... est soumise à l'avis de l'hydrogéologue agréé.* »

⁵³ Annexe 1 - Carte n°11 : la protection de la ressource en eau.

⁵⁴ Francis Bia, Coordination des associations contre le Contournement Est de Rouen. Réunion publique du 15/09/05 à Fontaine-sous-Préaux.

⁵⁵ Jean-Pierre Girod, conseiller régional Les Verts de Haute-Normandie. Réunion publique du 08/09/05.

⁵⁶ Jean-Pierre Girod. Réunion publique sur l'eau, l'air et le bruit du 08/09/05.

⁵⁷ Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville.

Réunion publique sur l'eau, l'air et le bruit du 08/09/05.

⁵⁸ Gilbert Renard. Réunion publique sur l'eau, l'air et le bruit du 08/09/05.

⁵⁹ Hydrogéologue agréé.

⁶⁰ Réunion publique sur l'eau, l'air et le bruit du 08/09/05.

Par ailleurs, l'Association Nationale pour la Protection des Eaux et Rivières dite TOS estime que ce contournement est incompatible avec les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), soulignant en référence à l'article L. 212-1 du code de l'environnement : « *En l'espèce, les auteurs du schéma directeur (de Rouen), en inscrivant le contournement Est dans les zones de vulnérabilité maximale de la nappe et, plus grave encore, dans les périmètres de protection des captages, n'ont pas pris en compte les dispositions du SDAGE qui déclarent que la préservation de la qualité de la nappe de la craie est de première importance et que le principe de prévention doit être systématiquement appliqué*⁶¹ ».

Interpellé sur l'impact moindre d'un contournement plus large : « *S'il y avait un contournement plus large, est-ce qu'il y aurait moins d'impacts au niveau de l'eau ?*⁶² », Robert Meyer n'a eu pas de réponse précise à apporter, sauf à dire qu'un tracé long est moins pénalisant que le tracé court pour les points d'eau qui alimentent l'agglomération de Rouen, mais que le tracé long pose d'autres problèmes : « *C'est de croire que certains pensaient que le tracé court était extrêmement pénalisant pour l'eau potable et qu'un tracé long ne posait pas de problème pour l'eau potable. Or, à mon avis, ce n'est pas le cas, on déplace des problèmes, mais il y en a. On est moins pénalisant pour les points d'eau qui alimentent l'agglomération de Rouen, mais on est plus pénalisant face à des points d'eau dans la vallée de l'Andelle*⁶³ ».

● Les eaux superficielles

● Le contexte

Le profil de l'infrastructure projetée, composée de 9 ouvrages d'art importants, montre la complexité du tracé et la nature du milieu physique traversé, imposant le franchissement des trois vallées du Robec, de l'Aubette et du Becquet, puis de la Seine. A été ainsi souligné l'importance du problème des eaux superficielles dans un milieu naturel déjà sensible : « *je suis vraiment surpris qu'on ne prenne pas en compte les problèmes de ruissellement et qu'on ne prenne pas en compte que la zone où l'on implante les pieds de ce viaduc est sur une zone humide et inondable en sachant qu'on a déjà des problèmes d'inondabilité de cette zone*⁶⁴ » « *Concernant le problème des ruissellements... c'est un problème supplémentaire qui, de mon point de vue, est très mal géré dans nos villages depuis 30 ans parce qu'on s'aperçoit qu'il y a un certain nombre de villes et de villages où l'on avait énormément de mares jouxtant des exploitations agricoles et des constructions et, maintenant, on a des constructions, on envoie tout sur la route et ça devient un vrai problème de ruissellement. Donc, ça, c'est quelque chose d'autre à gérer qui va aussi, de mon point de vue, dans la protection des eaux*⁶⁵ ».

Ces avis sont confortés par la DIREN qui indique que les bassins versants concernés par le projet connaissent des problèmes chroniques importants d'inondations liés aux ruissellements pluviaux aggravés par un contexte naturel défavorable (limons battants) et par des facteurs anthropiques aggravants (pratiques culturelles, urbanisation, régression des structures naturelles de ralentissement dynamique par occupation de lits majeurs...).

● Les réflexions issues du débat public

A été soulevée la question des problèmes des eaux superficielles dans la mesure où les conséquences des événements climatiques sont particulièrement visibles et dommageables.

Les questions soulevées sont relatives à plusieurs aspects du devenir des eaux superficielles de la région concernée par le projet de Contournement Est de Rouen, à savoir principalement :

- > l'impact des rejets des eaux de ruissellement de la future voie dans des vallées déjà très sensibles aux inondations,
- > les conditions dans lesquelles ces rejets seront effectués et leur impact qualitatif sur les eaux souterraines,
- > les désordres que la nouvelle infrastructure pourrait provoquer sur les milieux naturels par modification des écoulements de surface actuels.

Ces préoccupations sont relayées par l'ensemble des acteurs en charge de la gestion des eaux et les conseils ou recommandations formulées dans le cadre de leurs contributions sont nombreuses. Ainsi la note sur les écoulements superficiels rédigée par le Pôle de l'Eau de la CAR, concerné au premier chef par ces problèmes de gestions des eaux superficielles, précise : « *Plus généralement, il est impératif de multiplier les ouvrages de régulation et les points de rejet afin de diffuser au maximum les eaux pluviales*⁶⁶ ».

⁶¹ Contribution écrite de Claude Deschamps, délégué régional de Haute-Normandie du 20/05/05.

⁶² Didier Popiela. Réunion publique du 08/09/05.

⁶³ Réunion publique du 08/09/05.

⁶⁴ Jean-Pierre Girod, Conseiller régional Les Verts de Haute-Normandie. Réunion publique du 08/09/05.

⁶⁵ Jean-Jacques Birod. Réunion publique du 08/09/05.

⁶⁶ Le Contournement Est de Rouen, L'impact de son tracé sur les ruissellements superficiels, contribution écrite du Pôle de l'Eau - CAR du 30/06/05.

On reliera cette recommandation au choix des variantes de tracé évoqué au paragraphe ci-dessus sur les eaux souterraines. Par exemple pour Fontaine-sous-Préaux, la variante de référence n'a qu'un seul rejet dans la vallée alors que la variante Nord préconisée par les experts permet de diffuser les rejets en 3 points différents.

Le débat public a ainsi révélé, au travers des contributions des organismes en charge de la gestion des eaux, un impératif besoin de concertation afin d'optimiser les solutions à mettre en œuvre dans l'intérêt général.

● *Les variantes du tracé*

Les questions posées lors du débat public, tant sur les problèmes des écoulements des eaux superficielles que sur la protection des ressources en eaux souterraines, induisent une réflexion sur le choix des variantes. En effet, à l'intérieur du fuseau de référence, la commission a pris connaissance de l'étude de différentes variantes de tracé en fonction des contraintes hydrauliques et hydrogéologiques relatives à cinq tronçons identifiables du Nord au Sud du fuseau.

Il apparaît que le diagnostic des principales contraintes liées à l'activité humaine (habitat, agriculture, zones de développement économique) et l'environnement naturel (bois et forêts, ressources en eau potable) ont conduit finalement le maître d'ouvrage à retenir les variantes qui présentent les caractéristiques les moins favorables pour les ressources en eau. La technicité du sujet n'a pas permis à l'évidence au public de s'interroger sur la validité de ces choix en fonction de la hiérarchisation des enjeux. L'ensemble de ses interrogations sur l'impact du tracé retenu est plus généralement exprimé dans le sens qu'une protection des ressources en eau et la prévention des inondations sont des contraintes prioritaires, dans l'intérêt général.

● *La synthèse sur l'eau*

Elle peut être résumée aisément dans l'avis formulé par l'Agence de l'Eau - Direction Seine Aval, dans laquelle elle indique en particulier : « *Au regard des spécificités du terrain, et en gardant à l'esprit les deux types de risques identifiés, il conviendra de définir l'ensemble des mesures nécessaires à la protection des ressources en eau (contraintes et surveillance de la phase travaux, gestion des ruissellements, confinement d'éventuelles pollutions, moyens de surveillance à mettre en œuvre, définition d'un plan de secours...) et d'en évaluer le coût et la faisabilité⁶⁷* ».

Ce qui signifie que par rapport aux recommandations des différents organismes et acteurs (en particulier les élus) ayant à connaître de la gestion et de la préservation des ressources en eau, et compte tenu de la valeur patrimoniale considérable de celles-ci, il est à prévoir que les adaptations indispensables conduiront à des surcoûts très élevés dont il n'est pas dit s'ils entrent dans les ratios qui ont permis d'évaluer le coût du projet à 360 millions d'euros :

- > réalisation d'une infrastructure routière totalement étanche, de telle sorte qu'en n'importe quel point du tracé un déversement de produits dangereux sur la voirie puisse être contenu,
- > barrières infranchissables sur les viaducs pour prévenir les conséquences d'un accident de voitures ou de poids lourds,
- > capacités de rétention et de traitement des eaux pluviales permettant des rejets quantitatifs et qualitatifs sans aucune incidence sur les milieux naturels,
- > dispositifs de prévention contre les pollutions pendant la phase travaux,
- > interconnexions de secours entre réseaux,
- > révision des périmètres de protection des captages concernés par le tracé,
- > plan de secours et d'alerte.

Le débat a soulevé la question de la compatibilité du projet avec la loi sur l'eau avant toute réalisation pour que les choix fondamentaux ne soient pas remis en cause ultérieurement (enquêtes publiques « loi sur l'eau » et « DUP » conjointes). En effet, en l'état des options proposées, les modalités de franchissement de la rive gauche de la Seine à Saint-Étienne-du-Rouvray par exemple, aérien ou souterrain, ne sont pas définies. La réalisation d'une infrastructure enterrée, option exigée par le Maire de Saint-Étienne-du-Rouvray⁶⁸ peut se révéler difficile car rendue complexe du fait de la présence de la nappe alluviale et de l'influence de la marée, voire impossible si l'impact sur la nappe est trop perturbateur (champ captant de La Chapelle).

⁶⁷ Contribution écrite du 20/09/05.

⁶⁸ Réunion publique du 26/09/05.

LE BRUIT

Moins technique que l'enjeu « eau », le bruit s'est révélé un thème plus directement accessible au grand public dans la mesure où les nuisances sonores potentielles touchent directement les futurs riverains dans leur cadre de vie.

Les interventions ont été nombreuses sur ce sujet lors du débat, portant principalement sur les dispositifs de prévention envisagés pour préserver les riverains des nuisances sonores engendrées par la circulation sur cette nouvelle infrastructure, ce à quoi il a été répondu par le maître d'ouvrage qu'il y avait dans ce domaine une obligation de résultats et que les niveaux sonores réglementaires seraient scrupuleusement respectés.

Il reste que dans le cas particulier de cette infrastructure, l'impact sonore de la circulation automobile sur les viaducs est mentionné comme un aspect inhabituel relatif à ce projet et dont l'incidence devra être prévue, tout comme l'effet de caisse de résonance sur les vallées⁶⁹.

Il apparaît toutefois, comme l'a fait remarquer Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville ainsi que d'autres intervenants, que l'ensemble du plateau et des vallées concernées par le tracé bénéficie d'un niveau sonore actuel qui est celui d'un milieu rural d'ambiance calme, avec des niveaux sonores de l'ordre de 35 à 40 dB (A) : « *C'est à peu près la situation que nous connaissons dans les zones rurales sur le tracé du contournement : jardins calmes. C'est-à-dire... 40[décibels]*⁷⁰ ». Or il est promis aux futurs riverains, après la construction de cette nouvelle infrastructure, un niveau sonore d'ambiance n'excédant pas 60 dB (A), ce qui fait que les riverains devront s'accommoder d'un niveau de bruit supérieur de 20 dB (A) à celui dont ils disposent actuellement. « *Donc pour la plupart des gens qui sont sur le contournement, on va passer de 30 à 40 à une obligation minimum de 60... je pense quand même qu'il va y avoir une différence notable*⁷¹ ».

Comme l'indique la DIREN, l'exigence de transparence du dossier d'étude d'impact vis-à-vis du public sur la thématique du bruit est essentielle, dans la mesure où le bruit constitue un enjeu majeur pour l'acceptabilité des projets d'infrastructures et où l'enquête publique est la seule occasion pour les riverains de se prononcer sur les dispositifs de protection envisagés.

De son côté, l'ADEME⁷² recommande pour la réduction des nuisances sonores : « *Afin de réduire l'impact sur les nouvelles communes traversées par le faisceau, d'autorité envisager un enrobé acoustique, et une vitesse limitée à 90, voire 80 km/h sur l'axe* ». Il est demandé par ailleurs que les nouvelles normes européennes sur le bruit soient prises en compte lors de l'étude d'impact.

LA POLLUTION DE L'AIR

La qualité de l'air est une préoccupation de la population rouennaise qui dépasse largement le cadre du projet de contournement Est de l'agglomération. À cet égard, tous les paramètres de qualité de l'air sont connus, la situation sur les plateaux Est étant considérée comme moins mauvaise qu'en centre-ville. Elle est qualifiée dans cette périphérie de moyenne à passable, les zones les plus sensibles étant situées le long des infrastructures existantes : A28, RN14, RD95, RD18E.

Étant admis que la circulation automobile contribue à la majeure partie des émissions des polluants de l'air en zone urbaine et périurbaine, avec un impact significatif sur la santé des populations, il fallait s'attendre à de nombreuses questions sur ce sujet lors du débat public. En résumé, toutes les questions soulevées tournent autour de l'évolution du trafic après la réalisation du contournement. Pour certains cette nouvelle voie va accroître le trafic tel un « *aspirateur à automobiles*⁷³ », et son effet sur le centre-ville est tout à fait discutable. Pour d'autres, la climatologie locale (direction des vents) fait que l'impact du trafic renforcé sur la rive gauche (au niveau du Rond-point des Vaches) ne changera rien sur la qualité de l'air en centre-ville : « *On ne tient aucunement compte des flux d'air sur l'agglomération rouennaise, on se contente de mesurer la pollution. Je ne vois pas comment un contournement Est où la concentration des automobiles et des camions se fera toujours sur le Rond-point des Vaches sera diminué dans le centre de Rouen, dans la mesure où les vents « balayants » remonteront cette pollution depuis ce point sur le centre de Rouen*⁷⁴ ». Pour l'ADEME, « *le projet n'aura globalement que très peu d'incidence favorable sur cette pollution, toutefois un effet de déplacement des flux centre cuvette vers la périphérie plateau aura un effet de dilution et de meilleure dispersion des polluants*⁷⁵ ».

Dans l'incertitude sur l'effet de ce projet routier sur la qualité de l'air, la DIREN a émis des recommandations : les hypothèses retenues (notamment en termes de trafic et d'évolution des technologies) et les méthodes d'évaluation des émissions et concentrations de polluants

⁶⁹ Francis Bia. Réunion publique du 08/09/05.

⁷⁰ Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville. Réunion publique du 15/09/05.

⁷¹ Id.

⁷² Contribution écrite du 09/09/05.

⁷³ Dominique Bied. Réunion publique du 08/09/05.

⁷⁴ Gérard Cubaud. Réunion publique du 08/09/05.

⁷⁵ Contribution écrite du 09/09/05.

utilisés devront être décrites dans l'étude d'impact. Celle-ci devra par ailleurs proposer, au regard des niveaux de pollution atmosphérique attendus et des enjeux en présence (habitations riveraines, écosystèmes très fragiles), des mesures permettant d'atténuer les effets des polluants atmosphériques émis par le trafic routier sur l'environnement (comme la mise en place de plantations adaptées – hauteur, largeur et perméabilité au vent – dont le choix sera également à examiner surtout au regard des enjeux paysagers et écologiques).

En fait, lors du débat public, beaucoup d'intervenants sont restés dubitatifs sur les effets réels du contournement Est sur la diminution du trafic des poids lourds en centre-ville, (notamment si ce contournement comporte un péage), à moins que ce trafic ne devienne réglementé.

LES RISQUES MAJEURS

● *Les risques naturels*

La commission a noté peu d'interventions sur les risques naturels. Seuls sont signalés les risques de mouvements de terrain consécutifs aux travaux de réalisation du contournement, en particulier du fait de la présence de nombreuses cavités souterraines, ainsi que les difficultés que ces mêmes cavités pourraient entraîner sur la construction du tunnel et des viaducs.

De son côté, la DIREN attire l'attention sur la nécessité d'évaluer de manière précise l'impact hydraulique du projet, de telle sorte que celui-ci ne soit pas la cause d'une aggravation de l'érosion sur les plateaux et de coulées boueuses et d'inondations dans les vallées, ces risques étant signalés comme l'une des priorités du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) des vallées du Cailly, de l'Aubette et du Robec.

● *Les risques accidentels*

La sensibilité du public aux risques accidentels est axée principalement sur les accidents de poids lourds en relation avec la configuration du tracé. Plusieurs aspects sont évoqués. Par exemple, eu égard au passage de l'infrastructure dans les périmètres de protection des captages d'eau potable, il est demandé le moyen de contrôler le transport des matières dangereuses et les conséquences d'un accident à proximité d'un captage⁷⁶. Pour le Maire de Belbeuf ainsi que pour plusieurs intervenants et élus, les véhicules transportant des matières dangereuses ne devraient pas utiliser les tunnels. Dans le cas du projet, l'ensemble tunnel – viaduc en pente, dans sa configuration en vallée de Seine, fait craindre des risques pour les poids lourds. On crée des zones de risques.

En référence aux sinistres antérieurs dans les tunnels en France, la question est posée des risques d'accidents de poids lourds dans le tunnel projeté sous le coteau de Saint-Adrien. La question du dimensionnement de l'ouvrage est également posée, notamment sur la présence ou non d'une troisième voie montante pour éviter les problèmes de circulation du fait de la pente : « *De plus, compte tenu des volumes de trafic attendus, notamment en termes de poids lourds, comme il y a une pente, est-ce qu'il est prévu 3 voies pour la montée parce qu'autrement, ça posera des problèmes de circulation ? Et si oui, est-ce qu'il y a déjà eu de tels dimensionnements, d'exemples de dimensionnement de tunnels en France et quel est le bilan au niveau de la sécurité ?* »⁷⁷.

Des accidents de camions perdant l'usage de leurs freins se produisent sur des pentes moins fortes que celles envisagées dans le présent projet. La sécurité du trafic est évoquée aussi au niveau du Rond-point des Vaches dont le profil de l'infrastructure n'est pas défini, mais qui dans tous les cas verra un accroissement important du trafic, donc des risques. Un tracé éloigné de quelques kilomètres plus à l'Est ne présenterait pas les mêmes risques : « *Notre tracé alternatif, c'est une voie de quelques kilomètres à l'Est... Donc, ceci permet de dévier le trafic de transit en amont, moins de risques sous le tunnel ou dans l'agglomération, moins de dangers sur l'agglomération, moins de pollution et pour un moindre coût* »⁷⁸.

Au bilan, il apparaît que les risques accidentels relatifs à la circulation des poids lourds transportant des matières dangereuses sont considérés comme un enjeu majeur du tracé projeté, tout particulièrement du fait que cette infrastructure comporte une combinaison de tunnels - viaducs - pentes particulièrement propices aux accidents. D'ailleurs, la DIREN indique que le problème du passage des véhicules transportant des matières dangereuses dans le futur tunnel de Saint-Adrien doit être examiné.

⁷⁶ Jean-Pierre Girod. Réunion publique du 08/09/05

⁷⁷ Jean-Pierre Girod. Réunion publique du 28/06/05.

⁷⁸ Didier Popiela. Réunion publique du 28/06/05.

● *Les risques technologiques*

Ils concernent essentiellement la partie du projet située en rive gauche de la Seine, laquelle comporte des installations industrielles à risques, dont plusieurs établissements SEVESO, et des activités de transport de matières dangereuses par route, voie d'eau et voie ferrée. La partie Nord est exempte de telles installations, mais comporte néanmoins des canalisations de gaz haute pression et des pipe line.

Contrairement aux risques relatifs à la circulation, les risques technologiques n'ont suscité que peu de questions dans le cadre du débat public, les thèmes le plus souvent évoqués dans cette partie du trajet étant centrés sur la pollution atmosphérique industrielle.

Lors d'une rencontre tenue en septembre, la DRIRE a confirmé à la commission que :

- > le projet de contournement Est aura des impacts sur les zones d'aléas de ces établissements dangereux,
- > le projet devra contribuer à une réduction globale des risques au niveau de cette partie de l'agglomération.

Il a donc été dit que la partie de l'infrastructure située en rive gauche de la Seine ne devra en aucun cas aggraver les risques actuels, mais plutôt contribuer à les réduire en offrant des possibilités de dégagement pour les populations en cas de sinistre et de secours supplémentaires.

LES VARIANTES ET LES SOLUTIONS ALTERNATIVES PROPOSÉES LORS DU DÉBAT

Une meilleure connaissance des impacts a conduit de nombreuses associations à présenter des projets alternatifs. Ces projets, souvent évoqués lors des différentes réunions, ont fait l'objet de présentations publiques les 19 et 20 octobre 2005. Ils représentent deux visions :

- > l'affirmation de la nécessité de « changer de concepts » (Dominique Bied),
- > la recherche de tracés alternatifs ou variantes par rapport au projet présenté.

L'AFFIRMATION DE LA NÉCESSITÉ D'UN CHANGEMENT DE CONCEPTS

Une partie de ces projets concerne une vision de l'évolution des transports conduisant à une conclusion : le contournement n'est pas utile. Il en est ainsi de l'apport de Dominique Bied⁷⁹ qui appuie son raisonnement sur le constat de ce qui est pour lui un impératif : « *un nouveau management de la mobilité... Repenser la mobilité est un projet sociétal nous permettant de réapprendre à vivre ensemble en tenant compte de l'avenir à long terme de la planète.* »

- > *Satisfaire la fonction mobilité au meilleur rapport prix, qualité, au minimum d'émissions et de consommations.*
- > *On ne vend plus un outil de transport, mais une fonction optimale de mobilité.*
- > *Il faut rendre notre économie et notre mobilité moins sensible à la consommation énergétique, gage d'une meilleure compétitivité, sachant que l'énergie sera de plus en plus chère. »*

Dominique Bied, tout au long du débat, a donc ainsi proposé :

- > une conception du transport durable prenant en compte la pénurie de pétrole et le prix de l'énergie,
- > une proposition de mise en place du dispositif expérimenté avec succès par ST Microelectronics à Grenoble, celui du Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE),
- > la mise en place d'un système de taxis collectifs gérés en temps réel⁸⁰.

Il pose donc ainsi la question : « *Le contournement, un frein au changement ? Utile à court terme, au tracé prêt... À long terme [il] risque de freiner le changement de concept en mobilisant des ressources financières, mais aussi les motivations en donnant l'illusion que tout ira mieux après.* »

⁷⁹ Chargé de la compétence transport à CAP 21.

⁸⁰ Atlas annexe 1 - Graphe n°6.

Dans le même esprit, la Coordination des associations contre le Contournement Est de Rouen avance une proposition de meilleure utilisation des quais et des friches ferroviaires pour gérer les flux de camions vers et en direction du port de Rouen.

Les Verts partent d'un principe : « À chaque flux une réponse adaptée » leur permettant de définir 4 priorités :

- > 1^{re} priorité : développer l'offre globale de transports collectifs de manière volontariste ;
- > 2^e priorité : aménager l'aire urbaine de Rouen pour faciliter les déplacements cyclistes et pédestres ;
- > 3^e priorité : finir le 6^e franchissement avec deux échangeurs complets ;
- > 4^e priorité : étudier une jonction directe A28-A13 notamment pour le trafic de transit.

De même Haute-Normandie Nature Environnement propose une approche globale par « la mise en place d'un plan cohérent de gestion des transports privés, marchands, collectifs qui associe pertinence, imagination, efficacité :

- > optimisation des voies existantes notamment le Boulevard Industriel de Sotteville/Saint-Étienne-du-Rouvray, les quais bas, la liaison Franqueville-Saint-Pierre/Darnétal, et le réseau ferré,
- > utilisation des chemins de halage pour la réalisation de voies de circulation,
- > création d'une voie de liaison Pont Mathilde/6^e franchissement de la Seine,
- > déplacement de la gare SNCF de voyageurs sur la rive gauche,
- > limitation des déplacements intra-muros des camions en créant des groupes d'intérêt économique favorisant le regroupement des commandes et des livraisons (1 rue -1 camion),
- > création de parkings de délestage,
- > utilisation de la navigation fluviale : transport marchand, bus fluviaux, bacs piétons,
- > création d'un téléphérique pour le plateau Est,
- > développement du réseau transports en commun en cohérence optimum avec les conditions de déplacement ainsi créées... ».

LES PROPOSITIONS DE TRACÉS ALTERNATIFS

D'autres associations et partis politiques (Les Verts) ont produit des documents très élaborés qui sont en fait des variantes au projet présenté. Elles regrettent l'insuffisante prise en compte par le maître d'ouvrage de tracés alternatifs qui pourtant, à leurs yeux, évitent l'essentiel des impacts. « Le maître d'ouvrage aurait dû présenter plusieurs tracés avec une analyse complète en termes d'avantages et d'inconvénients » (Les Verts).

Ces variantes⁸¹ ont en commun :

- > d'attirer l'attention sur l'intérêt du tracé dit « éloigné » en contestant les simulations de trafic présentées par le maître d'ouvrage et concluant toutes en faveur du tracé « court »,
- > de réduire les impacts environnementaux d'un contournement,
- > d'en réduire le coût en particulier par la limitation du nombre d'ouvrages d'art et l'absence de tunnels,
- > d'accorder à l'autoroute A13 un rôle de rocade sous réserve d'aménagements en proposant le raccordement à Sotteville-sous-le-Val,
- > d'insister sur le besoin en transports en commun et sur les attentes en matière de « déplacements doux ».

Si l'association « Gralbol - Ciel Tranquille et Environnement » reprend ainsi le tracé éloigné, on notera que le tracé proposé par Pascal Labbé, vice-président de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure et par Les Verts reprend pour partie le tracé du maître d'ouvrage en proposant en deux points des variantes permettant d'éviter les impacts majeurs du projet, notamment les impacts sur la zone retenue pour appartenir au réseau Natura 2000 que la proposition contourne par le Sud. Cette variante fait passer la longueur du tracé de 27 à 33 km et, selon ses auteurs, permet d'éviter les ralentissements par la diminution du nombre d'ouvrages d'art.

L'association « Non à l'autoroute » a présenté un tracé alternatif concernant le barreau vers l'Eure. Ce tracé inclut la revendication majeure des opposants à la traversée de Val-de-Reuil, celle de la gratuité du péage d'Incarville situé sur l'autoroute A13 à son point de jonction avec l'A154, pour décharger la RN15 et les villes telles que Pont-de-l'Arche des impacts de cette circulation de transit.

⁸¹ Voir Atlas annexe 1.

LA MAÎTRISE D'OUVRAGE, LE FINANCEMENT ET LA QUESTION DU PÉAGE

Le problème du financement a été omniprésent tout au long du débat. Il est apparu sous la forme de cinq thématiques :

- > le coût du projet,
- > la position des collectivités territoriales et la maîtrise d'ouvrage,
- > le partenariat public-privé,
- > le problème du péage,
- > les inquiétudes concernant une pression fiscale supplémentaire.

LES INCERTITUDES CONCERNANT LE COÛT DU PROJET

Le débat a mis en évidence les incertitudes concernant le coût du projet. En effet, le coût annoncé dans le dossier du débat (360 millions d'euros) ne prend pas en compte les importants investissements nécessités pour la protection de l'environnement et notamment pour la protection de la ressource en eau. Par ailleurs, le débat a soulevé d'autres points :

- > « L'exigence » présentée par le Maire de Saint-Étienne-du-Rouvray d'une traversée de sa commune en souterrain au débouché rive gauche du viaduc traversant la Seine. Ce souterrain, passant sous le Rond-point des Vaches, se situerait dans la nappe alluviale marquée encore à ce niveau par l'influence des marées. Il porterait le nombre d'ouvrages d'art à 10 au lieu des 9 indiqués dans le dossier.
- > Le coût du barreau vers l'Eure n'a pas été étudié. Le maître d'ouvrage a évoqué une estimation de 200 millions d'euros. En effet, lors du débat a été évoquée l'hypothèse d'un huitième franchissement, le pont du Manoir, sous la forme d'un viaduc de 2 000 mètres de long pour la traversée du confluent de l'Eure et de la Seine et de la voie ferrée électrifiée Paris-Rouen-Le Havre.

Le débat tend à faire apparaître une sous-évaluation du coût du projet dans le dossier. De nombreux acteurs l'ont souligné. Aussi les Verts parlent-ils du « *Contournement Est comme d'un projet démesuré et au coût prohibitif* ». Ils l'estiment comme d'autres acteurs à 600 millions d'euros. Rapporté au coût au kilomètre, il a été dit que le coût final du projet serait celui d'une autoroute de montagne. Les ouvrages d'art sont considérés, entre autres, comme des sources d'aléas techniques donc de surcoût.

D'une manière générale, la volonté de diminuer le coût du projet est à la base de la plupart des solutions alternatives qui proposent des tracés évitant l'essentiel des ouvrages d'art.

LA POSITION DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Les collectivités territoriales concernées ont toutes souligné l'enjeu des financements pour le projet. La position de certaines d'entre elles a fait l'objet de cahiers d'acteurs de manière à ce qu'elle soit portée à la connaissance de tous. La Commission a particulièrement noté :

- > L'engagement pris par le Conseil général de Seine-Maritime de prendre la maîtrise d'ouvrage du tronçon du projet entre Saint-Étienne-du-Rouvray et la RN14 (Boos) : « *Le projet de contournement assurant la liaison A28-A13 devrait être réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de l'État. Toutefois, compte tenu de la priorité que le Département attache à cette réalisation, il reste ouvert à toutes propositions et toutes solutions qui pourraient en hâter la réalisation, du type substitution de maîtrise d'ouvrage pour la totalité ou une partie du projet ou un montage financier innovant faisant intervenir un partenariat public-privé... Pour être précis, le Département serait favorable à l'idée d'assurer la maîtrise d'ouvrage du franchissement de la Seine et la poursuite du projet jusqu'à l'intersection de la liaison A28-A13, dès lors que la solution proposée est cohérente avec la rocade Sud qui se raccorde sur la RD18E...⁸²* ».
- > L'affirmation par le Conseil régional de Haute-Normandie de la priorité qu'il accorde à la réalisation de la liaison A28-A13-A154, pour laquelle ont été engagés les crédits d'études : « *La Région... a décidé de participer à la réalisation d'une section routière de liaison entre*

⁸² Cahier d'acteurs du Conseil général de Seine-Maritime.

l'A28 (secteur de Quincampoix) et l'A13-A154 (secteur d'Incarville). La Région s'est engagée, au titre du CPER, à financer cette liaison A28-A13 indispensable, et a déjà mobilisé les crédits nécessaires pour la poursuite des études et des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de ce projet qui est sous la maîtrise d'ouvrage de l'État. Elle se positionne ainsi très clairement pour la réalisation de la liaison A28-A13 sous les délais les plus rapprochés.»

- > La priorité pour le Conseil général de l'Eure de la réalisation du barreau vers l'Eure par un huitième franchissement de la Seine, sous la forme d'une voie express limitant les impacts urbains.
- > L'engagement de crédits sur 10 ans par la Communauté d'Agglomération de Rouen pour participer au financement du projet.

Ces différents acteurs ont insisté sur la nécessité pour eux d'obtenir des engagements de l'État. Ainsi le Conseil régional de Haute-Normandie souligne qu'« à l'image des clés de financement retenues dans les autres opérations routières inscrites au ou hors CPER, l'État, en tant que Maître d'ouvrage de l'opération, doit définir les règles de financement, et les collectivités locales concernées pourraient financer pour partie la réalisation de l'infrastructure. »

LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ

L'hypothèse d'un financement par l'intermédiaire d'un partenariat public-privé a été soulevée dans le débat par les milieux économiques. Ainsi Jacques Brifault, vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen⁸³ souligne que « le partenariat public-privé est une nouvelle possibilité offerte par la loi, où l'État confie à un tiers, sur une durée calculée en fonction du projet, une mission globale de financement, de la réalisation à l'exploitation de l'infrastructure. Le cocontractant perçoit un loyer de l'État pendant toute la durée du contrat ».

Ce mode de financement pourrait ne concerner qu'une partie du projet comme, par exemple, la partie la plus coûteuse, l'ensemble viaduc-tunnel pour le franchissement de la Seine. Il ne s'accompagnerait pas nécessairement d'un péage, s'il s'appuie sur un dispositif de remboursement sur une longue période : « quand on parle de concession dans le cadre d'un partenariat public-privé, il n'y a pas de péage. C'est l'État et les collectivités qui passent commande à un concessionnaire qui exploite et qui est rémunéré au travers d'un contrat de concession⁸⁴ »

LA QUESTION DU PÉAGE

Le débat a montré un consensus : le refus du péage quelle que soit la variante retenue. Il a permis en effet de mettre en évidence les très importants impacts des péages sur la circulation : les véhicules particuliers et les poids lourds contournent le plus possible les péages créant ainsi un phénomène de diffusion des nuisances sur des voies et des localités qui ne peuvent les supporter. Le Conseil général de l'Eure a souligné l'ampleur croissante de ce phénomène, au Sud du Pont de Normandie. Il s'inquiète de l'impact des flux nouveaux créés par Port 2000. Dans le secteur concerné par le projet, l'exemple criant est celui du péage d'Incarville. Ce péage situé sur la bretelle de raccordement de l'A154 à l'A13 est contourné, quelques centaines de mètres en amont (sortie gratuite) par l'essentiel des véhicules qui rejoignent ensuite l'A13 quelques kilomètres plus loin, à l'échangeur de Criquebeuf ouvert en 1994 et gratuit. L'une des revendications majeures soulignées par le débat est la gratuité du péage d'Incarville. La plupart des acteurs estiment que cette gratuité déchargerait la RN15 de l'essentiel de son trafic et rendrait ainsi sa tranquillité à Pont-de-l'Arche. Lors de la réunion de Val-de-Reuil, le Président du Conseil général de l'Eure s'est engagé à « regarder avec la SAPN quel est le coût de la mise en gratuité du péage d'Incarville pendant trois mois » pour en tester les impacts pendant cette période.

LES INQUIÉTUDES CONCERNANT UNE PRESSION FISCALE SUPPLÉMENTAIRE

Les incertitudes concernant les financements et l'évaluation des coûts font craindre une forte augmentation de la pression fiscale, si le financement du projet est supporté par les collectivités territoriales.

⁸³ Réunion publique du 13/06/2005.

⁸⁴ Alain Patrizio, CCI de Rouen. Réunion publique du 22/09/09 à Boos.

Synthèse du débat

Le débat était attendu. Il a permis d'informer largement, de présenter et d'approfondir des enjeux non seulement locaux mais également de fonds. Le dialogue s'est établi entre le maître d'ouvrage et les différents intervenants. Il laisse cependant en suspens la question du barreau vers l'Eure pour lequel les études insuffisamment avancées ne permettaient pas de produire l'information indispensable au débat. Mais les problèmes soulevés sur ce tronçon reliant le contournement à l'A13 et à l'A154 sont si aigus que la CPDP suggère la mise en place d'une **procédure de concertation** pour la suite éventuelle de ce projet.

Les éléments essentiels que la Commission particulière tient à souligner à l'issue du débat sont les suivants :

- Le projet a été présenté par le maître d'ouvrage comme un **projet d'agglomération** ou comme un **projet de territoire** soutenu par la CAR et par le Syndicat Mixte.
- À l'exception des partisans de solutions fondées sur une autre conception de la gestion des transports pour limiter sur le long terme le rôle de la voiture et des poids lourds, la nécessité d'un **contournement** pour améliorer la circulation dans l'agglomération est reconnue par tous comme en témoignent le « sondage » réalisé par les Conseils de quartier de la ville de Rouen et les pétitions.
- Les contestations ont porté sur **le choix du tracé**.
- Les acteurs ont souligné la nécessité de nombreuses **mesures d'accompagnement** préalables pour assurer l'efficacité du projet : cette demande est notamment illustrée par le « *oui, mais* » du Comité Pour les Transports en Commun (CPTC).
- Le projet est massivement **soutenu par les milieux économiques** ainsi que par de **nombreux élus** notamment des communes traversées par les pénétrantes vers la ville centre, et de Rouen dont les quais situés en centre-ville connaissent un trafic de poids lourds pénalisant. Il s'est ainsi constitué une Association pour le contournement.
- Le « tracé court » a été présenté par le maître d'ouvrage comme **le « seul compromis »** capable de résoudre les problèmes de l'agglomération identifiés par le SCOT et le PDU. Mais ses arguments ont été contestés par de nombreux maires, par la plupart des associations et de nombreux habitants qui se sont manifestés lors des réunions du débat et pas seulement dans les communes concernées par le tracé. Ces contestations ont notamment porté sur le résultat des simulations de trafic privilégiant toutes le choix présenté.
- Le tracé présenté comporte le risque de très importants impacts environnementaux en particulier sur la ressource en eau et sur la biodiversité et un **risque de contentieux** puisqu'une zone retenue comme site « Natura 2000 » est concernée. Ce site, celui du coteau de Saint-Adrien, illustre aussi l'impact paysager du tracé envisagé.
- La vocation logistique de la Haute-Normandie a été affirmée avec force, prenant appui sur le poids et la dynamique de développement du complexe portuaire Rouen-Le Havre et sur la validation du pôle de compétitivité par un récent CIADT. Cependant, les acteurs de cette filière, naturellement intéressés par le projet de contournement, ont présenté cette infrastructure comme un **choix stratégique** justifié par le sens de l'urgence et le réalisme budgétaire. Ils reportent à plus longue échéance la réalisation d'une infrastructure qui assurerait, outre des fonctions de desserte locale, une continuité Nord-Sud européenne et un grand contournement du bassin parisien.
- Le maître d'ouvrage privilégiant une solution unique, il lui a été reproché de n'avoir pas présenté de manière significative, ni le tracé dit « éloigné » ni les solutions alternatives, ce qui n'est pas accepté par les contradicteurs : si le justificatif du tracé proposé s'appuie sur les études de trafic, les **solutions alternatives** proposent des tracés affirmés comme moins coûteux et moins nuisibles à l'environnement en évitant la succession de viaducs et tunnels et l'ensemble viaduc-tunnel pour la traversée de la Seine.
- Le débat a mis en avant l'ensemble des **incertitudes** concernant la liaison A28-A13 : point de départ à Boos non défini, variantes présentées de façon floue en Seine-Maritime, vives inquiétudes concernant les variantes dans l'Eure (Val-de-Reuil) où s'est manifesté un désaccord avec le Conseil général qui affiche clairement son choix du tracé central, alors que trois tracés sont encore présentés comme variantes par le maître d'ouvrage.
- Compte tenu des nombreuses dispositions de protection de l'environnement qui devront être prises (protection de la ressource en eau, aménagements contre le bruit) et d'ouvrages d'art non mentionnés dans le dossier du débat (passage en tunnel de la partie du tracé touchant le Rond-point des Vaches, franchissement de la Seine et de l'Eure pour le barreau vers l'Eure), **le coût du projet** est apparu à différents acteurs comme **sous-évalué** dans des proportions considérables, ce qui inquiète les habitants. Ils craignent qu'il ne dépasse largement le coût annoncé et n'ait pour résultat une pression fiscale locale accrue.
- Sont restées comme des **questions critiques** en suspens jusqu'à la fin du débat, celle de la participation des différents acteurs au financement du projet ainsi que celle de la maîtrise d'ouvrage qu'il s'agisse du contournement ou de la liaison A28-A13. Le maître d'ouvrage a en particulier affirmé que le choix des modalités de financement serait postérieur au choix du tracé, ce qui a surpris et inquiété de nombreux participants aux réunions publiques.
- Lors de diverses réunions du débat et tout particulièrement pendant la réunion de clôture, divers intervenants ont souhaité la **poursuite de la concertation** et ont proposé leur participation à cette démarche. Ces propositions ont reçu l'accord du maître d'ouvrage.

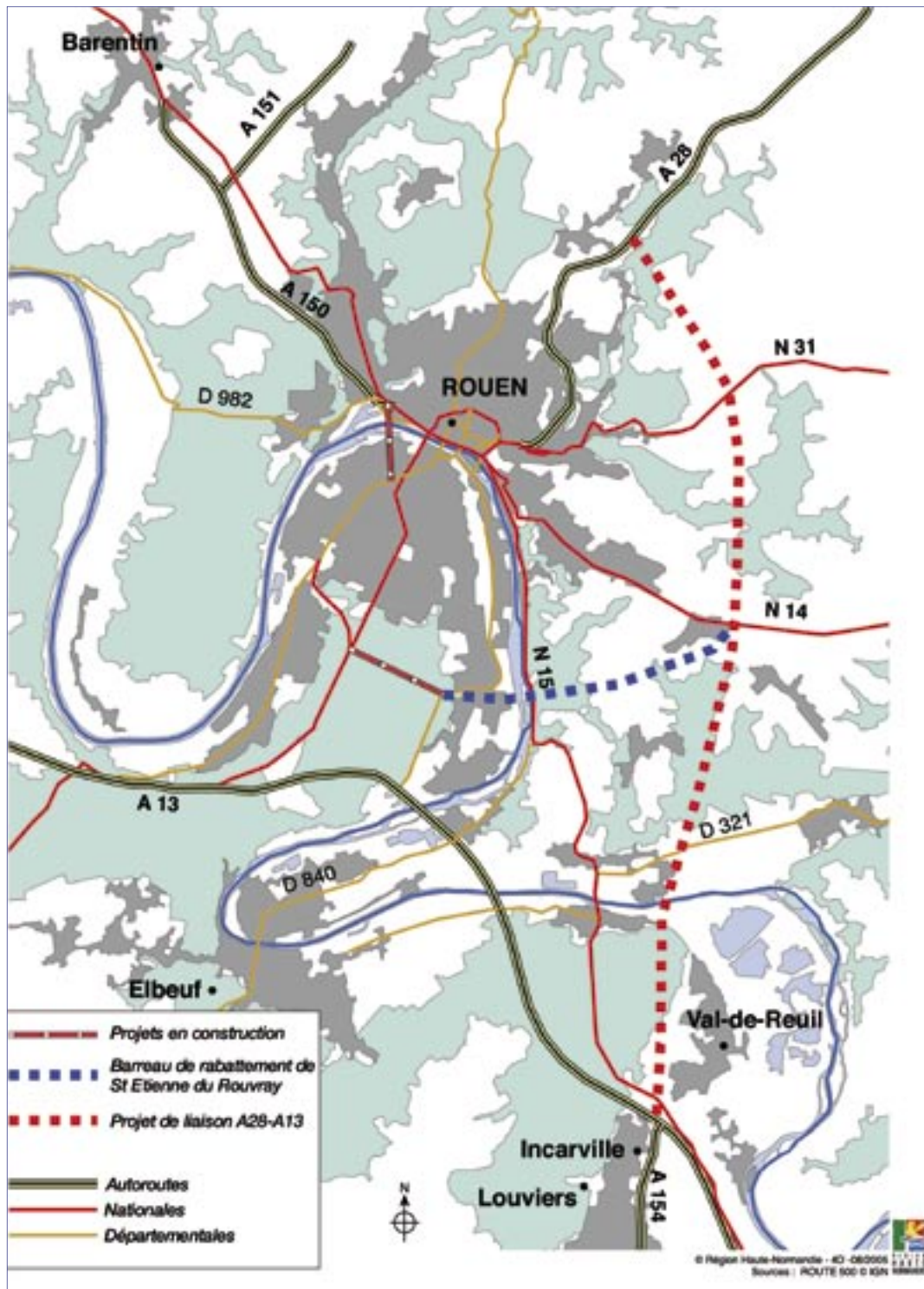
Annexe 1

Atlas

Partie intégrante du compte-rendu, les annexes ont pour but de montrer l'étendue du travail accompli par les différents acteurs pendant le débat et de donner une illustration de la diversité des opinions et des arguments. L'atlas de l'annexe 1 présente une partie des cartes et graphes utilisés par différents acteurs pour appuyer leur démonstration. L'annexe 2 est constituée de citations choisies dans les propos tenus lors des réunions du débat ainsi que des extraits de contributions écrites. La Commission souhaite ainsi illustrer de manière concrète la richesse du débat qu'elle a conduit.

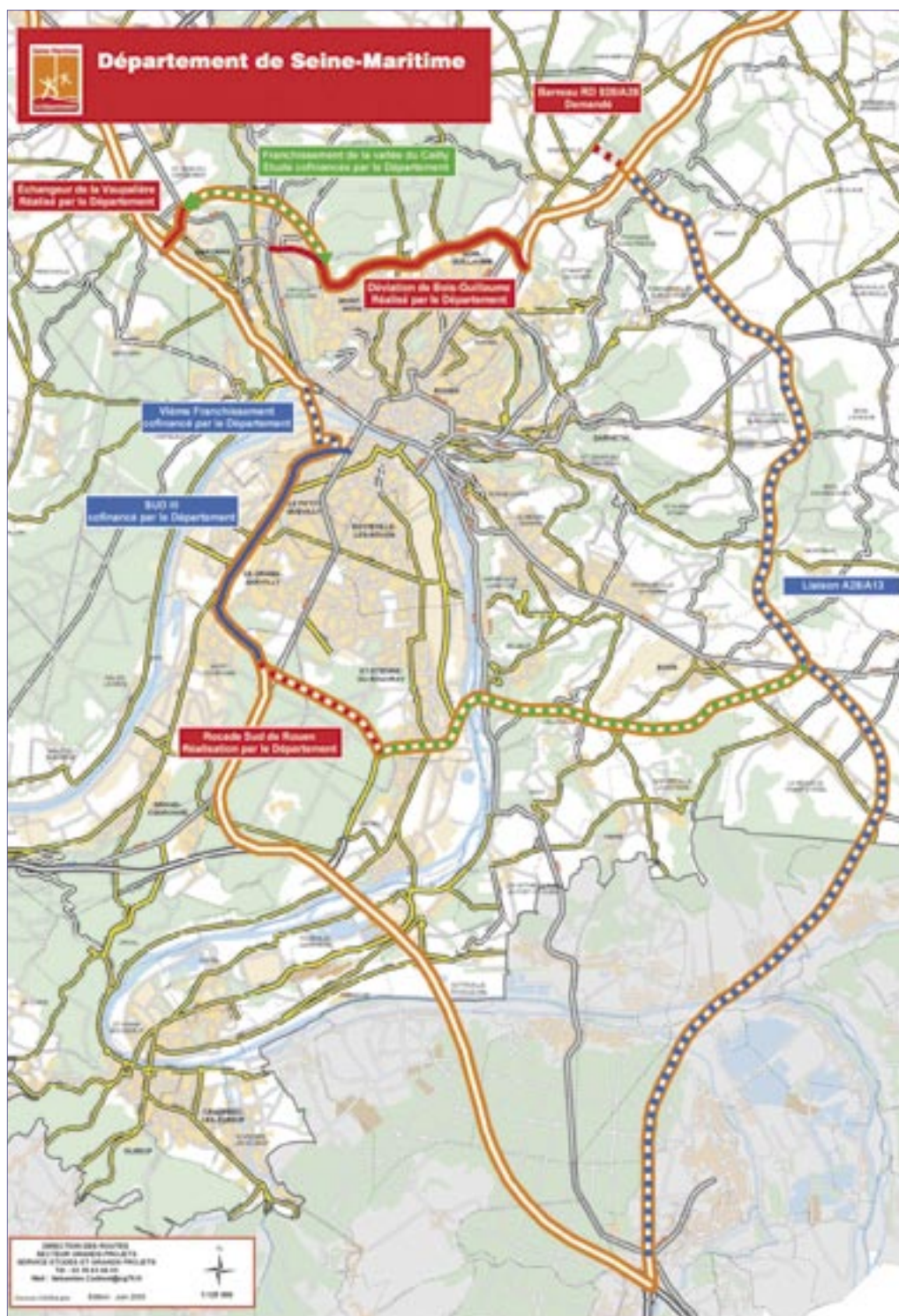
CARTE N°1

PROJET DE LIAISON A28-A13. CONSEIL RÉGIONAL DE HAUTE-NORMANDIE.
CAHIER D'ACTEURS.



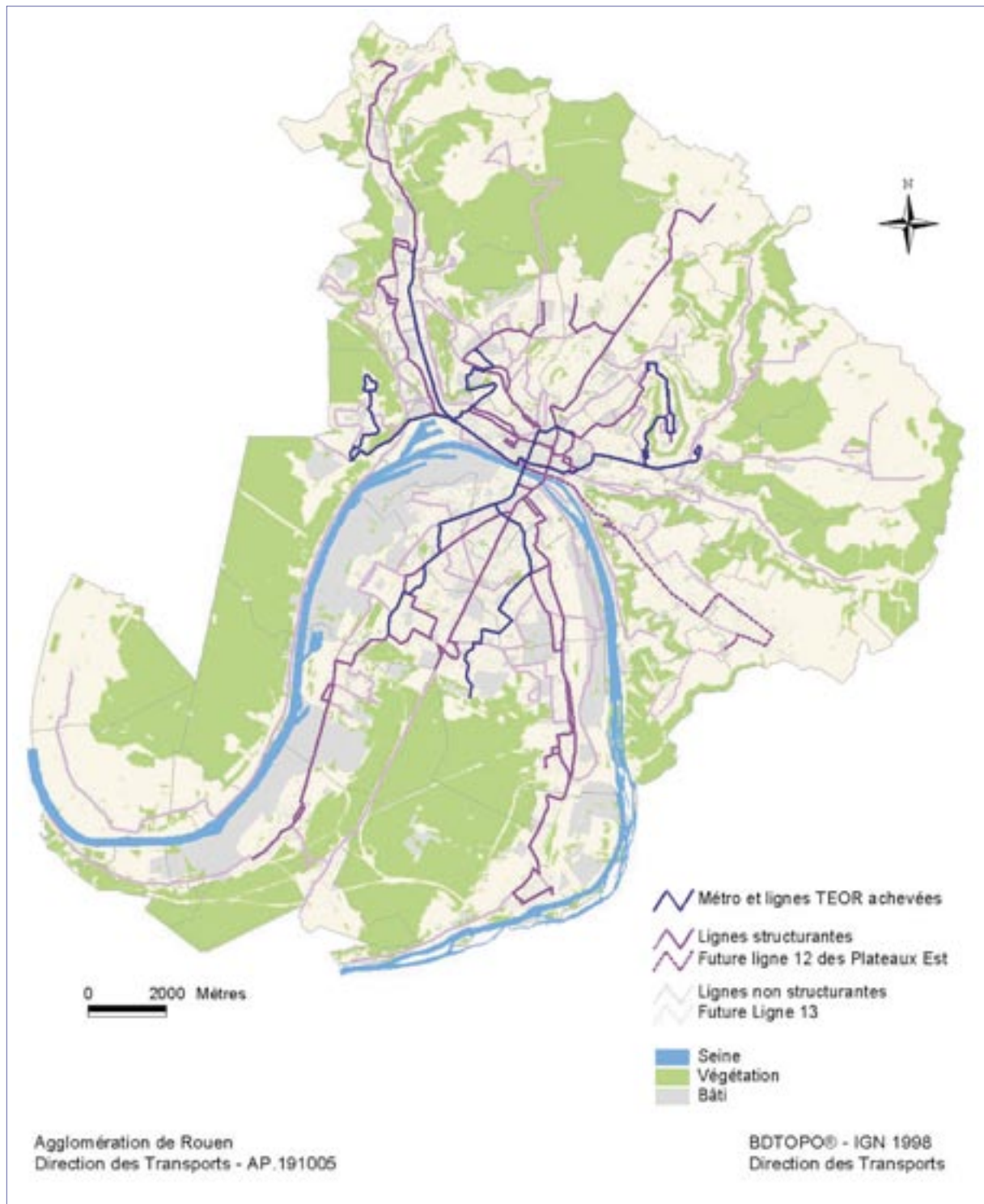
CARTE N°2

LE CONTOURNEMENT DE ROUEN- CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-MARITIME.
CAHIER D'ACTEURS.



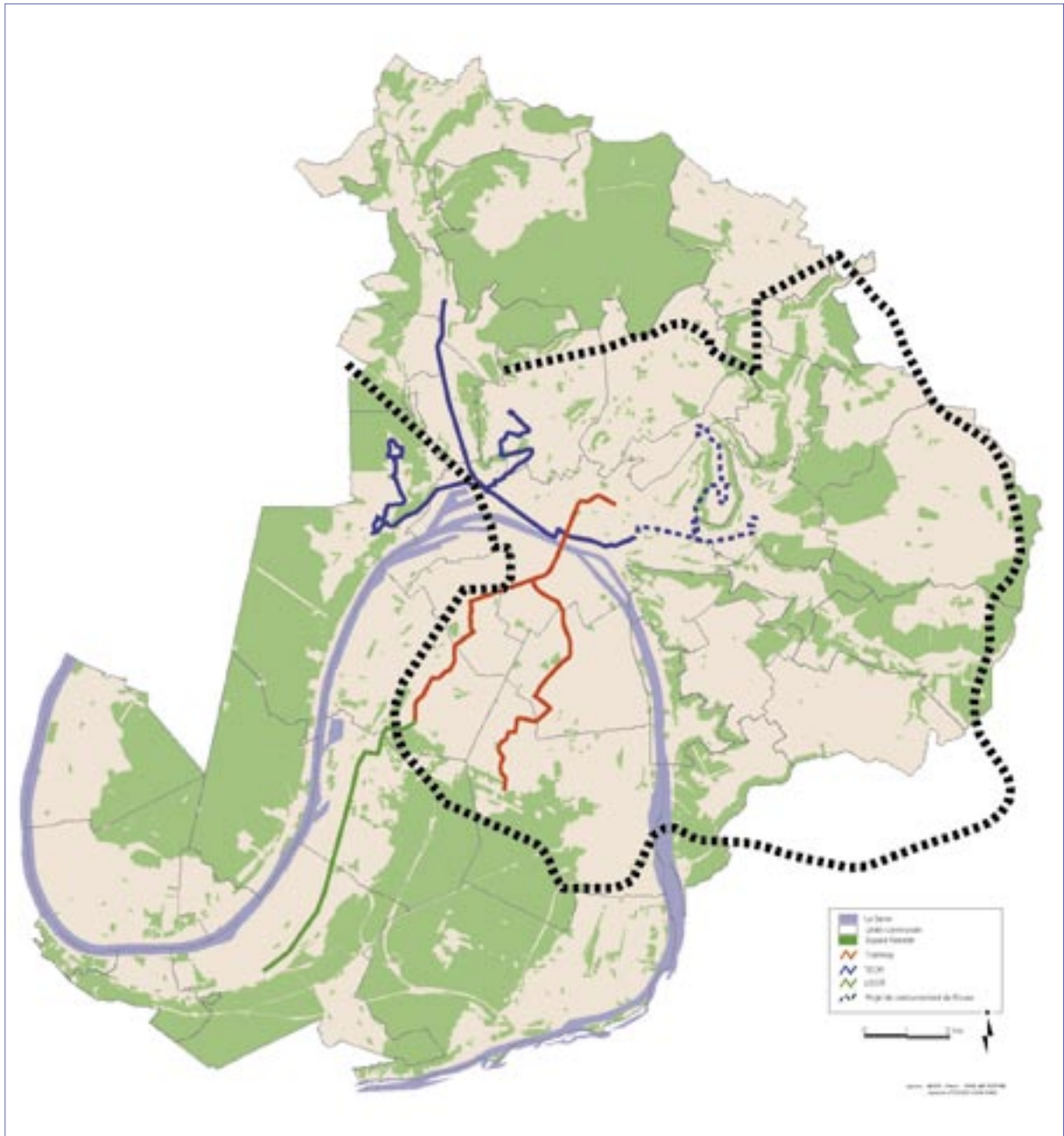
CARTE N°3

LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUEN.
COMMUNAUTÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE ROUEN (CAR).



CARTE N°4

LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE
DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE. CONSEILS DE QUARTIER.
PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 19 OCTOBRE 2005. SOURCE : CAR.



CARTE N°5

LE CONTOURNEMENT DE ROUEN. ASSOCIATION POUR LE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN. PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005.



CARTOGRAPHIE, DEEA, CCI de Rouen, 06/2003

0 2,5 5 km

LEGENDE

- Autoroute 2x2 voies
- Voie rapide urbaine
- Autre grand axe

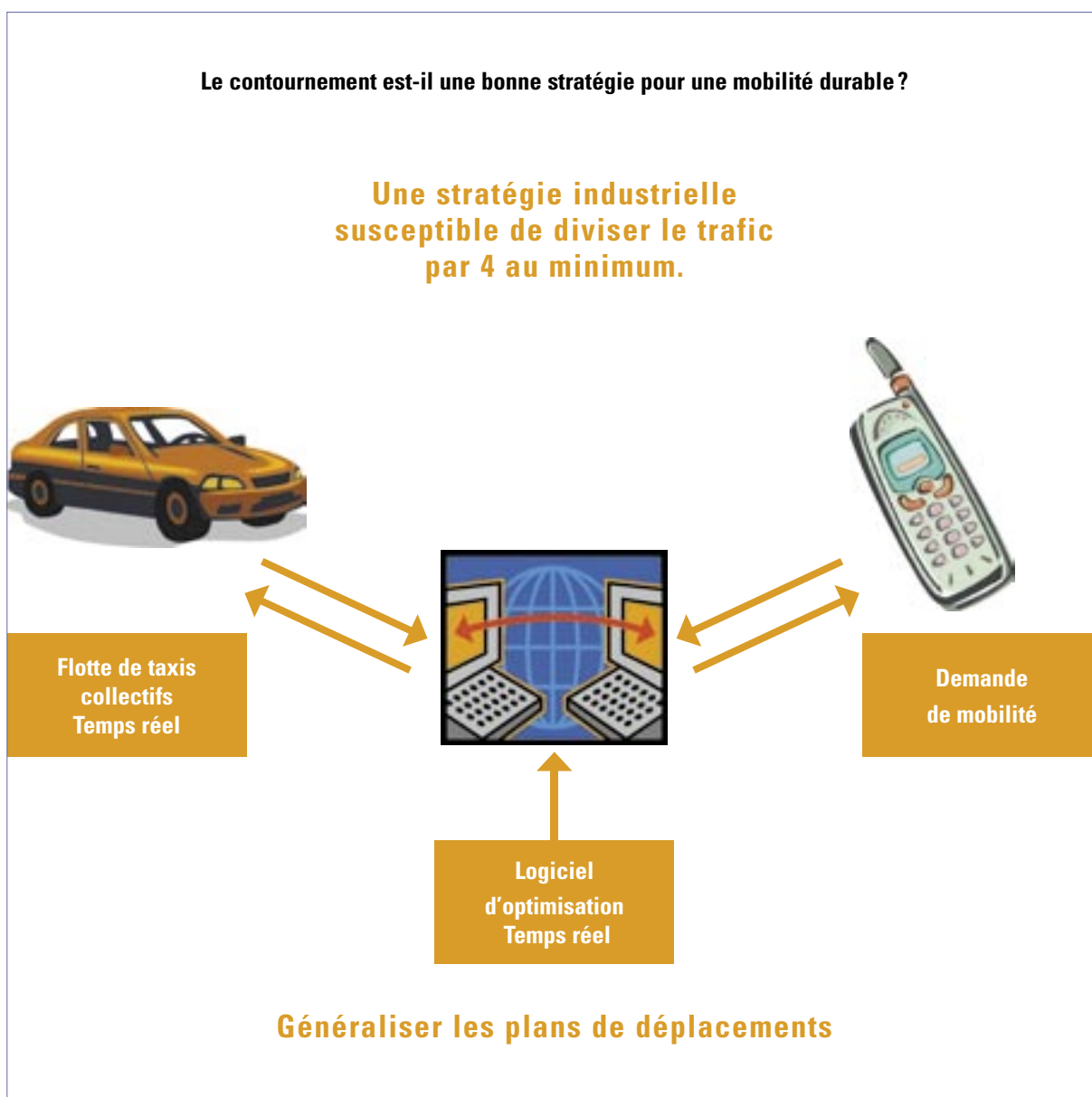
PROJETS ROUTIERS

- Contournement Est de Rouen
- Autre axe en projet

- Commune concernée par le Contournement
- Autre commune

GRAPHE N°6

VERS UN NOUVEAU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ.
DOMINIQUE BIED, CAP21. PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 19 OCTOBRE 2005.



CARTE N°7

LES PROJETS DE ZONES D'ACTIVITÉS DE L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE.
ASSOCIATION POUR LE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN.
PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005. SOURCE : CAR.



Sur les 10 dernières années, construction de 982 000 m² de locaux à vocation économique.

Estimation de la demande pour les 10 prochaines années :

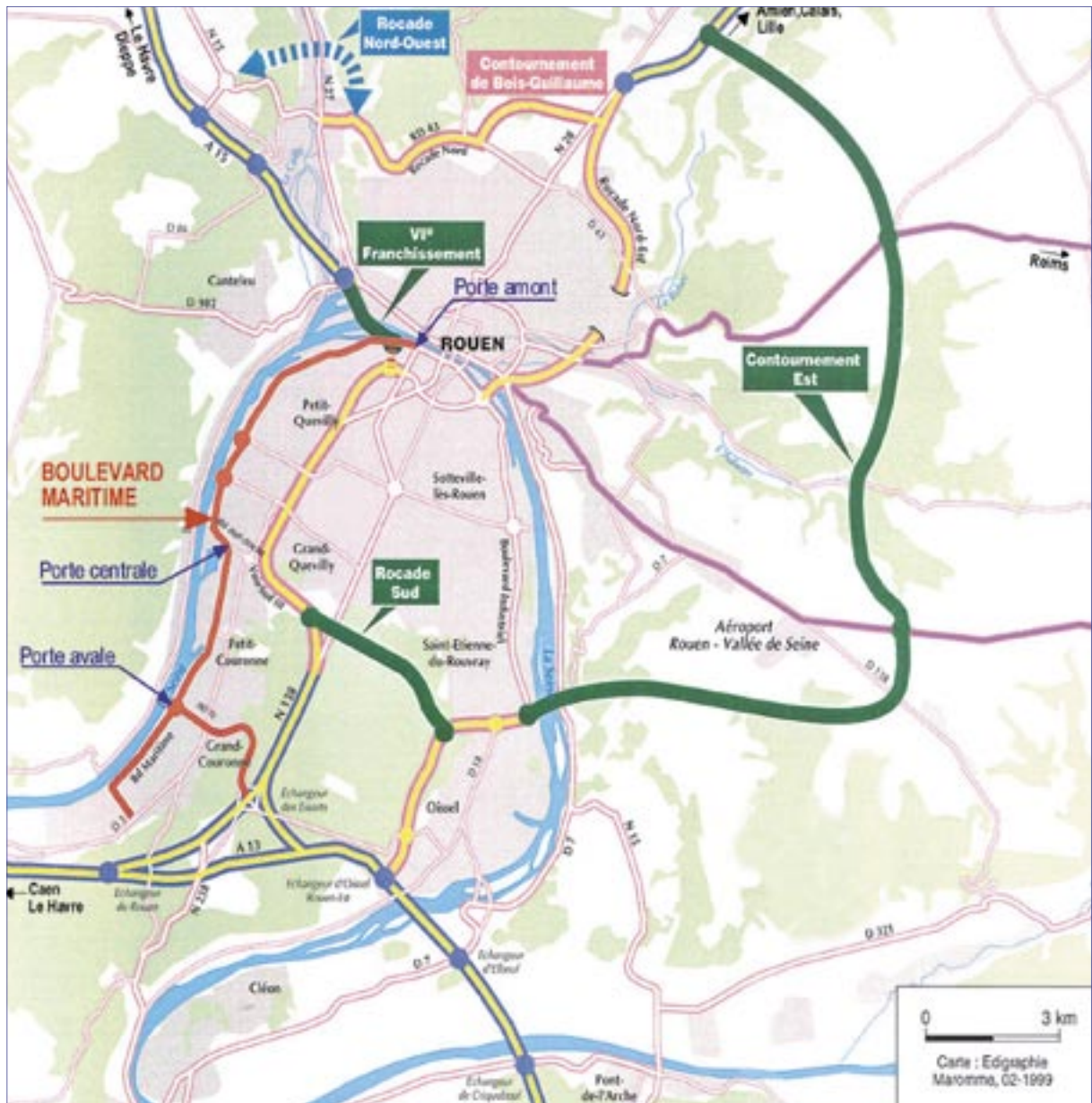
- Scénario tendanciel : 195 ha
- Scénario volontariste : 275 ha

Le maillage des zones d'activités est essentiel au développement.

Orthophoto couleur 25cm, © ISTAR 2004.

CARTE N°8

LE CONTOURNEMENT EST RAPPROCHÉ, UN OUTIL INDISPENSABLE POUR LA LOGISTIQUE.
 HAUTE-NORMANDIE FILIÈRE LOGISTIQUE.
 PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005.



Rouen est sur l'axe Calais-Bayonne à la croisée des flux Est-Ouest de port 2000.

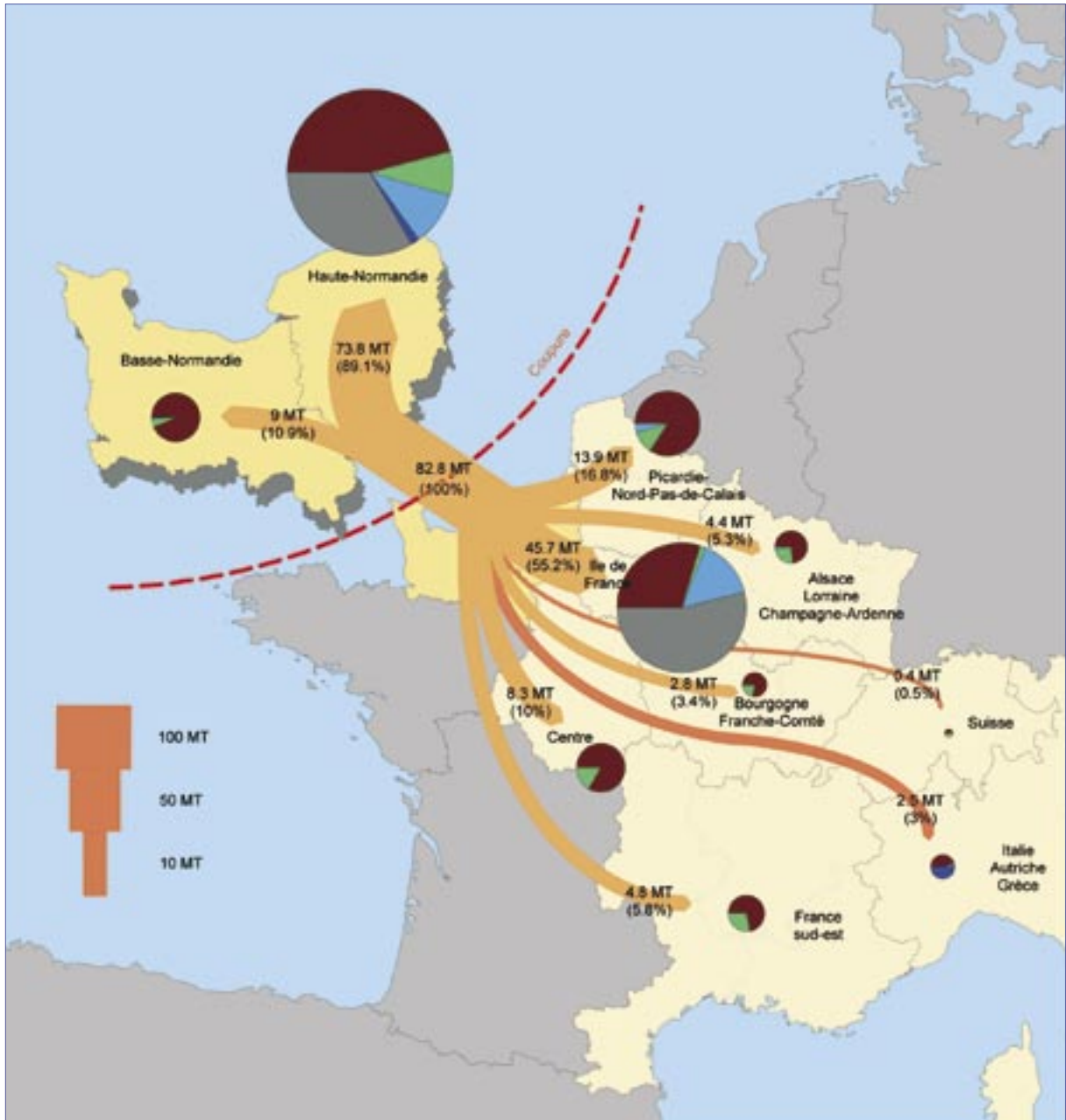
Le tracé doit :

- s'infléchir le plus près possible de la zone portuaire,
- Canaliser au plus court les trafics marchands du Nord de l'Est.

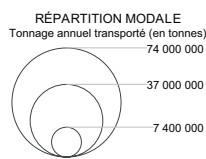
Le barreau sud et Sud III et le 6^e pont facilitent la liaison rapide avec le port et ne saturent pas l'A13 indispensable pour Le Havre.

CARTE N°9

L'ACCROISSEMENT DES ÉCHANGES. ASSOCIATION POUR LE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN. PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005.



- Route
- Fer
- VN
- Mer
- Air
- Oleoducs



- ZONES D'ÉCHANGES
- Zones Est d'émission ou de réception
 - Zones Ouest d'émission ou de réception
 - Zones non prises en compte

- NATURE DES FLUX
- échange national
 - échange international

VOLUME DES FLUX
xx.x MT : tonnage transporté exprimé en millions de tonnes.
xx.x % : part du tonnage de la zone concernée par rapport au tonnage total toutes zones confondues.

REMARQUES
Le mode de transport retenu correspond au mode à la frontière.

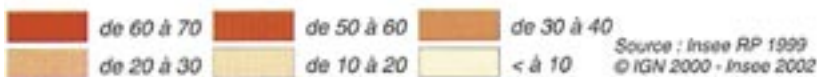
Méthodologie : D.A.E.I./S.E.S./D.E.E.
Réalisation : C.E.T.E. du Sud-Ouest - DAI/GMDI
Source : base SITRAM, base CPDP.

CARTE N°10

LA LOCALISATION DES ACTIFS DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE.
 ASSOCIATION POUR LE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN SOURCE : INSEE.
 PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005.

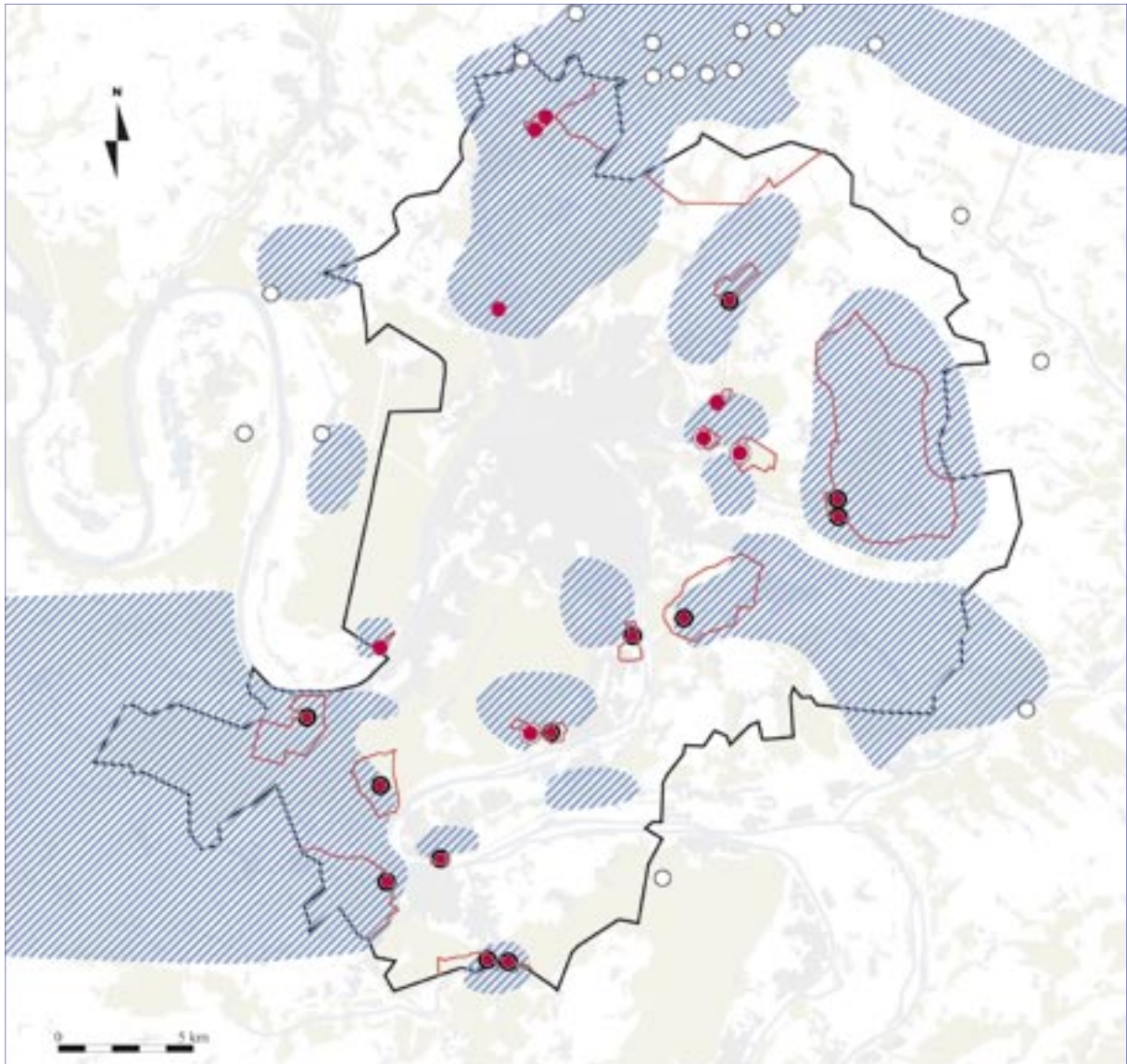


Unité : %



CARTE N°11

LA PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU.
SCHÉMA DIRECTEUR DE ROUEN APPROUVÉ LE 2 FÉVRIER 2001.



Captages d'alimentation en eau potable

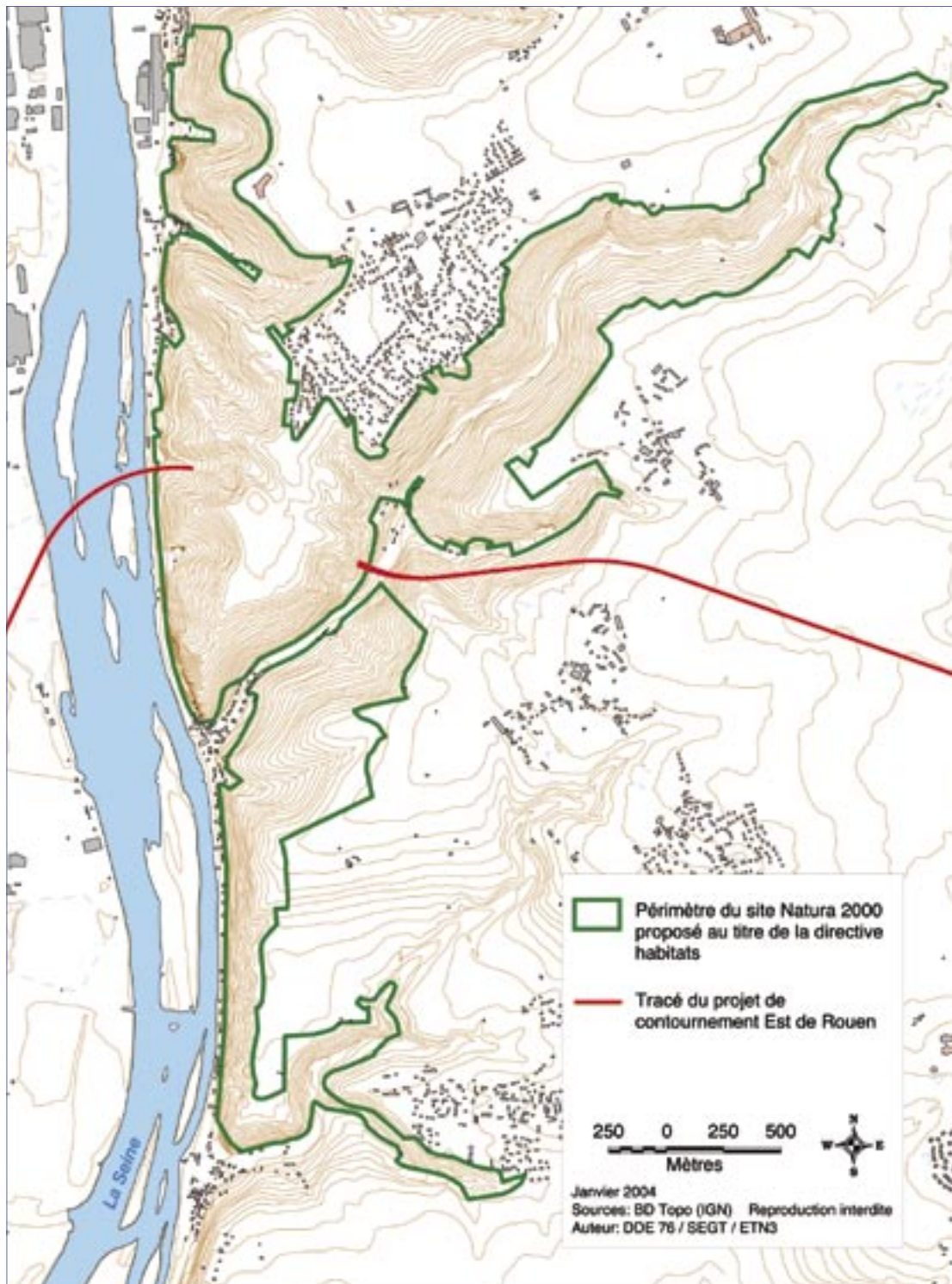
- avec déclaration d'utilité publique
- avec déclaration d'utilité publique en cours d'élaboration
- sans déclaration d'utilité publique
- hors périmètre du schéma directeur

- Périmètre de protection des captages d'alimentation en eau potable
- /// Zone de vulnérabilité maximale de la nappe aquifère (infiltration et circulation rapide d'eaux en direction des captages)

Sources : IDASS Seine-Maritime et DDAF, 1996.

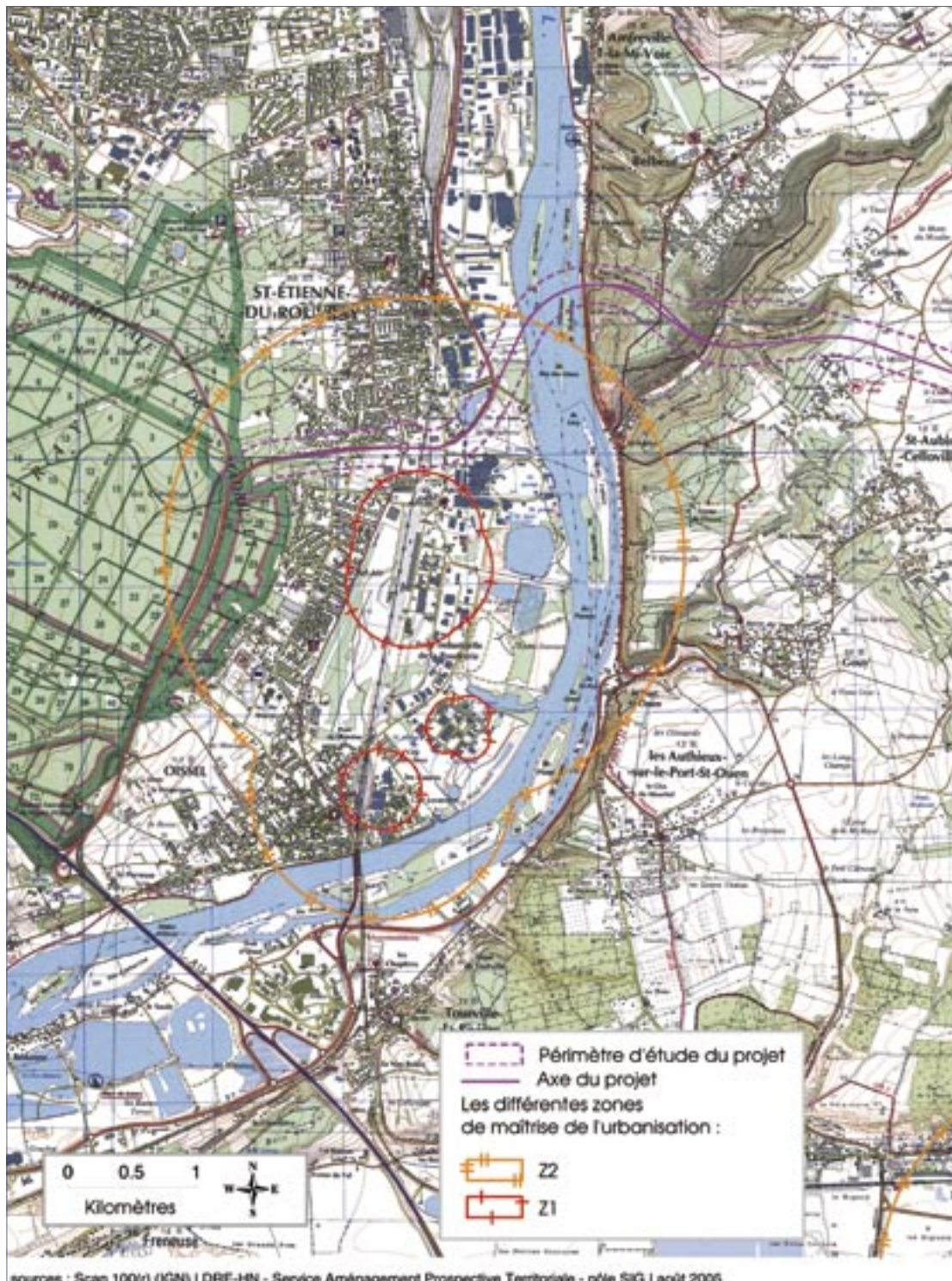
CARTE N°12

SITE NATURA 2000 ET TRACÉ ENVISAGÉ. DRE HN, DDE 76.



CARTE N°13

TRACÉ ET SITES SEVESO. DRE HN.



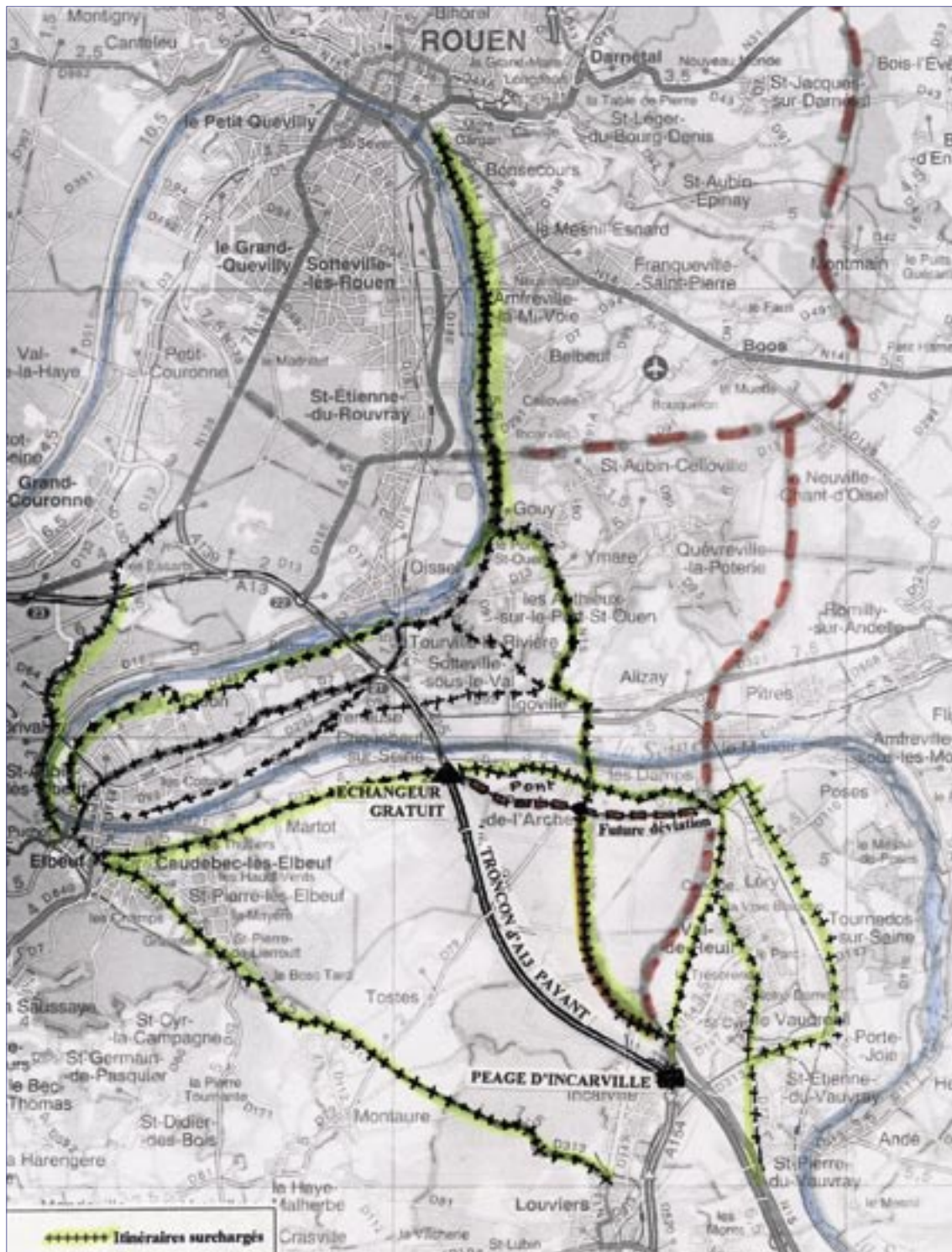
CARTE N°14

PROPOSITION DE LIAISON ROUEN-MÉRU. NICOLAS PLANTROU. CAHIER D'ACTEURS.



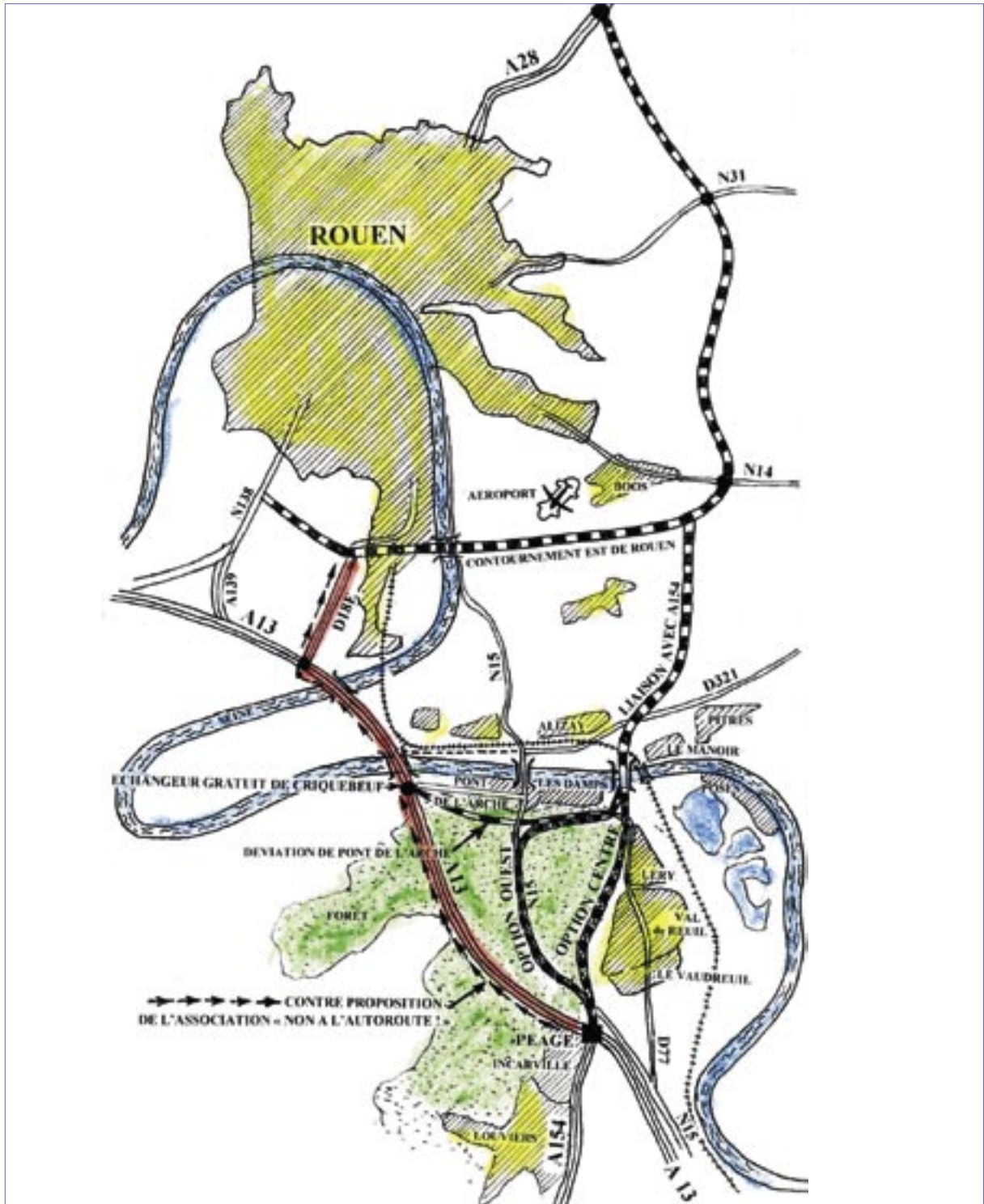
CARTE N°15

LES ITINÉRAIRES SURCHARGÉS À CAUSE DU PÉAGE D'INCARVILLE.
COLLECTIF RÉGIONAL POUR LA SUPPRESSION DU PÉAGE D'INCARVILLE.
PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005.



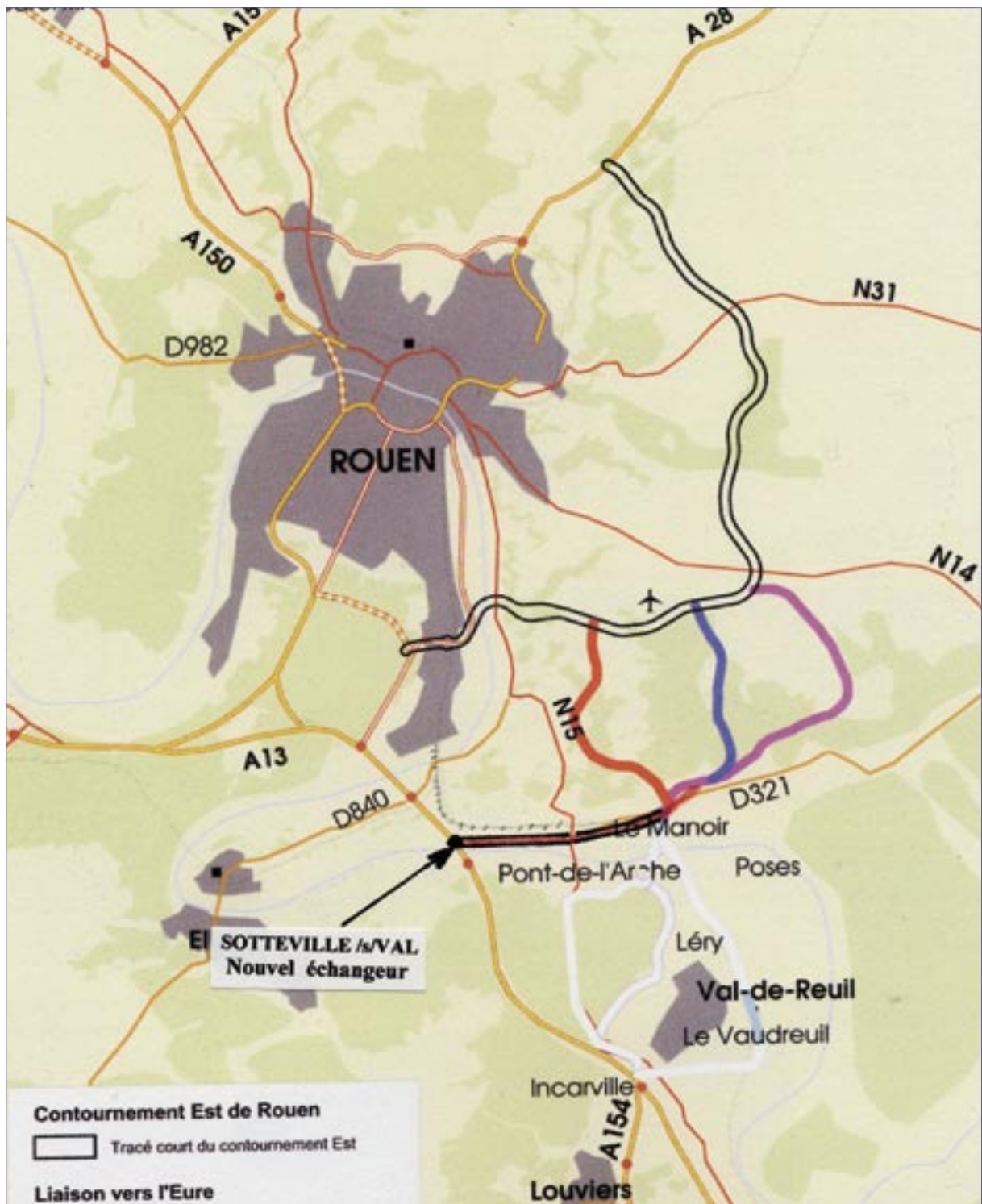
CARTE N°16

PROPOSITION DE TRACÉ ALTERNATIF. ASSOCIATION NON À L'AUTOROUTE.
PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005.



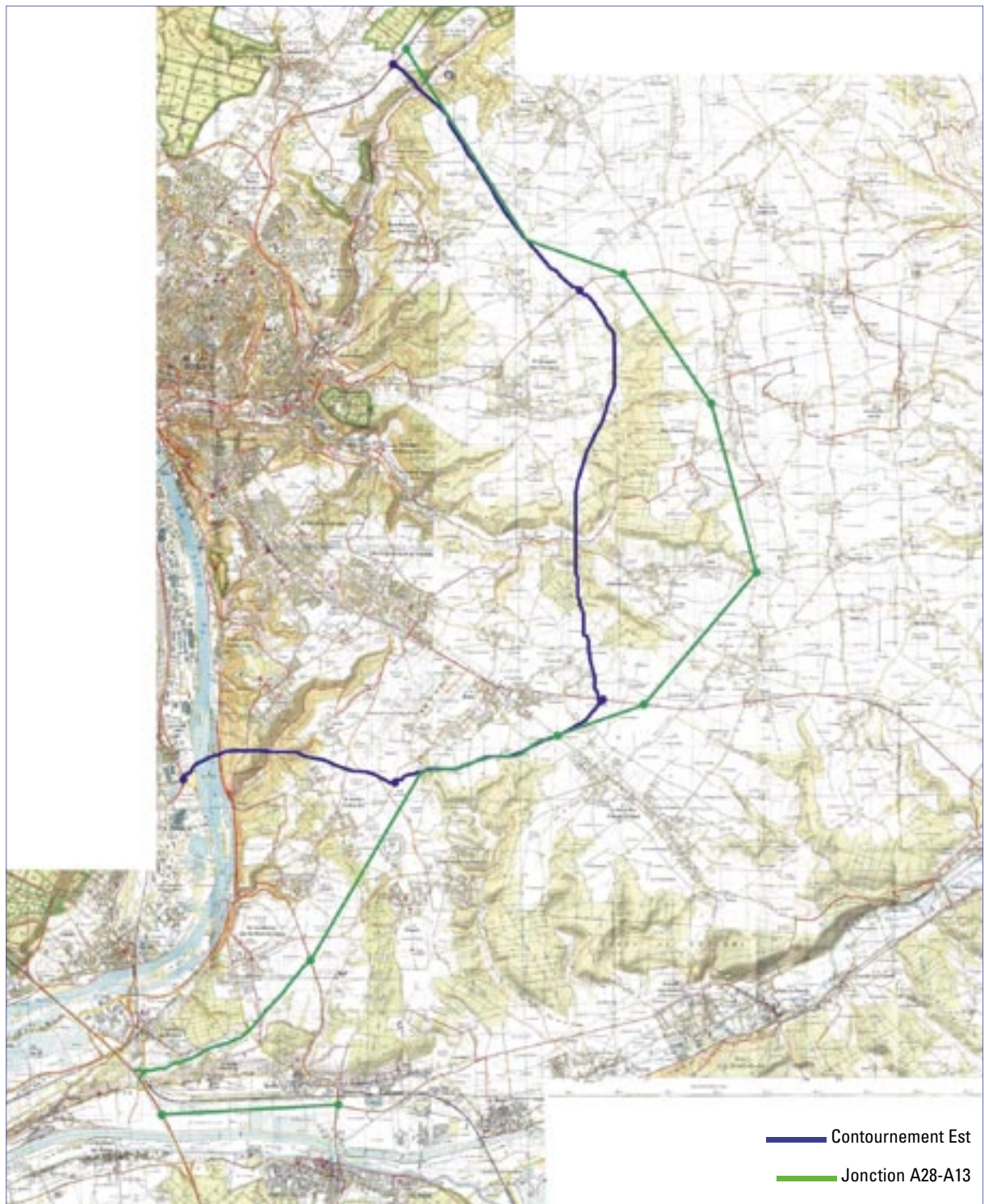
CARTE N°17

L'ÉCHANGEUR DE SOTTEVILLE-SOUS-LE-VAL. ASSOCIATION NON À L'AUTOROUTE.
PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 20 OCTOBRE 2005.



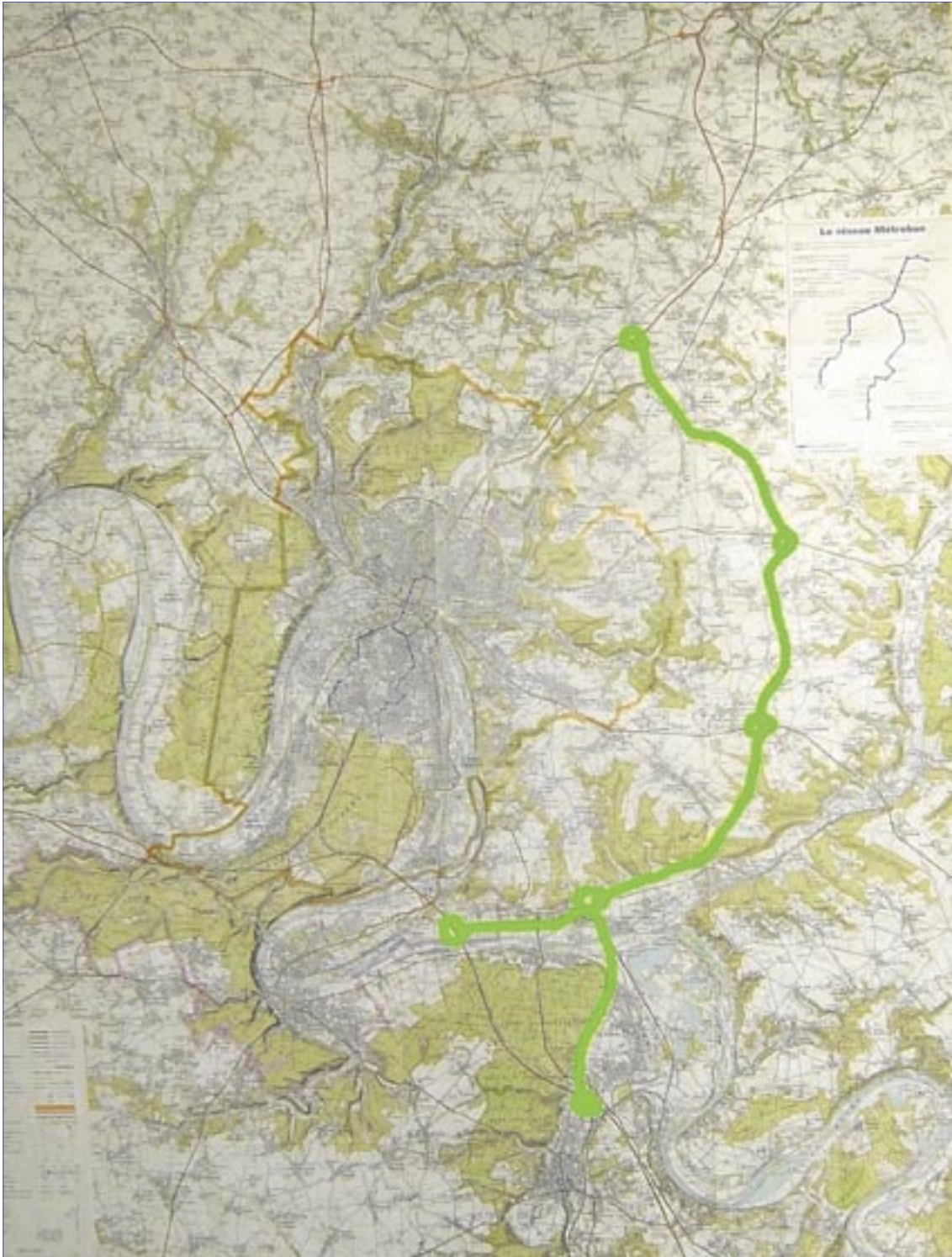
CARTE N°18

PROPOSITION DE TRACÉ ALTERNATIF. LES VERTS DE HAUTE-NORMANDIE.
PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 19 OCTOBRE 2005.



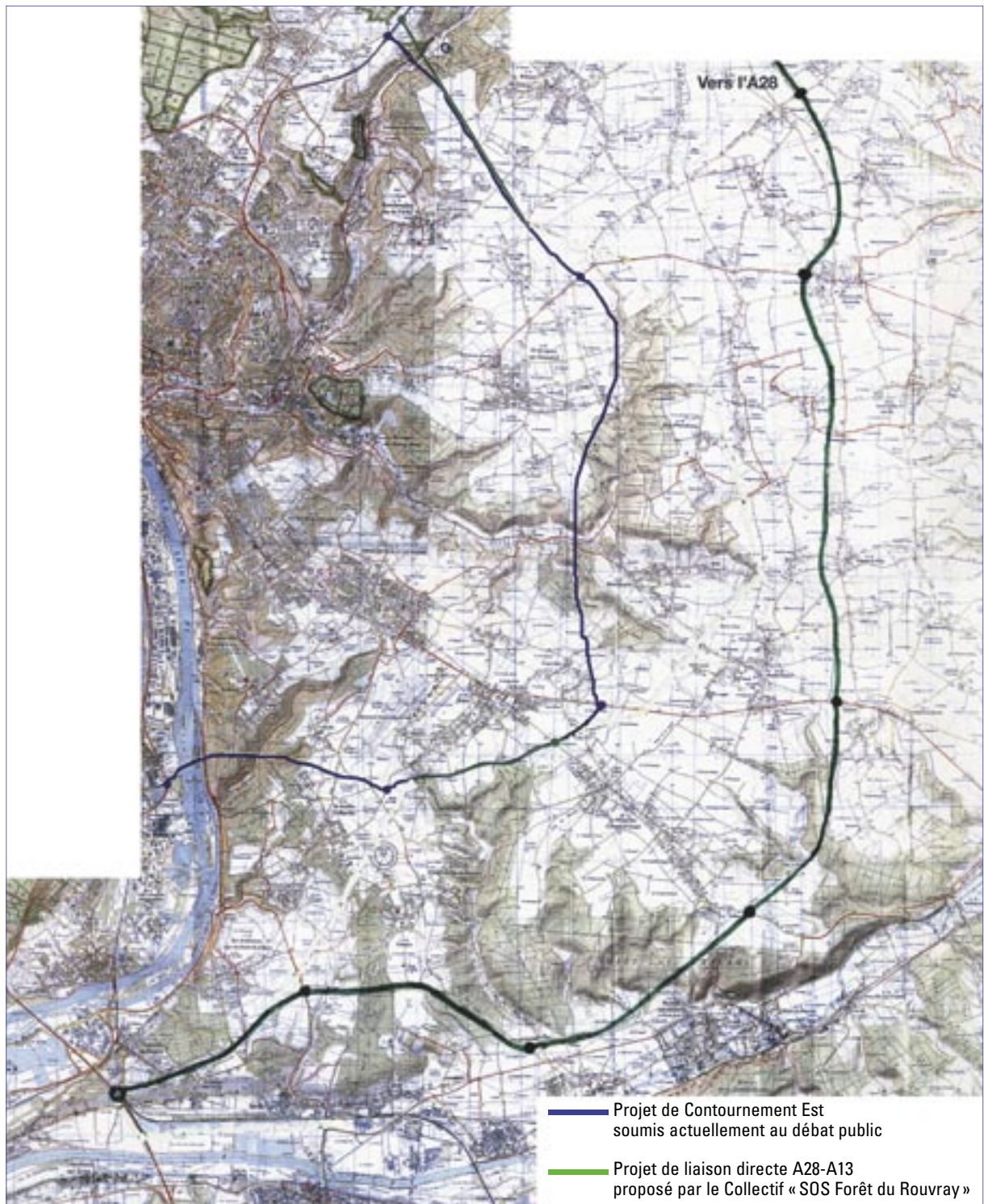
CARTE N°19

PROPOSITION DE TRACÉ ALTERNATIF. ASSOCIATION GRALBOL - CIEL TRANQUILLE ET ENVIRONNEMENT. PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 19 OCTOBRE 2005.



CARTE N°20

PROPOSITION DE TRACÉ ALTERNATIF. COLLECTIF SOS FORÊT DU ROUVRAY.
PRÉSENTATIONS PUBLIQUES DU 19 OCTOBRE 2005.



Annexe 2
Citations
et apport des
contributions



LES CONTRIBUTIONS REÇUES À LA CPDP

CONTRIBUTIONS ÉCRITES

● *Concernant le Contournement Est de Rouen*

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● Association pour le développement économique de l'agglomération rouennaise	➤ Entreprises	➤ 1 pétition	04/11/05
● Association « La Goutte d'eau »	➤ Associatifs	➤ 6 contributions écrites (Photos) ➤ 1 délibération du conseil d'administration ➤ 1 texte d'intervention de D. Tissot ➤ 1 pétition	05/06/05 16/06/05 17/06/05 20/06/05 23/06/05 19/10/05 20/10/05 23/06/05 09/11/05
● Association Pour le Contournement	➤ Associatifs	➤ 2 contributions écrites ➤ 2 textes d'intervention de G. Vincent ➤ 1 présentation publique ➤ 1 pétition	05/10/05 09/11/05 13/06/05 09/11/05 19/10/05 09/11/05
● Association Défendre Développer la Démocratie et Les Élus au Conseil municipal, Pour un Renouveau Démocratique à Petit-Couronne	➤ Associatifs	➤ 1 contribution écrite	09/11/05
● Coordination des Associations Contre le Contournement Est de Rouen	➤ Associatifs	➤ 3 contributions écrites ➤ Documents des 2 visites sur le terrain ➤ 1 texte d'intervention de F. Bia ➤ 1 présentation publique ➤ 4 reportages	04/04/05 08/07/05 20/10/05 18/05/05 25/05/05 13/06/05 19/10/05 09/11/05 (4)
● Association ANPER - TOS	➤ Associatifs	➤ 1 contribution écrite	29/03/05
● Association SABINE Agglo de Rouen	➤ Associatifs	➤ 1 contribution écrite	07/06/05
● Association Gralbol - Ciel Tranquille et Environnement	➤ Associatifs	➤ 4 contributions écrites ➤ 1 présentation publique	27/05/05 14/06/05 23/06/05 26/10/05 19/10/05
● Comité pour les Transports en Commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)	➤ Associatifs	➤ 3 contributions écrites ➤ 1 présentation publique	18/04/05 19/05/05 29/07/05 19/10/05
● Association de défense du cadre de vie du Plateau Est - Boos	➤ Associatifs	➤ 3 contributions écrites ➤ 1 cahier de doléances (1999) ➤ 1 pétition	10/06/05 23/09/05 04/10/05 29/04/05 09/11/05

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● Association Rue de l'Avenir	> Associatifs	> 3 contributions écrites	29/06/05 21/09/05 08/11/05
● HNNE	> Associatifs	> 6 contributions écrites > 2 contributions écrites de Claude Barbay	29/03/05 01/04/05 22/06/05 23/06/05 04/10/05 (2) 18/10/05 02/11/05
● Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO)	> Associatifs	> 1 contribution écrite de F. Malvaud	07/10/05
● Conservatoire botanique national de Bailleul	> Associatifs	> 1 contribution écrite	23/06/05
● Comité du Cadre de Vie du Plateau Nord	> Associatifs	> 2 contributions écrites	29/07/05 08/09/05
● Regroupement des habitants du Hameau du Boc (Boos)	> Habitants sur le tracé	> 1 pétition	04/11/05
● Association Mieux vivre à Forgettes	> Associatifs	> 1 contribution écrite	27/10/05
● Conseils de quartier de Rouen Vieux-Marché-Cathédrale	> Conseiller de quartier	> 6 contributions écrites > 1 présentation publique > 1 sondage	15/06/05 22/06/05 07/07/05 (2) 03/10/05 20/10/05 19/10/05 Sept. 2005
● Conseils de quartier de Rouen Mont Gargan	> Conseiller de quartier	> 2 contributions écrites	24/08/05 13/09/05
● Mairie de Saint-Aubin-Celloville	> Mairie	> 2 délibérations du Conseil municipal > 1 bulletin Municipal > 2 textes de l'intervention de C. Debarre	16/06/05 05/07/05 13/06/05 13/06/05 22/09/05
● Mairie du Mesnil-Esnard	> Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal > 1 texte d'intervention de M. Harel > Photographies > 1 pétition > 1 cahier de contribution	28/07/05 01/07/05 25/06/05 18/10/05 03/11/05 04/11/05
● Commune de Boos	> Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal	02/09/05
● Mairie de Franqueville-Saint-Pierre	> Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal > 1 contribution écrite > 1 pétition	08/07/05 19/10/05 03/11/05
● Antoine Rufenacht, Maire du Havre	> Mairie	> 1 contribution écrite	10/08/05
● Mairie de Rouen - Pierre Albertini, Député de Seine-Maritime	> Mairie	> 2 contributions écrites > 1 pétition	01/07/05 09/11/05 03/11/05
● Mairie de Saint-André-sur-Cailly	> Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal	03/10/05
● Mairie de Montmain	> Mairie	> 4 contributions écrites	07/07/05 (4)

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● Mairie de Bonsecours	➤ Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal > 1 pétition	06/10/05 03/11/05
● Mairie de Anfreville-La Mivoie	➤ Mairie	> 1 pétition	03/11/05
● Commune de La Neuville Chant d'Oisel	➤ Mairie	> 1 contribution municipale	15/09/05
● Mairie de Belbeuf	➤ Mairie	> 1 contribution écrite du Conseil municipal	11/10/05
● Mairie de Bihorel	➤ Mairie	> 1 motion du Conseil municipal	08/10/05
● Hubert Wulfranc, Maire de Saint-Étienne-du-Rouvray	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	28/09/05
● Mairie de Préaux	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	19/10/05
● Mairie de Bois Guillaume	➤ Mairie	> 1 vœu du Conseil municipal	20/09/05
● Thierry Foucaud, Sénateur-Maire d'Oissel	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	31/10/05
● Mairie de Fontaine-sous-Préaux	➤ Mairie	> 1 avis du Conseil municipal	27/10/05
● Gérard Ducable, Maire d'Isneauville	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	14/10/05
● Mairie de Saint-Martin-du-Vivier	➤ Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal	07/11/05
● M. Jacques Loiseau, Maire de Saint-Ouen-de-Thouberville	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	20/06/05
● Mairie de La Vieux Rue	➤ Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal	04/10/05
● Franck Meyer, Maire de Sotteville-sous-le-Val	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	02/11/05
● Mairie des Damps	➤ Mairie	> 1 délibération du Conseil municipal	07/11/05
● Thierry Foucaud, Sénateur-Maire de Oissel	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	31/10/05
● Dominique Gambier, Vice-Président du Conseil régional de Haute-Normandie, Maire de Déville-lès-Rouen	➤ Mairie	> 1 contribution écrite	11/07/05
● Conseil Économique et Social de Haute-Normandie	➤ Institutionnel	> 1 prise de position	18/04/05
● Conseil régional de Haute-Normandie	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	14/10/05
● Conseil général de la Seine-Maritime	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	24/06/05
● Communauté de l'Agglomération Rouennaise	➤ Institutionnel	> 1 présentation > 2 contributions écrites	28/06/05 28/10/05 30/06/05
● Port Autonome de Rouen	➤ Institutionnel	> 1 avis du Conseil d'Administration > 1 contribution écrite	18/10/05 28/06/05
● Port Autonome du Havre	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	15/07/05
● Communauté de Communes Seine-Bord	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	21/07/05
● Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de la Seine-Maritime	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite de G. Goudal	01/09/05
● Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	20/09/05
● Agence de l'Eau Seine-Normandie	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	23/09/05
● ADEME	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	09/09/05
● DRIRE	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	23/09/05
● Chambre d'agriculture de Haute-Normandie	➤ Institutionnel	> 1 contribution écrite	17/08/05

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● RFF (Réseau Ferré de France)	> Institutionnel	> 1 contribution écrite	23/09/05
● VNF (Voies Navigables de France)	> Institutionnel	> 2 contributions écrites	06/10/05 10/10/05
● DIREN	> Institutionnel	> 1 contribution à l'élaboration du dossier du débat	03/05/05
● AREHN	> Institutionnel	> 1 texte d'intervention de J. Chaïb	28/06/05
● Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen	> Institutionnel	> 6 contributions écrites	13/06/05 17/06/05 20/06/05 28/10/05 31/10/05 09/11/05
● CCI de l'Eure	> Institutionnel	> 1 contribution écrite	09/10/05
● Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre	> Institutionnel	> 1 délibération	23/09/05
● CCI de Versailles	> Institutionnel	> 1 contribution écrite	14/10/05
● CCI de l'Oise	> Institutionnel	> 1 contribution écrite	31/10/05
● CCI de Fécamp	> Institutionnel	> 1 délibération	09/11/05
● CCI d'Elbeuf	> Institutionnel	> 1 motion	09/11/05
● Comité régional des Banques	> Organisation professionnelle	> 1 contribution écrite	17/10/05
● Syndicat Intercommunal des Collèges du Plateau Est de Rouen	> Syndicat	> 1 contribution écrite	28/06/05
● MEDEF Rouen-Dieppe - CGPME	> Syndicat > Organisation professionnelle	> 1 pétition > 1 motion de 27 signataires	02/10/05 02/10/05
● FNTR - TLF - UNOSTRA	> Syndicat	> 2 contributions écrites > 1 contribution de V. Leprince	20/06/05 28/06/05 24/10/05
● Les Coopérateurs de Normandie-Picardie	> Groupe de distribution	> 1 contribution écrite	15/07/05
● Haute-Normandie - Filière Logistique	> Entreprise	> 1 présentation publique	20/10/05
● TLF- Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France	> Entreprise	> 1 contribution écrite	22/07/05
● Transport Derudder	> Entreprise	> 1 contribution écrite	17/06/05
● Oissel Transport	> Entreprise	> 1 contribution écrite	15/06/05
● SEED Logistique	> Entreprise	> 1 contribution écrite	15/06/05
● NORMATRANS	> Entreprise	> 1 contribution écrite	17/06/05
● Transport Thétiot	> Entreprise	> 1 contribution écrite	15/06/05
● SA Rivière Transport	> Entreprise	> 1 contribution écrite	08/07/05
● Transport Delcroix	> Entreprise	> 1 contribution écrite	17/06/05
● FIGESTE - Dominique Piel	> Entreprise	> 1 contribution écrite	27/06/05
● SONOTRI SA	> Entreprise	> 1 contribution écrite	29/06/05
● CITAIX Paris	> Entreprise	> 1 contribution écrite	12/08/05

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● Société SITM	➤ Entreprise	➤ 1 contribution écrite	08/09/05
● RUBIS Terminal	➤ Entreprise	➤ 1 contribution écrite	26/09/05
● SAGEM DÉFENSE SÉCURITÉ	➤ Entreprise	➤ 1 contribution écrite	26/09/05
● OTOR Papeterie de Rouen - Jean Doise	➤ Entreprise	➤ 2 contributions écrites	26/09/05 08/11/05
● CITER Nord	➤ Entreprise	➤ 1 contribution écrite	19/08/05
● Les Verts	➤ Parti politique	➤ 6 contributions écrites ➤ 1 présentation publique	13/06/05 23/06/05 30/06/06 08/09/05 14/10/05 09/11/05 19/10/05
● Parti Socialiste de Rouen	➤ Parti politique	➤ 1 contribution écrite	22/09/05
● Groupe des élus municipaux Rouen Verte et Solidaire	➤ Parti politique	➤ 1 contribution écrite	04/10/05
● Les maires communistes de l'agglomération de Rouen	➤ Parti politique	➤ 1 contribution écrite	07/11/05
● Dominique Bied, CAP 21	➤ Habitant, associatif	➤ 7 contributions écrites ➤ 1 présentation publique	07/07/05 (2) 09/09/05 28/09/05 03/10/05 20/10/05 09/11/05 19/10/05
● Dominique Benoist	➤ Habitante, associatif	➤ 1 contribution écrite	22/06/05
● J. J. Guilleux, Roncherolles-sur-le-Vivier	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	21/09/05 05/11/05
● Nicolas Plantrou	➤ Président du CESR	➤ 1 contribution écrite	18/04/05
● François Gay	➤ Géographe	➤ 1 contribution écrite	24/10/05
● Michel Solente	➤ Habitant, Conseiller de quartier	➤ 2 contributions écrites	22/06/05 18/10/05
● Yves Blondel	➤ Habitant, Conseiller de quartier	➤ 1 contribution écrite	07/11/05
● Dominique Dordain	➤ Habitant Hameau des Coutumes	➤ 2 contributions écrites	15/07/05 09/08/05
● Herbert J. Baum	➤ Architecte en retraite	➤ 1 contribution écrite	07/11/05
● Didier Popiela	➤ Habitant	➤ 1 texte d'intervention	09/11/05
● Fabrice Plaisant	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	07/11/05
● Cyril Petit	➤ Agriculteur	➤ 1 contribution écrite	18/05/05
● Alain Patrizio	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	27/09/05
● Patrick Leloup	➤ Technicien supérieur CETE	➤ 1 contribution écrite	02/11/05
● Sandrine Casadamont	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	14/06/05
● Sylviane Loret	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	07/11/05
● Laurent Yon	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	07/11/05

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● Annick Van Eslande	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	21/07/05
● Claudine Depraetère	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	28/09/05
● Marcelle Villette	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	18/07/05
● M. Valsas	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	19/06/05
● Thierry Coupireau	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	18/07/05
● Guy Maineult	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	11/10/05
● Edgar Menguy	➤ Maire-adjoint de Rouen	➤ 1 contribution écrite	09/11/05
● Jacqueline Robin	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	01/09/05
● Alain Schneeberger	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	07/06/05
● Marie-Laure Thomas	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	08/11/05
● Alain Thomas	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	08/11/05
● Simone Autret	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	09/11/05
● Véronique Dechervois	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	09/11/05
● Philippe Moriaucourt	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	20/06/05
● M. Bougon	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	28/06/05
● Guy Lejeune	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	21/06/05
● Jean-François Bollens	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	25/06/05
● Armand Nascimento	➤ Habitant, conseiller municipal de Elbeuf	➤ 1 contribution écrite	22/06/05
● Alain Dugast	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	28/06/05
● D. Le Moal	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	29/06/05
● Pascal Bavent	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	10/10/05
● Alain Bertin	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	15/06/05
● Tony Stévenard	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	02/08/05
● Alain Blaise	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	19/06/05
● Gilbert Gege	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	09/11/05
● M. Crombez	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	09/11/05
● Ludovic Briselet	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	19/06/05
● Colette Durieu	➤ Habitante	➤ 1 contribution écrite	04/07/05
● François Fosse	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	05/07/05
● Alain Puissant	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	05/07/05
Total			240

● *Concernant le Barreau vers l'Eure*

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● AIR SAIN	➤ Associatifs	➤ 2 contributions écrites ➤ 1 texte d'intervention de C. Chanchevriér	08/04/05 20/06/05 10/10/05
● Association « Gardez le bon air »	➤ Associatifs	➤ 2 contributions écrites	20/05/05 04/06/05
● Opposants au barreau vers l'Eure, Option Centre, par respect de la Charte de l'Environnement de la Constitution de la République Française	➤ Habitants	➤ 1 pétition de 56 signatures	09/11/05
● Association Non à l'autoroute	➤ Associatifs	➤ 9 contributions écrites ➤ 1 présentation publique	01/04/05 (2) 10/10/05 (3) 16/10/05 04/11/05 (2) 09/11/05 20/10/05
● Pascal Labbé	➤ Habitants, élu	➤ 1 présentation publique	20/10/05
● Collectif pour la suppression du péage d'Incarville	➤ Associatifs	➤ 3 contributions écrites ➤ 1 contribution écrite de S. Ozanne	18/04/05 (2) 19/10/05 10/10/05
● André Lejeune	➤ Habitant	➤ 2 contributions écrites	27/09/05 10/10/05
● M. Calais	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	10/10/05
● René Stivet	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	10/10/05
● Pierre Vandevorde	➤ Habitant	➤ 1 contribution écrite	10/10/05
● M.-A. Jamet, Maire de Val-de-Reuil	➤ Mairie	➤ 1 texte de l'intervention de M. Jamet	10/10/05
Total			27

 ● *Concernant la Rocade Sud et la vallée de l'Andelle*

Structure	Représentants	Nature du document	Date de réception à la CPDP
● Gérard Demaeght	➤ Associatif	➤ 1 contribution écrite	10/10/05
● APNE	➤ Associatifs	➤ 1 contribution écrite ➤ 1 texte de l'intervention de F. Paul	08/09/05 10/10/05
● Collectif SOS Forêt du Rouvray	➤ Associatif et habitants	➤ 1 pétition de 2 100 signatures ➤ 3 contributions écrites ➤ 1 présentation publique ➤ 1 reportage	juin 2005 05/07/05 03/10/05 27/10/05 19/10/05 19/10/05
Total			9

Total des contributions reçues
276

EXTRAITS DES CONTRIBUTIONS ET DES RÉUNIONS DU DÉBAT PUBLIC

La commission a été destinataire de très nombreuses contributions écrites dont la richesse montre l'intérêt qu'a suscité le débat.

LE DÉBAT SUR LE TRACÉ ET SUR LA FINALITÉ DU PROJET

● *François Zimeray, Président de la Communauté de l'Agglomération de Rouen - Réunion publique du 13 juin 2005*

> «...Ma remarque concerne le tracé lui-même. Il existe deux familles de tracés. Aujourd'hui, il y a un débat entre deux tracés : un tracé court et un tracé long et l'on sent bien à travers les lignes de ce débat, que ce débat n'est pas clos, il se poursuit entre les lignes. Pour ce qui nous concerne, nous opterons pour le tracé court. Parce que si nous optons pour le tracé long, la version dite éloignée ne provoquera pas les mêmes avantages en termes de desserte. C'est-à-dire que les routiers, dans l'hypothèse où nous opterions pour ce principe lointain, les routiers continueraient à emprunter les rues du centre de l'agglomération. Voilà ce que je voulais dire à ce sujet. »

● *Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville - Réunion publique du 13 juin 2005*

> «...Il n'a jamais été question, tout du moins dans tout ce que j'ai entendu et il me semble que Dominique Gambier pourra affirmer la même chose, il n'a pas été question de proposer un tracé court et un tracé long. Il a été question de dire qu'il y avait un tracé court et un tracé un petit peu plus long, mais pas un tracé à 10 kilomètres ou 30 kilomètres. On avait d'autres solutions et nous avons déposé un projet alternatif. »

● *FNTR-TLF-UNOSTRA - Contribution écrite du 28 juin 2005*

> «Le Contournement Est rapproché aura pour conséquence de diminuer la circulation dans des proportions très importantes :

- division par 4 au niveau du tunnel de la Grand' Mare
- division par 2 au niveau du Pont Mathilde
- division par 4 au niveau des Quais Rive droite

En outre, l'impact du Contournement Est sur les flux du RD18E (ZI Saint-Étienne-du-Rouvray) est énorme ; les études annoncent une quasi-totale suppression du trafic de transit permettant d'alléger d'autant les entrées de véhicules poids lourds sur la rive gauche de l'agglomération en particulier sur les quais de Seine et donc vers le centre-ville.

Ces allègements seront d'autant plus réels que le Rond-point des Vaches (point de chute du Contournement Est) permet, via la SUD II de rejoindre la SUD III qui elle-même est de toute importance pour faciliter l'accès à toutes les zones économiques situées au Sud-Ouest de l'agglomération (Grand et Petit Quevilly, Grand et Petit Couronne...).

Ainsi le grand mérite du Contournement Est rapproché est de réduire effectivement en les répartissant et les diluant les points de congestion qui constituent tant sur le plan environnemental que sur le plan économique de véritables points noirs qu'il est grand temps de traiter.

Aussi, les trois Organisations Professionnelles du Transport et de la Logistique que nous représentons, conscientes de tous les enjeux (environnementaux et économiques) sont totalement favorables à la création du Contournement Est selon le tracé rapproché tel que proposé et dans le délai le plus court possible. »

● *Gérard Thibous, Président des Coopérateurs de Normandie et de Picardie - Réunion publique du 28 juin 2005*

> «...Globalement, entre le coût du transport tel que nous le subissons aujourd'hui pour le flux venant de l'A28, de la N31 et 14, ce coût de transport est à peu près équivalent à celui que nous aurions à subir par le contournement Est premier tracé, c'est-à-dire les 27 kilomètres, contournement le plus proche, sensiblement équivalent en négligeant le péage. Par contre, lorsque nous nous éloignons par tranche de 5 kilomètres, le coût augmente de 15% par tranches. C'est-à-dire que si nous avions un contournement éloigné avec une rocade de 37 kilomètres, on arriverait à un surcoût d'environ 50% qui serait absolument dissuasif en ce qui nous concerne pour l'approvisionnement de nos entrepôts... »

● *Jean-Pierre Lemoine, Maire de Préaux - Réunion publique de Fontaine-sous-Préaux du 15 septembre 2005*

> «...Je voulais poser une question concernant le statut de ce contournement, si ce sera effectivement une rocade ou un contournement de type autoroutier? Tout à l'heure vous parliez de rocade, mais il faut savoir que si c'est une rocade avec une vitesse limitée à 90 kilomètres/heure ou un contournement de style autoroutier avec une vitesse limitée à 110 kilomètres/heure, les nuisances seront totalement différentes... »

● *Nicole Rimasson, Conseillère générale de Seine-Maritime - Réunion publique de Fontaine-sous-Préaux*

> « S'agissant d'une rocade urbaine destinée à desservir les communes riveraines, est-il prévu un échangeur avec la RD15 près de Roncherolles ? »

● *Michel Lemaire - Coordination des associations contre le Contournement Est de Rouen - Réunion publique du 13 juin 2005*

> « Je participe à une association contre le contournement Est dans le sens où je veux vous dire que déplacer le problème de 10 kilomètres, est-ce que ça va vraiment résoudre la circulation et la pollution et toutes les nuisances qui existent dans Rouen ? Il ne faut pas oublier que le contournement court comme vous l'exprimez semble être entériné. Parce que je voudrais aussi attirer l'attention sur le fait que l'on parle de confiance et je pense que les élus ont dès le départ faussé un peu le problème parce que la confiance qui est perdue des électeurs actuels vient du fait que l'on annonce des certitudes, le tracé est déjà fait. Il n'est pas partagé par l'ensemble des élus et les gens n'ont pas encore été consultés non plus. Les habitants non plus de l'agglomération n'ont absolument pas été consultés. Le village où je suis compte 500 foyers. Eh bien sur une réunion que nous avons organisée, tout le monde a été consulté, il n'y a eu que 16 présents. Donc, les gens n'imaginent pas du tout qu'ils vont subir ce contournement. Alors, ce qu'il est important de noter, on va se faire disons avoir sur les problèmes de nuisances, de bruits, de pollution. »

● *Commune de Mesnil-Esnard - Contribution écrite du 4 juillet 2005*

> « Notre commune, construite autour de l'axe principal que constitue la RN 14, dite route de Paris, est donc le théâtre, matin et soir et de plus en plus souvent dans la journée, d'un défilé incessant de poids lourds, de transports exceptionnels, d'automobiles qui ne font qu'y passer.

L'engorgement de cette voie incite, par ailleurs, les automobilistes, de plus en plus nombreux, à utiliser la RN 138 vers Darnétal, la route de Belbeuf et la rue Pasteur vers la côte des poids lourds. Sur ces deux voies, la saturation est proche aux heures de pointe. Mais c'est sans doute la situation de la route de Paris qui interpelle le plus notre population et ses élus...

...Subissant cet état de fait depuis trop longtemps, la commune du Mesnil-Esnard est la commune du Plateau Est qui nous apparaît être la plus touchée par les retards et reports du projet du Contournement Est dont il est question depuis plus de 30 ans !!

La solution préconisée par le maître d'ouvrage d'un contournement proche présenté dans le cadre de la consultation organisée par la Commission Nationale du Débat Public répond en tous points aux 3 questions qui sont posées dans le dossier du Débat Public :

- 1) Oui, l'agglomération a besoin d'un contournement de type rocade dont le Contournement Est est l'un des maillons. Pour être attractif, ce maillon ne doit pas être plus éloigné.
- 2) Oui, le développement de l'agglomération est conditionné par une facilité plus grande à y circuler, à y vivre dans de meilleures conditions.
- 3) Oui, le projet ouvre des perspectives en faveur des modes de déplacements autres que l'automobile, en particulier au Mesnil-Esnard, puisque les espaces utilisés par les véhicules lourds et légers en moindre densité sur la RN 14 permettraient d'y envisager une meilleure intégration des transports collectifs alors que les cyclistes et motocyclistes pourraient y trouver leur compte, leur sécurité étant alors largement améliorée. »

● *Syndicat Intercommunal des Collèges des Plateaux Est de Rouen*

Contribution écrite et débat du 28 juin 2005

> « Depuis 20 ans, plusieurs autocars transportent quotidiennement plusieurs centaines de collégiens de diverses communes du Canton vers le collège de Boos ou le collège de Mesnil-Esnard. Malgré une étude soignée et précise, les circuits de ces véhicules empruntent les routes nationales : 14 et 15. Malgré le sérieux des entreprises de transport et de leurs chauffeurs, les risques d'accident avec les poids lourds augmentent avec la circulation de ceux-ci... Rappel écrit des règles de sécurité, exercices d'évacuation et de sécurité, étude des circuits et des arrêts, tout est fait pour préserver nos enfants, tout sauf le Contournement Est.

Refuser ce contournement rapproché, c'est accentuer les dangers des trajets quotidiens à bord des autocars scolaires et pérenniser la pollution dans toutes les rues, routes et voies de nos communes : nous n'avons pas le droit d'imposer tout cela à nos enfants... »

● *Association Pour le Contournement Est de Rouen - Contribution écrite du 20 octobre 2005*

> « Depuis plus de 20 ans, les études se succèdent. Il est temps de passer à sa réalisation effective dans les meilleurs délais suivant le tracé rapproché qui répond aux attentes des habitants de l'agglomération rouennaise... Le Contournement Est rapproché assure une attractivité économique. »

● *Conseil municipal de Saint-Aubin-Celloville - Contribution écrite du 27 juin 2005*

> « Après avoir entendu M. le Maire, le Conseil municipal de Saint-Aubin-Celloville demande à ce propos à ce que la Commission particulière puisse faire la clarté sur les points suivants, contenus dans un document émanant de la DDE 76 - remis au Président - et qui précise :

- que « l'étude de faisabilité a été présentée en 1993-1994 aux collectivités qui ont délibéré »
Pouvons-nous obtenir copie de ces délibérations ?
- qu' « un débat régional s'est tenu en 1995 »
Pouvons-nous avoir les comptes-rendus de ces débats pour savoir sur quelles bases ils ont reposé ?

- que « le contournement a été entériné par décision ministérielle le 24-12-1996 »

Pouvons-nous savoir qui a décidé de l'emplacement du fuseau de référence qui a été présenté aux maires des 18 communes concernées seulement début 1997 ?

Le Conseil municipal demande également à la Commission Particulière de Débat Public de statuer sur la « fausse concertation » qui a eu lieu de 1993 à 2001, à savoir :

- Faire admettre à des élus de la Région (Conseil régional, Conseils généraux de la Seine-Maritime et de l'Eure) un principe général auquel chacun ne peut répondre que par l'affirmative, par exemple : faut-il un contournement de Rouen qui puisse vider le centre-ville de ses 7000 poids lourds quotidiens ?
- Présenter aux maires des communes concernées, en 1997, un « fuseau de référence » dont on ne peut déjà plus sortir, en cherchant de plus, constamment à dissocier « contournement Est » et « barreau de l'Eure » (alors que c'est un ensemble !), « principes de fonctionnement » et « problèmes techniques »... ou « financiers », en ne laissant à ces élus que des points de détail à discuter.
- Faire approuver le projet en l'intégrant au Plan de Déplacements Urbains (PDU), le 11-02-2000 par une Assemblée... dont aucun Maire n'est directement concerné par le tracé !
- Faire ensuite approuver ce projet dans le cadre du Schéma Directeur de l'Agglomération Rouen-Elbeuf (SDARE), le 2-02-2001, par une Assemblée où, là, sont présents les Maires des communes concernées... mais en leur précisant que, de toute façon, le Schéma Directeur doit être conforme avec le PDU précédemment voté ! - tour de passe-passe qui ne nous a pas échappé !
- Faire enfin toute la clarté sur le dernier point du document en question qui précise :
« Le dossier d'études préliminaires (fuseau de 300 m) a reçu, en 2003, l'approbation de la Direction des Routes qui a demandé la saisine de la CNDP le 26 mai »... alors qu'on accuse régulièrement les opposants au tracé d'avoir obtenu cette saisine contre l'intérêt général !... ,
... nous continuons à dire « non » à un tracé qui pénalise trop lourdement notre commune, ainsi que celles de Belbeuf et Boos, et « non » à tout projet de péage sur cette voie... »

● *Simone Autret - Réunion publique de Fontaine-sous-Préaux du 15 septembre 2005*

» « ... Mais je crois qu'il faudrait aussi signaler que certains justifient ce contournement de rocade, d'autoroute, tout ce que l'on voudra, cet ouvrage, en disant que cela va servir à faciliter le trafic de l'agglomération, donc interne plus ou moins, ensuite le transit, et même, alors là franchement je ne sais pas ce que cela va donner, le grand contournement de Paris pourrait passer par là. Je l'ai lu, cela a été écrit. Je pense que là on a affaire à trop de flux qui sont fondamentalement différents. Et le grand contournement de Paris intéresse peut-être des gens qui veulent contourner Paris, mais alors ça prend aussi du trafic international. Je crois qu'aller le faire passer entre Le Château et les Coutumes, je ne sais pas si c'est indispensable non plus, et à 90 kilomètres/heure c'est une rocade. Là, moi je ne comprends pas très bien la finalité du projet et pourquoi on nous dit, alors que beaucoup d'éléments sont contradictoires, que cet ouvrage à lui seul va résoudre tous les problèmes qui se posent maintenant et pour plus tard... »

● *Groupe des élus municipaux - Rouen Verte et Solidaire - Contribution écrite du 6 octobre 2005*

» « Ce tracé a des impacts graves et irréversibles sur les milieux naturels et les paysages. Le choix d'un contournement proche de l'agglomération est celui qui a le plus d'impacts négatifs sur le patrimoine naturel. Il franchit les vallées du Robec, de l'Aubette, du Becquet et de la Seine. Il traverse six massifs boisés et un site naturel exceptionnel, le coteau de Saint-Adrien protégé au titre de Natura 2000 en raison de sa richesse biologique. Non seulement la réalisation du contournement engendrera une destruction de milieux naturels d'intérêt écologique, faunistique et floristique mais de plus elle conduira à un fractionnement des écosystèmes supprimant les continuités biologiques indispensables à la faune. »

● *Collectif SOS Forêt du Rouvray - Contribution écrite du 11 octobre 2005*

» « Nous regrettons qu'une telle consultation n'ait pu se faire lors de l'enquête publique relative à la rocade Sud. Au sujet de cette enquête nous avons constaté qu'il n'a pas été du tout tenu compte :

- des usagers de la forêt (900 000 promeneurs par an, source O.N.F.)
- des 4 300 signatures de la pétition faite par le collectif « SOS Forêt du Rouvray ».

Nous tenons à rappeler que la rocade Sud est reliée au projet actuel de contournement Est, qui lui donne l'essentiel de son utilité éventuelle : il s'agit donc d'un seul projet, qui n'aurait pas dû être traité en plusieurs parties. Le décret ministériel 93-245 du 25 février 1993 indique : « Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

● *Association Défendre Développer la Démocratie - Contribution écrite du 9 novembre 2005*

» « Dans l'hypothèse où le projet actuel de (petit) contournement Est est retenu, le barreau Sud trouve sa justification. Sans cela, il ne s'impose pas. Et pourtant les travaux ont déjà commencé, pourquoi donc ? »

● *Yves Grisel, Maire de Boos - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

» « ... La municipalité est tout fait favorable à un contournement par l'Est de Rouen. Je ne vous dirais pas que le périmètre d'étude choisi soit des meilleurs. Ce tracé représente pour notre commune une emprise autoroutière de près de sept kilomètres, à cela, il faut ajouter deux échangeurs, probablement trois avec la liaison vers la N154, dans la traversée du hameau du Bock. Ce tracé passe au pied de maisons d'habitation - et à d'autres endroits, à seulement quelques centaines de mètres -, nous sommes donc ouverts à toutes autres propositions, à condition que celles-ci ne renvoient pas à des décennies toute réalisation. Il est bien entendu que si le tracé retenu à l'issue de tous ces débats doit se situer dans le périmètre de l'étude actuelle, nous serons exigeants sur le respect des riverains et de l'environnement. »

● *Jean-Claude Le Fel, Maire de Montmain - Réunion Publique de Boos du 22 septembre 2005*

» « Sur la forme, maintenant. Concernant la décision de choisir ce tracé, mon collègue Monsieur Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville, lors de ses dernières interventions, a rappelé qu'elle a été prise sans l'accord unanime des communes directement concernées. Quelques mots sur le choix, ou plutôt son absence. L'absence réelle de choix inquiète beaucoup de mes collègues dans d'autres instances, dans d'autres circonstances. Pour ce débat public, nous sommes dans les mêmes dispositions, il n'y a pas le choix. On dit que ce tracé est le meilleur, qu'il présente le plus grand nombre d'avantages, mais as-t-on réellement étudié un autre tracé ? De fait, on ne nous a pas offert d'alternative. Des associations proposent d'autres tracés, écoutons-les, et que les techniciens démontrent la pertinence, ou non, de leur choix actuel... »

● *Michel Jeanne, Maire de La Neuville-Chant-d'Oisel - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

» « ... Mon collègue Monsieur Le Fel a exprimé un certain nombre de choses, auxquelles je m'associe, notamment sur la concertation. C'est vrai qu'on nous a écoutés, mais malheureusement on ne nous a pas entendus. Sur le tracé, - soi-disant le meilleur pour l'agglomération -, ce ne peut être que le meilleur puisque c'est le seul qui a été étudié, et qu'on en a jamais étudié aucun autre. Et qu'on a refusé, effectivement, d'en étudier un autre. »

Parce que tout à l'heure, vous avez affirmé que de toute façon on était bien dans le cadre d'une rocade de proximité. Or, vous venez d'invoquer en termes de financement, le Contrat de Plan État-Région, qui lui, concerne l'A28-A13. C'est-à-dire, une liaison autoroutière. Alors, qu'on ne vienne pas nous raconter, - comme vous l'avez fait, comme on nous le répète depuis le début -, de toute façon ce qu'on a c'est une rocade de proximité. Ce n'est pas vrai, jusqu'à Boos c'est une liaison autoroutière. Et il faut que tout le monde le sache. »

● *Bernard Jeanne, Maire de Roncherolles-sur-Vivier - Réunion publique de Fontaine-sous-Préaux du 15 septembre 2005*

» « Lors d'une réunion précédente à Mont-Saint-Aignan, j'avais demandé quel serait le statut de ce contournement. Il m'a été répondu que c'était une rocade, cela m'a été confirmé par écrit d'ailleurs. Je crois qu'il faut vous remercier de cette réponse. Et aujourd'hui, je crois avoir entendu parler de voie express. Et ce que je voulais ajouter c'est que la voie express veut dire une limitation de vitesse à 110 à l'heure. Il me semble que la limitation à 90 à l'heure a notamment deux mérites. Le premier est de réduire le bruit de façon notable puisque je crois que la croissance du bruit ne se fait pas de façon arithmétique mais géométrique. Accessoirement, il me semble que cela réduit la consommation d'essence, ce qui n'est pas une préoccupation entièrement inintéressante aujourd'hui. Alors rocade ou voie express ? »

● *Georges Vincent - Association Pour le Contournement Est de Rouen*

Réunion publique de Fontaine-sous-Préaux du 15 septembre 2005

» « ... On dit que tout contournement, quel qu'il soit, est un « aspirateur de voiture ». Or, je viens de voir tout à l'heure qu'entre le contournement éloigné et le contournement court, le contournement court est un « aspirateur de camion ». Ce sont des chiffres nouveaux que j'ai pu apercevoir. On conteste souvent le fait que la DDE ne travaille pas suffisamment dans la recherche et ne répond pas à toutes les questions, or il me semble que ce graphique à lui seul montre l'intérêt du contournement rapproché qui élimine un grand nombre de camions, du moins qui les guide vers les lieux de commerces, et donc élimine les nuisances du centre-ville. Alors qu'un contournement éloigné n'en fait rien... »

● *Jean-Guy Lecouteux, Maire de Belbeuf - Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

» « ... Je voudrais dire qu'à Belbeuf, on est hostile à ce contournement tel qu'il est présenté et nous vous demandons d'étudier avec sérieux, attention, précision et sous tous les angles les projets alternatifs et constructifs qui ont été proposés. Le contournement, tel qu'il est présenté, reprend en partie le tracé de 1970, notamment sur sa partie finale, celle que l'on étudie aujourd'hui... un tunnel en pente acceptant le trafic de matières dangereuses et qui se termine sur un pont en pente et en courbe, me paraît être une absurdité sans nom alors qu'à une époque où on fait tout pour réduire les risques et les dangers - le risque 0, le danger 0 n'existe pas ; là je crois que l'on crée des zones de risques... »

● *Michel Amat, Collectif SOS Forêt du Rouvray - Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

> « ...Je voudrais commencer par rappeler que c'est lié à la rocade Sud dont le projet traverse la forêt du Rouvray, c'est bien écrit, vous avez dit que c'était une donnée, c'est bien écrit plusieurs fois dans le projet, c'est indiqué sur toutes les cartes, je crois qu'il faut parler des deux à la fois. Il y a un décret ministériel de février 1993 qui indique que lorsque la réalisation d'un projet est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation de l'ensemble des impacts du programme. Ce que l'on nous fait ici : vous voyez que le déboisement a déjà commencé depuis février, donc la rocade Sud a son exécution qui est commencée, elle a été interrompue puis reprise ces jours-ci. Le projet actuel n'en est qu'au stade du débat. On parle d'un barreau de liaison vers l'Eure qui lui n'est qu'une vague idée avec quelques traits sur une carte et le dossier du débat ici nous indique bien que les études sont très peu avancées à ce sujet-là. Pourtant toutes ces voiries doivent être reliées, elles ne font qu'un seul projet en réalité. Nous demandons à ce que tout soit pris en même temps. Comment peut-on travailler sur un projet quand on ne sait pas la suite prévue ?... »

« ...Je voudrais revenir sur la page 57 dont on a déjà beaucoup parlé aujourd'hui, sur la marge d'erreur que l'on a sur l'estimation des calculs, c'est à la base finalement de tout le travail. Quand on lit cette page-là, je sais bien que certains verres peuvent être à moitié pleins ou à moitié vides mais là, 75 % des calculs présentent plus de 10 % d'erreur. 10 % d'erreur, c'est ce que vous qualifiez d'excellent. 10 % d'erreur sur 50 000 véhicules, ça fait 5 000 véhicules. Ça veut dire que pratiquement tous les chiffres que vous nous donnez sont dans les marges d'erreur... »

● *Claude Barbay, Haute-Normandie Nature Environnement, pôle environnement
Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

> « J'ai plusieurs questions mais à ce propos, des évaluations de trafic nous ont été données. Pendant les vacances, nous nous sommes repenchés sur un certain nombre de dossiers successifs que nous avons eus à traiter, ceci depuis, en gros, 95 et 96. Il y a eu la RN138, la Sud III, la rocade Sud, les avant-projets de contournement, l'élargissement de l'A13 et le présent dossier. Or à chaque fois nous avons remarqué que les estimations prévisionnelles qui nous étaient faites quant au trafic étaient dans le sens de la justification du seul dossier qui nous était soumis... »

« ...La chose qui me paraît assez surprenante, c'est de voir répéter qu'il n'y a pas de rocade à Rouen, il n'y a pas de contournement à Rouen. Je suis désolé mais depuis que le président Lecanuet, comme ça a été redit tout à l'heure, a fait racheter les péages sur l'A13 entre Maison Brûlée et Cricqueboeuf, il est bien prévu et c'était au schéma d'aménagement et d'urbanisme de Rouen/Elbeuf novembre 1969, comme au schéma d'aménagement de la basse Seine de février 1971, un schéma qui prévoyait un certain nombre de choses, un contournement Sud qui était l'A13, un contournement Nord qui était réel, pas ce qui a été fait, ce qui a été fait c'est une petite rocade mais qui ne remplit pas cette mission, et un grand contournement Ouest, et Est d'ailleurs. Je crois quand même qu'il y a un moment où il faut cesser de prendre des vérités qui n'en sont pas, parce qu'elles sont répétées par tout le monde ça irait de soit... On ne peut pas essayer d'amener rapidement la circulation au cœur de Rouen et prétendre que l'on va soulager la circulation dans Rouen... »

● *Hubert Wulfranc, Maire de Saint-Étienne-du-Rouvray
Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

> « ...Notre accord de principe est assorti, suspendu, à deux exigences d'intérêt local. Je vous rappelle, et j'y reviendrai si nécessaire, que la ville de Saint-Étienne-du-Rouvray réclame depuis 2002, date à laquelle elle a été saisie officiellement de ce projet, le passage en souterrain du tronçon stéphanois, sous la voie ferrée Paris-Rouen, et sous le carrefour des vaches. Il s'agit là d'une exigence expresse en matière d'aménagement urbain et de fonctionnement social pour le périmètre de vie et d'activité concerné. De plus, nous demandons également que les ouvrages d'art soient réalisés selon des principes de haute qualité environnementale en matière notamment de limitation des emprises foncières, traitement des périmètres de proximité en matière d'intégration paysagère et de réaménagement urbain, comme celui de la Cité Blau en particulier, la préservation des nappes phréatiques et la protection acoustique... »

● *Claude Collin, Conseiller général de Seine-Maritime, canton de Sotteville-Est
Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

> « Ce contournement, dans une logique de rocade, est la réponse la mieux adaptée aux problèmes liés à la circulation affectant l'agglomération. Ainsi la rocade Nord, le contournement Est, la rocade Sud et la Sud III ainsi que le 6^e pont sur la Seine, ont toujours été pensés dans une logique périphérique. Dans cette optique, ce tracé est indispensable, ce dernier devant faire la jonction entre l'A13 et l'A28. »

● *Francis Bia, Coordination des associations Contre le Contournement Est de Rouen*

> « Je voudrais intervenir et rebondir un petit peu sur plusieurs affirmations qui ont été faites. Tout d'abord, sur les études de trafics : les associations n'ont jamais remis en cause les études de trafics. Simplement, elles demandent des éclaircissements. Et il y a aussi la façon de les présenter. Aujourd'hui, Monsieur Lucas ne nous a pas confirmé qu'il y aura autant de véhicules avant et après le contournement sur la RD18. Vous prenez effectivement les cartes 23 et 24. Sans contournement, vous aviez 50 000 véhicules sur la RD18E, vous en aurez 50 000 sur la RD18E après le contournement en 2015. C'est dans le dossier donc vous pouvez le remarquer, si on admettait de présenter les chiffres complètement, il y aurait peut-être des remarques plus judicieuses... »

- *Pascal Rigaud, Conseiller municipal de Petit-Quevilly, délégué à la Communauté de l'Agglomération de Rouen*
Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005

➤ « ...En tant que conseiller municipal j'ai été délégué à un syndicat des eaux et pendant trois ans, mon travail a été de surveiller un fermier privé pour protéger une zone de captage en surface. Et là j'apprends aujourd'hui que pendant trois ans mon attitude d' élu ne servait à rien parce que le danger ne vient pas du privé mais vient de l'État, et non pas de la surface qui peut, grâce à des travaux souterrains, remettre en cause une zone de protection d'eau. Alors je pose une question à l'État : peut-on avoir une autre réponse que « éventuellement le phénomène est étudié et pris en compte » sur les influences de ce tracé souterrain et nous dire tout de suite, ou de manière un peu plus précise, si ce tracé souterrain est une manière de faire passer la pilule à certains élus, est-ce que c'est vraiment une alternative importante compte tenu des contraintes très fortes, je pense parce que c'est une des rares zones de captage de la rive gauche, ici en cette matière?... »

- *Béatrice Poujara - Courriel - Réunion du 13 juin 2005*

➤ « À mon niveau d'habitant, je n'entends que du bien. Or, ce contournement ne se fait pas. Alors ? Je milite pour une raison valable et pour une réflexion. Peut-on espérer avoir ce débat qui présente les arguments des pour et des contre de façon à profiter de l'étude déjà réalisée et si le débat permettait d'aboutir à ce que les partisans et les opposants du projet ensemble, arrivent à établir un argumentaire amical, il y aurait déjà là une constitution et des échanges très constructifs à l'intérieur de l'agglomération ».

- *Véronique Dechervois - Contribution écrite du 9 novembre 2005*

➤ « ...Les flux [trafic urbain et trafic longues distances] n'y sont pourtant pas de même nature et ne peuvent se traiter de la même façon dans un « tronc commun rapproché » qui ne satisfera ni les besoins des uns, ni ceux des autres. D'autant plus pour aboutir à un noyau d'engorgement du « Rond-point aux Vaches » à Oissel. »

- *Didier Tissot, Association la Goutte d'eau - Réunion publique du 20 juin 2005*

➤ « Un projet de tracé, quel qu'il soit, sera toujours critiquable et n'apportera jamais de bonnes réponses à tous. Il n'existe pas de tracé miracle. Le tracé qui nous est proposé à ce débat public a au moins le mérite de répondre à un ensemble de besoins urgents. Pour la très grande majorité d'entre nous qui assistons à cette deuxième soirée de débat public, nous avons la chance de respirer le bon air en ouvrant la fenêtre de nos habitations. »

LA COHÉRENCE

- *Comité Pour les Transports en Commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC)*

Présentation publique du 19 octobre 2005

➤ « OUI au Contournement Est, sans lequel :

- l'environnement urbain ne cesserait de se dégrader ;
- le bon fonctionnement des transports en commun serait compromis.

MAIS avec plusieurs mesures d'accompagnement :

- réduction des capacités des avenues ;
- développement des transports en commun ;
- redistribution des espaces publics : couloirs-bus, pistes cyclables ;
- aménagement de parkings-relais aux entrées de l'agglomération ».

- *Conseil de quartier Vieux-Marché-Cathédrale - Contribution écrite du 28 juin 2005*

➤ « Nous l'avons déjà dit et écrit la diminution de la circulation PL et VL dans notre quartier situé au cœur de l'agglomération est un objectif majeur de santé publique. Ressentie comme une véritable nuisance par les habitants cette circulation doit être déviée : la réalisation d'une rocade est impératif. Pour autant, pour une efficacité maximum, un développement des transports collectifs et des modes doux de déplacements au sein de l'agglomération ; ce contournement appellera un réexamen de la structure des Transports Collectifs. Ce n'en est pas la condition préalable mais le corollaire indispensable. »

● **Pierre Bourguignon**, *Président du Syndicat Mixte pour l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération Rouen-Elbeuf - Réunion publique du 13 juin 2005*

» « Le tracé d'une partie du contournement, c'est vrai que ça renvoie aussi à la cruelle question de l'ensemble du contournement... Et l'on a voulu aussi que le contournement Est marque une limite à l'expansion de l'agglomération et qu'il soit le système aussi qui va irriguer les zones d'activités qui sont déjà prévues et pour lesquelles certaines sont déjà parties dans la réalisation concrète sur le terrain. Parce que, l'étalement, s'il n'est pas maîtrisé peut se poursuivre à l'infini et, dans ce cas-là, c'est la pire catastrophe écologique et la pire catastrophe par rapport au développement durable... Donc, on peut dire autrement que... c'est un projet de territoire et c'est un compromis qui a été mis au point par des choix successifs. Et il a été mis au point par choix successifs par tous, devant tous et décidé par les choix successifs des élus des 69 communes qui composent le syndicalisme pour le Schéma de Cohérence Territoriale. Développement économique, qualité de la vie de tous les habitants, c'est effectivement ça l'enjeu et c'est pour ça que nous sommes arrivés à ce tracé de compromis. »

● **François Zimeray**, *Président de la Communauté de l'Agglomération de Rouen - Réunion publique du 13 juin 2005*

» « ...Je vais essayer de résumer en un mot comment je vois les choses. Pour nous, ce n'est pas un projet uniquement de créer une nouvelle voirie qui permettrait de mieux desservir l'agglomération. Tout le monde l'a bien compris, c'est un projet global. C'est un projet global qui inclut nécessairement, comme ça a été dit par plusieurs personnes et dans le film et dans la salle, un lien avec les transports en commun. Ce lien, ce n'est pas seulement l'intermodalité au sein de notre Communauté d'Agglomération, mais c'est aussi une façon pour nous, à l'occasion de cette voirie, de bénéficier du désengorgement que nous attendons. C'est une façon aussi de libérer l'espace public pour des transports en commun et pour ce que l'on appelle des transports doux. Et c'est aussi une approche du dynamisme de la ville... »

● **Georges Vincent**, *président de l'Association Pour le Contournement Est de Rouen - Réunion publique du 13 juin 2005*

» « Je suis président de l'Association Pour le Contournement Est de Rouen. Tout d'abord un constat. Rouen est la 13^e agglomération de France avec 518 000 habitants et la 12^e en termes d'emplois avec 724 000 habitants dans la zone d'emplois. En outre, elle est la seule agglomération de plus de 500 000 habitants, disposant du sixième port maritime français, à ne pas disposer de contournement routier complet. Contrairement à d'autres aires urbaines, on constate une perte d'attractivité puisque du 11^e rang en 1990 pour sa population, elle est passée au 13^e rang en 1999... De ce fait, le contournement Est devient un élément d'attractivité car il définit, à l'intérieur du périmètre défini par la rocade Est, les zones d'activités et les zones d'habitat. Il préserve le poumon vert autour de Rouen tout en facilitant l'accès de la ceinture verte à l'ensemble des habitants, sans passer par le centre-ville. Il limite la dégradation des écosystèmes par une intégration paysagère de qualité et par la mise en place d'outils de gestion des espaces sensibles. Il réduit la pollution de l'air du centre-ville et répond aux saturations de trafic Est lié au transit. Ce sont les constats d'aujourd'hui et les perspectives d'évolution de demain. N'oublions pas que les estimations du trafic d'ici 2015 montrent une évolution avec plus de 35 % de croissance du trafic de transit, 17 % de croissance du trafic d'échange et 16 % du trafic interne... »

● **Jean-Claude Le Fel**, *Maire de Montmain - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

» « ...Ce n'est pas sans une certaine satisfaction que le Conseil municipal de Montmain a appris la tenue d'un débat public. En effet, nous sommes l'une des rares communes à vous avoir sollicité pour la tenue de ce débat public. Quels étaient nos arguments? Tout d'abord, l'absence de concertation. Bien sûr, il y a eu moult réunions sur l'étude de ce projet, mais ce n'était que des réunions techniques, réunions de grands décideurs. Quant à la population, qui, ce me semble, est la première concernée, elle n'a pas été associée... »

● **Pascal Labbé**, *Vice-président à la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, conseiller municipal délégué à Louviers Présentations publiques du 20 octobre 2005*

» « Nous ne pouvons que regretter que le dossier du débat soit « égocentré » sur l'agglomération de Rouen alors qu'il concerne de toute évidence le territoire du Grand Rouen dont les limites pourraient être la zone d'emploi de Rouen. D'une part, afin de prendre en compte les migrations alternantes de la population de cette zone et d'autre part, parce que le flux de circulation va être déporté dans des communes qui n'appartiennent pas à la Communauté d'Agglomération de Rouen. »

● **Michel Jeanne**, *Maire de La Neuville-Chant-d'Oisel - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

» « Aujourd'hui on voit bien qu'effectivement, l'agglomération de Rouen évolue et doit évoluer, et que demain le tracé de ce parcours qui nous est présenté, ne sera plus, effectivement, la frontière naturelle de cette agglomération de Rouen... Alors ce n'est pas un compromis, ce projet. C'est un projet, simplement quelque part complètement idéologique, politique, qui n'a aucun sens dans la vision actuelle du développement et de l'aménagement de cette agglomération... »

● **Dominique Benoist** - *Contribution écrite du 22 juin 2005*

» « Si on considère qu'il s'agit [le milieu forestier des plateaux Est] d'une « ceinture verte », elle ne pourra qu'être fortement amputée et beaucoup moins apte à jouer son rôle de régulation de la pollution comme de détente pour les citoyens. »

● *Jean-Pierre Girod, Les Verts de Haute-Normandie - Réunion publique du 13 juin 2005*

> « Dans le schéma directeur, la ceinture verte est définie comme une organisation avec un principe de continuité des espaces qui la composent. Dans ce dossier [du débat], (...) les vallons ne sont pas compris dans la ceinture verte, pourtant ils représentent les principaux espaces verts de l'agglomération, et renferment des petits espaces au caractère paysager. (...) En page 29, on trouve le tracé proposé, il s'inscrit en lisière de la ceinture verte (autour de l'agglomération, forêt périurbaine) mais en page 33, le tracé passe dans le bois l'Évêque, le bois d'Ennebourg, le bois de Beaulieu, le bois des Princes, le bois des Chartreux. Le tracé proposé prend en enfilade les forêts, des sites Natura 2000 et les bassins hydrographiques avec des captages d'eau. D'ailleurs, sur le recours HNNE, concernant le schéma directeur, la commissaire de la République dans ses attendus, avait souligné que la ceinture verte à l'Est ne prenait pas assez en compte les captages d'eau et les espaces naturels et allait sur des espaces ruraux mais exploités de manière intensive, donc abîmés. »

● *Motion des organisations patronales interprofessionnelles et professionnelles*

du 21 septembre 2005

> « Considérant que les conditions actuelles de circulation au sein de l'agglomération rouennaise sont devenues insupportables pour ses habitants, avec les conséquences que l'on imagine sur la santé, la qualité de vie, l'économie et l'emploi.

- Considérant que depuis quinze ans, les populations, les acteurs socio-économiques et les élus concernés par le Contournement Est de Rouen ont pu s'exprimer au travers d'une très large concertation.
- Considérant qu'à l'issue de cette concertation :
 - L'État a inscrit en 1994 l'option d'un contournement rapproché.
 - Le Préfet, après avoir rencontré les Maires concernés, a défini en 1998 une bande de passage de 300 mètres.
 - Ce tracé a été inscrit, en 2001 au Schéma directeur de l'agglomération de Rouen-Elbeuf et que depuis la loi SRU celui-ci a les effets juridiques d'un schéma de cohérence territoriale.
- Considérant que, conformément à la décision ministérielle issue du CIADT de décembre 1996, le Contournement Est de Rouen sera une infrastructure de type « voie rapide urbaine » avec des échangeurs permettant d'innover les territoires traversés et « suffisamment proche de l'agglomération pour résoudre les problèmes de circulation du bassin de vie rouennais ».
- Considérant que le tracé retenu, mûrement réfléchi au travers des différentes réflexions et concertations, est de toute évidence la meilleure réponse aux problèmes d'accès, de circulation et de développement économique et social, que rencontre actuellement l'agglomération rouennaise. En effet, ce tracé :
 - Permettra de constituer une rocade urbaine et de détourner du centre de l'agglomération rouennaise les poids lourds et les véhicules de transit qui contribuent activement à l'asphyxie de la métropole régionale. Il permettra à ses habitants et à ses entreprises de reconquérir leur ville et limitera les effets néfastes de périurbanisation.
 - Améliorera considérablement l'accessibilité du centre-ville en déchargeant les trafics des voies pénétrantes.
 - Permettra une meilleure desserte des zones portuaires (en particulier, Rouen Vallée-de-Seine-Logistique) aéroportuaires et industrielles de l'agglomération rouennaise.
 - Participera à l'attractivité de la capitale régionale, à son développement économique et à sa qualité de vie.
 - Répondra aux objectifs du plan de déplacements urbains (PDU)
 - Se devra de prendre en compte les enjeux environnementaux.
- Considérant que Rouen, 13^e agglomération française, est la seule à ne pas disposer d'un contournement routier et que la situation est de plus en plus inacceptable pour ses habitants, ses entreprises et leurs personnels.
- Considérant qu'un contournement plus éloigné est, sur tous les points, en totale contradiction avec les impératifs précités. Il ne serait en effet qu'une infrastructure de transit Nord-Sud inefficace, face aux enjeux majeurs pour son avenir que doit relever la capitale régionale. Il ne répondrait en aucune façon aux attentes de la majorité de la population de l'agglomération et de ses entreprises.
- Considérant que le Débat Public doit permettre une dernière fois de mieux écouter les populations afin de prendre en compte leurs remarques, sans remettre en cause le tracé défini par le Préfet en 1998 et voté par les instances communautaires de l'agglomération.
- Considérant qu'au nom de l'intérêt général, c'est l'ensemble de la population de l'agglomération rouennaise, des élus et des acteurs socio-économiques, qui doit être prioritairement entendu.
- Considérant que trente années de tergiversations ont trouvé leur limite alors que la capitale régionale connaît des difficultés importantes aux plans économique et social, et qu'elle souffre d'un déficit d'attractivité hypothéquant son avenir.
- Considérant qu'à ce jour l'ensemble des études préalables, y compris environnementales, sont terminées et que nous sommes au seuil de l'enquête publique précédant la DUP.
- Considérant qu'un nouvel ajournement de la réalisation de cette infrastructure serait un mauvais coup porté à l'agglomération rouennaise, à son économie et à l'emploi.
- Considérant que la loi permet désormais, avec les Contrats de Partenariat (Partenariat Public-Privé), l'utilisation de procédures administratives

adaptées et optimisées pour mieux répondre, d'une part à l'urgence, d'autre part à la complexité de l'ouvrage mais également au vœu d'une majorité d'usagers qui réclament une infrastructure gratuite.

- Prenant acte avec intérêt des déclarations des élus qui se sont exprimés publiquement en faveur d'un contournement rapproché, dont :
 - le Maire de Rouen et les Maires des communes de l'agglomération qui soutiennent activement ce projet.
 - le Président de la Communauté de l'Agglomération de Rouen qui regroupe 37 communes et dont l'assemblée a voté majoritairement pour le contournement court.
 - le Président du Conseil général de Seine-Maritime qui, dans son courrier en date du 22 juin dernier, précisait :
 - que le fuseau de 300 mètres retenu par le Préfet en 1998 avait reçu un accord unanime de l'assemblée départementale.
 - que le Conseil général était prêt à se porter candidat à la maîtrise d'ouvrage de l'opération, ce qui aurait le gros avantage de débloquer immédiatement la situation.

EXIGENT : Le lancement tel que prévu, dès la fin du Débat Public, des procédures de construction du projet de contournement court pour une mise en service au plus tard en 2012.»

● *Frédéric Sanchez, Maire du Petit-Quevilly, vice-président de l'agglomération, chargé du développement économique*
Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005

» «...On me demande systématiquement, notamment lorsque l'on vient de l'extérieur de l'agglomération, combien de temps on met pour aller aux aéroports parisiens, en combien de temps on y est par la route, par le train, par l'avion éventuellement. Manque de chance, sur l'agglomération de Rouen nous n'avons ni un aéroport digne de ce nom, ni une liaison rapide par le train, ni pour le moment – et c'est un cas unique en France, qui nous pénalise gravement, je le constate à chaque fois que je reçois des chefs d'entreprise – de rocade.

Je crois que vous soulevez tous des problèmes tout à fait importants, le respect de l'environnement, le respect des riverains est une impérieuse nécessité que le projet doit intégrer précisément et je remarque qu'il y a des questions elles-mêmes précises qui sont posées, mais la réalisation d'une rocade, je le dis très directement comme je le pense, est une impérieuse nécessité.»

● *Dominique Gambier, Vice-président du Conseil régional de Haute-Normandie - Réunion publique du 28 juin 2005*

» «Et aujourd'hui, on discute sur un petit bout du contournement de l'agglomération, mais je répète qu'il y a d'autres petits bouts, qu'il y a le franchissement qui n'est pas encore fait, qu'il y a à franchir la vallée du Cailly qui reste le point Nord le plus important dans votre document et donc, nous, collectivités locales, nous ne pourrions pas tout payer. Et donc, ma question est : si l'on envisage le projet qui est dans ce document, quel est l'effet d'un péage sur le trafic poids lourds, c'est-à-dire quelle est l'efficacité du projet tel qu'il est indiqué, avec un péage sur le détournement du trafic poids lourds?»

● *Pascal Labbé, Vice-président à la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, conseiller municipal délégué à Louviers*
Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005

» «...S'il y a une alternative gratuite pour contourner Rouen par la rocade Ouest, il faut imposer aux camions en transit de prendre ce secteur-là. Donc ça veut dire que quand on arrive à Pont-de-l'Arche, on ne prend plus le pont de Pont-de-l'Arche, que ce soit obligatoire quand vous êtes un camion en transit de prendre l'A13 à Criquebeuf et de remonter via le sixième franchissement et de remonter jusqu'à l'A29. Donc voilà un contournement qui va exister dans très peu de temps et qui a le mérite de ne pas nécessiter d'investissements nouveaux.»

«...L'A13 dans le secteur du Grand Rouen, c'est devenue une autoroute urbaine, il faut faire comme ailleurs en France où les autoroutes ont des tronçons en section urbaine, il faut baisser la vitesse et qu'on ne roule plus à 130 et qu'on roule à 110 kilomètres heure ce qui permet effectivement...»

● *Boris Lecoœur, Maire de Maromme - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» «...Dans les points noirs notés par des cercles rouges sur le schéma agglomération, pages 53 à 55, figurent plusieurs fois la traversée de la vallée du Cailly, et notamment la RN15 dans sa traversée urbaine. Il y a aujourd'hui un trafic qui s'y engouffre qui est de l'ordre de celui que l'on voit sur les axes pénétrants, sur la RN15 à l'Est ou sur la RN14. Nous sommes en demande donc non seulement d'une rocade sur la partie Est de Rouen mais je crois qu'il est également nécessaire et urgent d'envisager la réalisation du barreau qui manque pour qu'on joigne à l'Ouest l'actuelle rocade Nord à la liaison qui a été réalisée entre la RN15 et l'A150. Ce n'est qu'à ce prix que l'agglomération rouennaise possédera une rocade totale qui permettra de dévier de l'ensemble des centres-villes les trafics qui n'ont rien à y faire...»

● *Philippe Guguin - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» «Je suis surpris de voir que cette voie de Contournement Est de Rouen arrive au Nord de Quincampoix et que, après, il n'y a plus rien au-delà. On nous propose une rocade Nord, qui il y a dix ans était une simple voie de contournement de Bois-Guillaume et qui, aujourd'hui, sature totalement. Je rejoins totalement l'avis de Monsieur le Maire de Maronne. Est-ce un manque de réflexion? Est-ce un manque de moyens? Est-ce un manque de volonté?»

● *Jean-Yves Bouffet, Étudiant à l'Université de Rouen - Réunion publique du 6 octobre 2005*

> « ...Il est précisé qu'il doit y avoir des dessertes de transports en commun entre ces zones de parc relais et le centre-ville de Rouen. Ce que je constate par ailleurs, c'est que ces zones de parking relais se trouvent en campagne, à l'exception de la zone de l'ancienne usine de La Chapelle à Saint-Étienne-du-Rouvray, que la desserte sur Boos s'élève à quelques autocars par jour, que la desserte sur Saint-Jacques-sur-Darnétal à un bus par heure et la desserte sur Isneauville à deux bus par heure. Si l'on fait la comparaison avec, par exemple, le parc relais de Bretonneau à Tours, où deux bus passent par heure, on constate que cela a été un échec total. J'aimerais savoir ce qui va être concrètement envisagé pour organiser ces parkings relais... »

● *ADEME Haute-Normandie - Contribution écrite du 9 septembre 2005*

> « Le projet n'apporte pas de rupture, c'est le simple rattrapage d'une situation dégradée, renforcée par une période de 20 ans de prix de l'énergie particulièrement modérés et la poursuite d'un éclatement urbain non maîtrisé, qui crée une dépendance excessive vis-à-vis de l'automobile, des salariés et citoyens (domicile travail, domicile loisirs) ».

« Le secteur des transports consomme à lui seul 66 % de la consommation finale de produits pétroliers. Il est responsable de 32 % de la consommation d'énergie finale, de 27 % des gaz à effet de serre et de 35 % des émissions de CO₂. L'investissement proposé n'aura aucun impact positif sur ces différents points, et pourrait même conforter la tendance actuelle ».

● *Catherine Dupray, Conseillère municipale de Rouen - Réunion publique du 28 juin 2005*

> « Alors, la question, c'était, puisqu'on a parlé des transports en commun, on nous dit que le contournement va permettre moins de circulation sur les pénétrantes dans l'agglomération, donc va laisser de la place pour faire des lignes de transport en commun. C'est ce qu'on voit dans le dossier. Ma question, c'est : le maître d'ouvrage du contournement, c'est l'État. Le maître d'ouvrage des transports en commun, c'est la Communauté d'agglomération. De quels moyens dispose l'État pour, j'ai envie de dire, obliger la Communauté d'agglomération de faire ces lignes de transports en commun effectivement puisque là, on vient de voir que la Communauté d'agglomération vient d'abandonner la ligne TEOR sur le plateau Est. »

« ...Alors, c'est un peu incantatoire, c'est-à-dire qu'on nous dit : « Il n'y a pas de développement économique sans contournement, sans nouvelles routes. Il n'y a pas d'attractivité véritablement sans de nouvelles routes... ». Autre incantation : « Il faut fluidifier la circulation automobile, donc il faut faire plus de voies de circulation ». Alors, plus de voies de circulation, effectivement, c'est plus d'embouteillage, c'est le besoin de faire plus de routes. Je prendrai le cas de Caen. On nous a dit, effectivement, que c'est une agglomération qui a un contournement complet. J'ai noté que dans la DTA (Directive Territoriale de l'Aménagement), on a constaté que ce contournement (Caen) qui est, notamment dans sa partie sud, relativement récent, est déjà saturé et que, dans la DTA, on prévoit de doubler ce contournement. Donc, je ne sais pas si, vraiment, les contournements sont les meilleures solutions... »

● *Francis Bia, Coordination des associations Contre le Contournement Est de Rouen - Contribution écrite du 4 juillet 2005*

> « Nous demandons une carte avec les gains de temps calculés à partir de points bien déterminés : prenons l'exemple des 11 000 véhicules jour en 1998, « devenus » 15 200 en 2003, qui sont censés partir du rond-point de Franqueville - Mesnil-Esnard et se rendre en centre rive droite, en empruntant le contournement Est ! Il est vrai que 80 % des véhicules descendent en centre-ville, mais quels seront les temps gagnés s'ils doivent passer par Boos et la rive gauche avant d'arriver à destination ? »

● *Association SABINE aggro de Rouen - Contribution écrite du 6 juin 2005*

> « L'objectif majeur du contournement Est, du point de vue du maître d'ouvrage, est de détourner les trafics poids lourds des RN14 et RN31 et permettre un meilleur accès à la zone portuaire via le barreau sud et non plus via les quais. »

« La prise en compte de la problématique des poids lourds sur ces axes est bienvenue. Mais la place libérée sur les quais (rives droite et gauche), les ponts (notamment pont Mathilde), les pénétrantes Est (RN31 et RN14) et Sud (RN15 et RD18E) ne doit pas être récupérée par les voitures pour du trafic interne à l'agglomération. Ces axes, libérés des trafics de transit et d'échange grâce au contournement, doivent faire l'objet de restriction de leur capacité automobile (élargissement des trottoirs, création de couloirs bus et création de voies vélos) pour une politique efficace en faveur des modes alternatifs à la voiture.

Ces dispositifs sont d'ailleurs prévus par le Plan de Déplacements Urbains qui a inscrit dans ses objectifs :

- maîtriser la circulation automobile et l'utilisation de la voiture particulière,
- développer l'usage des transports collectifs,
- favoriser les modes les moins consommateurs d'espace (marche, vélo, transports en commun).

Ainsi, il prévoit que la réalisation de voie de contournement doit s'accompagner de la restriction de la capacité des rues dans les centres-villes (PDU page 27) et sur les axes pénétrants (PDU pages 36-37).

La décision de faire un contournement ne doit en aucun cas se limiter à la seule infrastructure. Pour que cette décision soit acceptable, il faut réunir les conditions ci-après :

- élaboration d'un programme simultané d'investissements en faveur des modes alternatifs à l'automobile,
- restriction de la capacité automobile des pénétrantes (RN14, 15, 28, 3, 138 et RD18E)
- réalisation de lignes de transports en commun en site propre Nord-Sud (de la plaine de la Ronce au Madrillet) et sur les plateaux Est (de Rouen à Boos),
- réalisation d'une desserte cadencée en tram-train vers Barentin et Elbeuf,
- réalisation d'un réseau dense d'aménagements cyclables sécurisés et cohérents, à usage utilitaire et non pas de loisirs.

Tout ceci doit relever d'un échéancier précis et coïncidant avec les travaux du contournement. Sachant que cela relève de la compétence de collectivités différentes (communes, agglomération, département, État) il est indispensable de rendre ces réalisations « obligatoires » car le risque est grand de voir ces dispositions rester lettres mortes. »

Or nous constatons déjà que ces engagements ne sont pas respectés pour une autre infrastructure : la réalisation de Sud III (voie express) de la RN138 à l'avenue Jean Rondeaux ne s'est pas traduite par une restriction des capacités de la pénétrante que constituent le boulevard du 11 novembre (Petit Quevilly), les avenues de la Libération et Jean Rondeaux (Rouen), contrairement à ce qui est inscrit au PDU... »

● *Catherine Dupray, Conseillère municipale de Rouen - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « Je voulais réagir à l'intervention de Monsieur Patrizio. Il nous dit que, avec le contournement rapproché, tout sera mieux sur les pénétrantes et sur les quais à Rouen. Je voudrais faire remarquer que le document qui nous a été remis ce soir, notamment le tableau où l'on voit les diminutions de trafic, ne rend pas compte de la réalité exacte. Concernant les quais de Rouen, on n'y parle que des poids lourds qui s'y trouvent. Mais il faut savoir que le trafic, actuellement, sur les quais rive droite à Rouen, est composé de 39 000 véhicules par jour. Avec le contournement, ce trafic sera encore de 35 000 véhicules par jour. Quand on me dit qu'avec cela on pourra se réapproprier les quais de Seine et que la qualité de la vie sera largement améliorée, je trouve que le nombre reste trop élevé pour que cela soit vrai. Sur les quais rive gauche, nous avons actuellement 25 000 véhicules par jour, et le contournement ne modifiera pas cette quantité. C'est énorme. Je trouve qu'il est un peu tendancieux de ne présenter que la diminution des poids lourds dans le document de ce soir. »

● *Michel Amat, Collectif SOS Forêt du Rouvray - Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

» « J'ai bien entendu, tout à l'heure, la nécessité que les intérêts particuliers cèdent devant l'intérêt général. L'intérêt général est de soulager les plateaux Est des encombrements qu'ils connaissent aujourd'hui. L'intérêt particulier est celui de la ville du Rouvray, 30 000 habitants – cela fait beaucoup de particuliers –, qui verrait descendre 38 000 véhicules par jour du pont. Tout cela viendrait s'ajouter dans la région du carrefour aux vaches, qui est déjà bien saturé, dans une des parties de l'agglomération les plus polluées et bruyantes. Quelle serait l'efficacité de ce raccordement si, comme vous le prévoyez à la page 55, il y a saturation du carrefour aux Colonnes ? Si l'on utilise le contournement rapproché qui franchit la Seine et qu'il y a un bouchon à la sortie, quel sera l'intérêt de faire passer des véhicules par ce chemin plutôt que de les raccorder à Sotteville-sous-le-Val. »

● *Philippe Leroy, Conseiller général et Maire de Franqueville-Saint-Pierre - Réunion publique du 28 juin 2005*

» « Tout à l'heure, il a été fait allusion aux transports en commun sur le plateau Est de l'agglomération. Je rappelle que, pour avoir été vice-président de la commission transports, les trois points qui donnent l'attractivité des transports en commun sont : la rapidité, la régularité et la fréquence. Eh bien, quand les voies de circulation sont encombrées par une circulation qui n'a rien à y faire, vous ne pouvez pas avoir de rapidité, de régularité et de fréquence. »

● *Jean-Claude Mogé - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

» « ... Je voudrais parler de ce que je considère comme une aberration. C'est-à-dire que, vous aller faire, effectivement, un soi-disant contournement, mais jamais vous ne nous ferez avaler que de faire parvenir un accroissement de circulation dans une zone qui est déjà saturée, archi saturée même, comme l'est le Rond-point des Vaches - toute la zone, ce qu'on appelle la voie rapide, qui revient après ensuite sur Rouen est saturée à toutes les heures -, va améliorer la circulation... »

● *Régis Picoulier, Conseiller municipal de Saint-Étienne-du-Rouvray
Réunion de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

» « ... Puisque l'on est dans un débat démocratique, autant aller jusqu'au bout, et pourquoi ne pas proposer un référendum d'agglomération sur les différents contournements ? Allons dans la logique démocratique jusqu'au bout... »

LA QUESTION DU BARREAU VERS L'EURE

● *Marc-Antoine Jamet, Maire de Val-de-Reuil - Réunion publique à Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

> « ...Quant à un aménagement du territoire entre Calais et Bayonne, il faudra bien que l'A13 et l'A28 puissent à un moment ou à un autre avoir une continuité... »

« ...la solution du péage d'Incarville a été aussi peu regardée, alors même que c'est une injustice financière autoroutière et d'aménagement qui existe depuis longtemps... »

« Je crois qu'une autoroute, plus exactement une voie dont à aucun moment on ne pourrait constater les nuisances, une voie qui ferait vivre le paysage, le biotope, la biodiversité dans les conditions qui existaient avant qu'elle existe. Une voie qui serait faite de telle manière, m'a dit Jean-Louis Destans qu'on ne s'apercevrait pas qu'elle existe. Je crois que de ce point de vue-là, si nous arrivons à cet objectif qui est un objectif évidemment compliqué et cher, nous aurons rempli à la fois l'intérêt qui est d'avoir cette liaison A13-A28, car ce n'est pas seulement un problème de contournement. Et en même temps, nous aurons répondu au désir et aux inquiétudes je crois d'un grand nombre de solutions ici puisqu'il y a 90 % des gens Monsieur le Président qui sont des gens inquiets et qui ont probablement d'excellentes raisons de l'être... »

● *Conseil régional Haute-Normandie - Cahier d'acteurs*

> « L'agglomération rouennaise est située sur un axe de communication européen, dit axe Calais-Bayonne, et sur un itinéraire de contournement par l'Ouest de la Région Île-de-France. Ce positionnement stratégique sur le plan économique est conforté par la mise en place d'un maillage autoroutier performant réunissant les autoroutes A28, A29, A150, A13 et A154.

Cependant, le développement industriel de l'agglomération rouennaise et les contraintes spatiales générées par sa localisation dans la vallée de la Seine, ont créé les conditions d'engorgement routier qui caractérisent aujourd'hui cette agglomération.

L'accessibilité au Port Autonome à l'Ouest et à la zone industrielle à l'Est de l'agglomération, pôles économiques développés sur la rive gauche de la Seine, est limitée par les capacités de franchissement du fleuve.

Ainsi, les flux de transit Nord-Sud ou Est-Ouest sont contraints d'emprunter les mêmes infrastructures que ceux de dessertes de l'agglomération, amenant une dégradation des conditions de vie des habitants et de circulation.

Le développement futur et prévu des circulations routières, notamment du fait de l'ouverture de Port 2000, malgré les investissements engagés dans les infrastructures ferroviaires (Motteville-Montérolier Bûchy, desserte ferrée de Port 2000, mise en site propre des voies du Port Autonome de Rouen) et fluviales, rend incontournable la réalisation d'une infrastructure capable de délester les circulations internes à l'agglomération rouennaise. »

● *Jean-Louis Destans, Président du Conseil général de l'Eure - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

> « ...Simplement moi je suis un peu étonné des scénarios qui ont été présentés par la DDE, comme si en 2001 il ne s'était rien passé. Je voudrais rappeler rapidement que lorsque j'ai été élu Président du Conseil général, j'ai été placé devant des choix difficiles. Un, le contournement de Pont-de-l'Arche et la mise en sécurité de la départementales 321 qui est la départementale la plus accidentogène du département. Et puis avaient été également présentés ces problèmes de liaisons liés au contournement de Rouen. À l'époque, plusieurs décisions ont été prises, pas enregistrées par la DDE, je le note, mais plusieurs décisions ont été prises. Premièrement, l'exclusion de la solution nationale 15 puisque nous faisons le choix sur la déviation de Pont-de-l'Arche et la mise à niveau de la départementale 321 de faire une route à deux voies. Des travaux sont en cours, l'enquête publique a été faite et donc la D321, le tracé est arrêté. Il y a un certain nombre de problèmes à régler sur la loi sur l'eau, mais il est clair qu'il n'y aura plus, à partir du moment où la D321 est faite à deux voies, qu'il n'y aura plus de faisceaux possibles par la RN15. Première décision qui avait été prise.

Deuxième décision qui avait été prise, et le préfet était là, à l'époque, c'était que la liaison la plus à l'Est était écartée pour des raisons d'inondabilité évidentes. Restait ensuite dans ces hypothèses la liaison centre sur laquelle des variantes avaient été proposées à l'époque. Une décision avait été prise au moins par les élus du Conseil général, c'était de dire « Si quelque chose devait se faire, ça ne se ferait pas sous forme autoroutière mais sous forme de liaison à quatre voies, compte tenu de l'emprise nécessaire des échangeurs et de la topographie du terrain ». Tout ceci a nécessité de nombreuses réactions, du type de celles que vous avez manifestées aujourd'hui. J'avais interrogé la SAPN dont je suis administrateur pour connaître le coût de rachat du péage. Et à l'époque, il m'avait été donné une fourchette d'1,5 à 3 milliards de francs pour racheter le péage. Alors ce chiffre est contesté, moi je vous donne le chiffre qu'on me donne. Bon, et il avait été présenté une hypothèse en lisière qui a été rappelée tout à l'heure, en lisière de forêt, semi-enterrée, avec des cheminements. Tout ceci avait également suscité beaucoup de réactions des populations. Des avis divergents des élus locaux et je me souviens très bien qu'à l'époque, j'ai décidé de geler la situation dans les cas où elle était à l'issue de ces présentations. Et j'avais indiqué que le Conseil général de l'Eure se déterminerait définitivement, bien sûr il n'y avait pas de débat public à l'époque, une fois que les élus locaux se seraient mis d'accord et qu'on se serait mis d'accord sur un tracé... »

Donc voilà l'état de la réflexion aujourd'hui au sein de la collectivité que je préside. J'observe que chacun est resté sur ses positions. J'attends du débat public qu'il éclaire un peu l'ensemble de ces préoccupations de telle manière que les élus puissent décider dans la sérénité et de manière claire. »

● *Dominique Gambier, Vice-président du Conseil régional de Haute-Normandie - Réunion publique du 13 juin 2005*

➤ «...L'État et la région ont déjà pris des décisions. Ils ont signé en 1999 un contrat de plan qui prévoit la liaison A28-A13. Or, ce projet de débat considère tout à fait au conditionnel cette liaison A28-A13 et considère que c'est quelque chose d'annexe. Comment ce débat sur le contournement Est s'articule clairement avec la liaison A28-A13?... »

● *René Hamon, Association Non à l'autoroute - Réunion publique du 13 juin 2005*

➤ «Je suis le Président de l'Association Non à l'Autoroute, mais pas non à toutes les autoroutes, mais non au prolongement de l'A54 via le Contournement Est de Rouen.

J'ai entendu parler beaucoup du contournement de Rouen et je me pose beaucoup de questions en ce qui concerne l'utilité de relier directement ce contournement de Rouen à la A54. Car, ce contournement viendra passer au ras de deux communes et altérera la lisière de la forêt et l'on sait que les lisières de forêt sont les plus riches en diversité de milieu et sont d'intérêt communautaire.

Ce qui se passe en ce moment, c'est que dans notre secteur, nous n'avons pratiquement pas de problèmes de circulation et nous pensons que nous construire un couloir à camions est inutile. Pourquoi? Le seul problème que nous ayons dans ce secteur, c'est l'encombrement de la RN15 et du Pont de Pont-de-l'Arche, mais d'après nos analyses, ce problème est dû à l'existence d'un péage à Incarville. Ce péage d'Incarville est trop près de l'échangeur gratuit. Ce qui fait que, tous les jours, des milliers d'usagers et des camions évitent de prendre le péage. Incarville est bien encombrée par la RN15 et par le Pont du Pont-de-l'Arche. Donc, nous faisons une contre-proposition. Nous proposons une alternative, c'est de supprimer le péage d'Incarville pour ramener tous les usagers de l'A13 qui, tous les jours, par milliers, l'évitent en encombrant le réseau secondaire. Celui-ci en serait considérablement soulagé, la sécurité routière immédiatement améliorée. Ensuite, l'utilisation de l'A13 transformée en rocade urbaine des bassins d'emplois à partir de l'échangeur d'Incarville devenu gratuit pour assurer le Contournement Est de Rouen et cette liaison est déjà prévue dans ce projet de contournement... »

● *Franck Martin, Président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure
Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

➤ «...Parlons du péage d'Incarville parce que là, j'ai une opinion tout à fait personnelle mais que je trouve bien évidemment pertinente, il n'y a pas de problème du péage d'Incarville, il y a un problème de péage de Criquebeuf, en d'autres termes, c'est un problème de relations entre les deux péages. Il faut avoir le courage de dire que la seule solution réaliste sur le plan économique comme réaliste sur le plan de l'équilibre des flux de circulation consiste non pas à supprimer le péage d'Incarville, ce qui est une utopie, mais à installer un péage à Criquebeuf tout en baissant bien évidemment le prix du péage d'Incarville. Et nous rééquilibrerons ainsi les flux... »

● *René Hamon, Association Non à l'autoroute - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

➤ «...il est nécessaire de préciser que l'association Non à l'autoroute, contrairement à ce que pourrait faire penser son nom, ne s'oppose pas aux autoroutes en général, ni à une liaison de l'Eure avec le contournement Est, mais seulement aux trois solutions proposées qui consistent à prolonger la A154 via le Contournement Est de Rouen. Nous ne contestons pas les objectifs du projet, là c'est pour certains qui nous ont reproché de dire non et pas oui à quelque chose. Alors je dis «Nous ne contestons pas les objectifs du projet de barreau eurois, mais préconisons pour les atteindre un compromis qui permettrait d'épargner totalement la forêt de Bord et le cadre de vie des agglomérations». Nous ne partageons pas du tout l'avis de Monsieur Franck Martin en ce qui concerne la suppression du péage d'Incarville qui pour nous n'est pas du tout une utopie mais une mesure de sagesse... »

«...La vallée de l'Eure est classée en zone inondable et les tracés des trois options passent en zones inondables au Sud de la Seine, on l'a vu tout à l'heure, pour le franchissement de l'Eure et de la Seine. En plus, l'importante surface imperméable que représente une quatre voies serait génératrice d'écoulement vers l'Eure et participerait inévitablement à l'aggravation des crues... »

«C'est l'absence de transports en commun pratiques et à haute fréquence qui est en grande partie la cause de l'importance du trafic que l'on veut canaliser vers le Contournement Est de Rouen avec le barreau eurois... »

● *Catherine Chanchevrièr - AirSain - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

➤ «...Je parlerai de l'intérêt général de la santé des habitants de notre région. Or, le Contournement Est de Rouen dans lequel est inclus le projet du barreau de liaison avec le département de l'Eure, mettra encore plus en danger la santé des riverains des villages avoisinants son tracé, à savoir Igoville, Alizay, Les Damps, Léry, Poses, Val-de-Reuil sont des villages qui sont très rapprochés et ce tracé va forcément nuire à tous ces villages. Et en effet actuellement, le capteur de surveillance implanté à Val-de-Reuil relève la pollution à l'ozone et le capteur révèle chaque année entre mai et septembre des dépassements des seuils de protection de la santé et de protection de la végétation... »

● **Gérard Herduin** - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005

> « ...Je voudrais parler de quelque chose de très précis. Voilà, il se trouve que nous sommes en présence de trois variantes pour un tracé sur le sol, mais on nous a bien dit qu'il n'y a qu'une seule possibilité en ce qui concerne le franchissement de la Seine. Eh bien, c'est sur ce franchissement de la Seine que je voudrais attirer votre attention, parce que tel qu'il est prévu, ce viaduc de 2 kilomètres de longueur serait situé exactement sous les cheminées d'une usine dont on a déjà parlée tout à l'heure qui est [inaudible], c'est une papeterie. Cette papeterie consomme énormément d'eau, en rejette énormément. À titre de comparaison, elle consomme autant d'eau que la seule ville de Rouen. C'est donc colossal.

Ça veut dire que nous avons un projet qui verrait passer deux kilomètres de tabliers de ponts juste sous le vent des émissions de vapeur d'eau permanentes alors qu'on sait très bien qu'il y a beaucoup de vent à cet endroit-là. La preuve, c'est la base où on peut faire de la planche à voile parce que c'est un goulot d'étranglement et il y a toujours du vent à cet endroit-là. Donc on aura de la vapeur d'eau, du vent, alors je pose la question, qu'est-ce qu'il va se passer au mois de décembre, entre décembre et février. Pour que l'on ait bien compris mon intervention, je peux vous dire qu'à quelques centaines de mètres de là, il y a sur la route départementale 77 un petit virage vers Val-de-Reuil qui est tous les hivers le lieu d'accidents parce que c'est une vraie patinoire. C'est-à-dire que vous avez du verglas et on sait que les tabliers de ponts sont les premières surfaces à pouvoir baisser la température. Donc ce tablier va givrer, on va avoir une patinoire de 2 kilomètres pour 110 millions d'euros... »

● **Georges Vincent**, Président de l'Association Pour le Contournement Est de Rouen
Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005

> « ...Alors loin de tous ces tracés qui sont encore à l'état d'ébauche parce que finalement il n'y a pas encore eu d'études définitives, qu'est-ce qu'on peut voir quand même à travers ce barreau de l'Eure. Sinon le rapprochement de zones d'emplois, les zones d'emplois de Louviers, Val-de-Reuil, même la vallée de l'Andelle avec l'agglomération rouennaise, zone d'emplois également, grande zone d'emplois. Et je pense que là, il y a vraiment une chance inouïe je pense pour le développement économique de toute cette région de l'Eure... »

● **Laurent Yon** - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005

> « ...Le centre, c'est-à-dire quelque chose de complètement destructeur, qui me coupe mes enfants et moi de la forêt. On fait passer une deux fois deux voies en lisière de forêt, on coupe les habitants de la forêt et moi je voudrais aussi poser la question du problème du bassin des Carènes. Il me semble que c'est un établissement qui a fait de forts investissements et dont les essais ne supportent aucune vibration. Alors est-ce que c'est vraiment réalisable? Moi je pense que de toute façon, aucune de ces trois alternatives ne sont viables et d'autres solutions qui ont été proposées ce soir devraient être plutôt envisagées. »

● **Francis Bia**, Coordination des Associations Contre le Contournement Est de Rouen - Réunion publique du 6 octobre 2005

> « ...Même si la décision est prise, le côté qui me semble aberrant du barreau Sud, qui a fait une vraie saignée dans la Forêt du Rouvray, alors qu'une belle affiche vante l'aménagement des abords, je trouve cela dommage, puisqu'il suffisait de faire le contournement par l'autoroute. »

● **Pascal Labbé**, Vice-président à la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, conseiller municipal délégué à Louviers
Présentation publique du 20 octobre 2005

> « Dans les faits nous constatons que l'État n'a toujours pas fixé d'échéance pour le grand contournement Ouest, que les Conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime viennent d'abandonner le projet de liaison à 4 voies entre Bourg-Achard et Yvetot via le Parc Naturel régional et le pont de Brotonne et enfin que le « petit contournement Ouest de Rouen » est en cours de réalisation (liaison de l'A 13 à l'A29 via la Sud III et le 6^e pont de Rouen et l'A15).

Afin d'éclairer le débat public sur le projet de Contournement Est de Rouen qui découle de la prise de position ministérielle du 24 décembre 1996, il est absolument nécessaire que le Ministre de l'Équipement nous fasse part de la position actuelle de l'État.

Est-il toujours question d'un grand contournement Ouest alors qu'une rocade Ouest est en cours de réalisation?

Le projet de rocade du Bassin parisien est-il toujours d'actualité? Et dans l'affirmative, comment s'articule-t-il avec le projet de contournement Est?... »

« Nous regretterons enfin l'absence de transparence concernant des éléments nécessaires à un débat public de qualité. L'État refuse systématiquement de mettre sur la table les éléments dont il dispose sur le barreau Eure ou le grand contournement Est. Nous rappellerons qu'il ne s'agit pas d'une enquête publique qui impose que le projet soumis à enquête soit totalement arrêté, mais d'un débat citoyen. L'État, et les autres collectivités qui disposent d'éléments devraient les mettre à disposition du public. Nous citerons l'exemple du barreau Eure, qui a bien entendu fait l'objet d'études. L'État a refusé suite à notre demande de rendre public les estimations de trafic réalisées en 1999 analysant différents scénarios dont les conséquences de la suppression du péage d'Incarville ou encore le raccordement de la RN15 d'Igoville à l'A13 à Sotteville.

- Nous regretterons la teneur des réponses fournies par le Maître d'ouvrage.

Je citerai l'exemple suivant : à la question « Quel est le coût estimé du barreau Eure? »

réponse de la DDE76 « En, l'état, il n'est pas possible de donner une estimation de cette opération ».

● *Jean Doise, Directeur Logistique de la société Otor - Présentations publiques du 20 octobre 2005*

» « Nous sommes soucieux d'essayer d'utiliser le train, d'essayer d'utiliser le maritime ou le fluvial, mais nous ne pourrions pas dans l'économie actuelle et avec les moyens qui seront à notre disposition faire l'économie de la route. »

● *Gérard Martin, Association Non à l'autoroute - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

» « ... Mais il serait peut-être possible d'en dégager une réflexion pour combiner avec la liaison vers l'Eure, une solution qui réponde à leur attente. Au Nord de la Seine, sur les trois variantes du tracé du barreau eurois, considérons celle qui se trouve le plus à l'Est, celle qui descend au plus proche de la vallée de l'Andelle. Ne serait-il pas possible avec quelques aménagements de transformer la partie inférieure de ce tracé qui est presque parallèle à la RD21. Ensuite, pour épargner la boucle de Seine à Léry et Poses, ne pourrait-on pas étudier la possibilité de prolonger ce tracé en longeant la Seine jusqu'à sa jonction avec l'A13 à Sotteville-sous-le-Val, là il existe déjà une amorce d'échangeur. Cette solution constituerait donc pour la vallée de l'Andelle une déviation reliée à un accès direct à l'A13 ainsi qu'un accès direct au contournement Est, ce qui serait très favorable au développement de la vallée et éventuellement à [inaudible], une plateforme trimodale, fluviale, route, train.

Deuxième accès à l'A13, au contournement Est, elle permettrait l'économie d'un très coûteux viaduc pour franchir la Seine. Il serait beaucoup plus court que les trois options de l'actuel projet. Alors, pour revenir une dernière fois au péage d'Incarville, puisqu'on ne veut pas ou on ne peut pas ou on a des difficultés à supprimer le péage d'Incarville, eh bien on va construire une autoroute... »

● *Elodie Pauls - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

» « ... Je suis habitante de Léry. Simple petite question auprès des collectivités, enfin des régions des collectivités, savoir s'il était possible de faire un essai au niveau du péage d'Incarville, simplement mettez quelques mois le péage gratuit pour les 76 et les 27, voyez ce qui se produit. Ce qui permettrait d'avoir une analyse en direct et des estimations assez fiables... »

● *Jean-Louis Destans, Président du Conseil général de l'Eure - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

» « Moi je voudrais vous faire une proposition... Pour en avoir le cœur net sur le péage d'Incarville, je vais regarder avec la SAPN quel est le coût de la mise en gratuité du péage d'Incarville pendant trois mois. Et puis, il faut que je regarde le coût, mais en étant bien sûr le rachat du trafic actuel et non pas le paiement du trafic futur. Je vais regarder ça rapidement et ce que je propose, c'est de faire une expérience en réel, c'est-à-dire de mettre pendant trois mois le péage gratuit et de voir... »

LA PLACE DU PROJET DANS L'AMBITION LOGISTIQUE DE LA HAUTE-NORMANDIE

● *Haute-Normandie - Filière Logistique - Présentation publique du 20 octobre 2005*

» « Les fondements et les moyens du pôle logistique

- Le fondement : la complémentarité entre les ports : Le Havre, port de massification de conteneurs en eaux profondes, Rouen, port de fond d'estuaire spécialisé dans le groupage dégroupage
- Les moyens : Mise en réseau des acteurs pour :
 - Développer l'offre de services à valeur ajoutée
 - Développer les concepts outils et systèmes d'information de demain
 - Maîtriser les impacts sur la sûreté, l'environnement et le territoire pour un développement durable de la logistique en Europe
 - Disposer d'infrastructures efficaces
 - Faire sauter les goulots d'étranglement
 - Organiser un service de transport ferroviaire et fluvial performant
 - Élargir le champ de l'activité logistique, là où elle a besoin de transports massifiés
 - Les ports sont des lieux privilégiés de massification et de report modal... »

● *Ghislain de Boissieu, Président du Port Autonome de Rouen - Réunions publiques du 28 juin et du 6 octobre 2005*

» « Je vous rappelle simplement que j'avais indiqué... 15 millions de tonnes de transit sont chargés et déchargés au port de Rouen par an, dont 9 millions de tonnes qui transitent par le contournement. 9 millions de tonnes, ça représente 64 %, soit 100 000 camions qui sont concernés. Les 9 millions de tonnes passent par l'A28, la RN31 et la RN14. C'est quelque chose de très fort, c'est 25 % du trafic du port de Rouen. 25 %, je le resouline, 25 % du trafic routier. Alors, c'était à souligner, mais je voudrais apporter une contribution complémentaire et c'est l'objet de mon intervention ce soir.

Nous avons, heureusement, une part du ferroviaire qui représente 11 % du trafic. Alors, certes, ce sont les engrais, ce sont les marchandises lourdes. Néanmoins, cette part pendant pas mal d'années aura quelques difficultés à prendre 1 ou 2 % complémentaires. Nous mettons tout en œuvre à l'intérieur du port pour que ce soit fait. En fait, nous mettons le site propre sur la rive sud. Une partie est déjà réalisée, une partie est en cours, et une partie est en projet. Ce site propre, c'est sécuriser et c'est tout mettre en œuvre pour le jour où nous aurons vraiment un opérateur ferroviaire, ça viendra. Concernant le fluvial, beaucoup de choses ont déjà été dites, mais je voudrais donner un élément complémentaire. Alors, il y a trois opérateurs privés qui ont créé avec leurs propres automoteurs, un service fluvial et j'espère que tôt ou tard, d'ici quelques semestres, nous arriverons à une part de marché de 15 %. C'est le côté vertueux que je souhaitais vous indiquer. ... « Vous voyez 11 % en 2004. Je pense que, en 2005, nous atteindrons peut-être les 13 ou les 14. Je vous parie que nous atteindrons très rapidement les 15 % par voie fluviale. La voie fluviale est l'avenir... »

Que nous apportent ces projets sur le fleuve ? Une approche environnementale différente du réseau fluvial, par la prise en compte, notamment, de la baisse d'émission de CO₂. Cela vous est indiqué sur le schéma. On peut charger sur ce type d'automoteur 176 camions, ce qui enlève 400 tonnes d'un convoi, ce qui enlève un nombre impressionnant de camions de la route et des autoroutes. »

« Le port de Rouen est une réelle alternative à la concentration des flux sur l'axe Nord-Sud. Nous savons qu'il existe un axe, situé à l'Ouest, qui rejoint le Nord de la France, qui passe par Paris, Orléans, Poitou-Charentes, et qui est un axe Ouest. Je crois que Rouen possède réellement cette compétence. Je suis persuadé que le port de Rouen peut être une excellente alternative compte tenu de notre expertise, alternative qui peut être, bien sûr, sur l'autoroute de la mer, qui partirait pour rejoindre les plates-formes et les axes qui descendent sur l'Espagne, sur l'Ouest et sur le Poitou-Charentes. »

● *Sébastien Bonnet - Réunion publique du 28 juin 2005*

» « ...la solution ne se situe pas dans la route, dans le déplacement des marchandises par les camions, elle se situe par le développement du rail et du fluvial. Donc, je pense qu'il faut avoir des politiques qui vont dans ce sens et surtout pas dans le sens d'un grand contournement. »

● *Nicolas Plantrou - Contribution écrite du 12 avril 2005*

» « Le plus grand projet de Haute-Normandie, Port 2000, a pour ambition d'inscrire Le Havre dans le réseau des plus grands ports d'Europe pour ce qui concerne le trafic de conteneurs, afin de bénéficier des effets de la mondialisation.

En 2004, Le Havre affiche un tonnage de 21,6 millions de tonnes en matière de conteneurs (+13%). Les investissements en cours dans ce port visent à tripler le trafic actuel et à créer des milliers d'emplois dans le secteur de la logistique. Douze postes à quai devraient à terme accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde.

Il est donc prévisible que les flux Est-Ouest en Haute-Normandie vont s'accroître considérablement, les échanges s'intensifiant tant avec la région parisienne qu'avec le centre et le Sud de l'Europe.

Les dessertes de ce port ainsi que celles du port de Rouen prennent donc une importance vitale pour écouler ces flux... La Haute-Normandie dispose de plusieurs autoroutes vers les autres régions : l'A13, l'A14, l'A29 depuis une date récente vers Amiens, l'A28 vers Abbeville et d'ici un an vers Tours pour sa branche opposée. La situation est en apparence favorable.

Mais ce réseau risque pour une partie non négligeable de se trouver saturé dans un proche avenir ; c'est le cas avec certitude pour l'A13 et l'A14 vers Paris. Concernant l'A29, il y a là une voie nouvelle à utiliser vers le Nord et le centre de l'Europe mais qui ne règle pas les flux directs vers Paris et Roissy ou les flux tangentiels de la région parisienne.

Une nouvelle voie routière, voire autoroutière, pourrait être envisagée sur un tracé menant de Rouen-Est, depuis la future rocade, jusqu'au nord de Paris... Le tracé le plus opportun, qui prend en compte les préoccupations environnementales, paraît donc se situer entre la RN14 et la RN31 via Charleval, Gisors et Méru ; à cet endroit, l'A16 peut être rejointe vers Paris, l'A104 permettant ensuite de se rendre directement vers Roissy-Garonor.

Cette orientation permet d'envisager un déplacement Rouen Paris en une heure, en particulier pour les personnes localisées au Nord et à l'Est de Rouen... »

● *Jean-Damien Poncet, Directeur du développement du Port Autonome du Havre - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « ...L'essentiel du trafic du Havre est un trafic Est-Ouest. Le projet étant Nord-Sud, seuls des trafics du type venir du Havre par l'A13 et repartir par l'A31 ou venir du Havre par l'A29 et l'A15 et repartir la RN14 peuvent concerner le projet... Le trafic du Havre n'est pas un facteur discriminant pour le choix d'une variante et n'est sans doute pas non plus un facteur déterminant pour les questions de saturation sur les axes Est-Ouest... »

« ...Notre port est en train de développer Port 2000 dans l'objectif de faire entrer par la France dans les chaînes logistiques plus de trafic qu'aujourd'hui, je ne pense pas que l'agglomération du Havre soit à ce point égoïste et ait les moyens de développer toute la logistique qui peut accompagner le développement du transport des conteneurs. C'est avec grand plaisir que nous partagerons cette valeur ajoutée à créer avec le port de Rouen. Par conséquent, en ce qui concerne les questions de fluidité et d'organisation du trafic sur Rouen, le port de Havre s'associe au port de Rouen... »

« En ce qui concerne les conteneurs, nous sommes à 2,2 millions d'équivalents vingt pieds – dans les conteneurs il y a également des quarante pieds. Sur ces 2,2 millions, nous comptons 33 % de transbordement – soit 1,45 million d'équivalents 20 pieds qui partiront sur le territoire national –, 9 % par le rail, mais c'est plutôt en diminution, 6 % par voie d'eau, pourcentage en très forte augmentation – je confirme les propos de Monsieur de Boissieu, cinq compagnies travaillent sur ce sujet –, 86 % par la route. Les conteneurs partent donc aujourd'hui largement par la route... »

« ...En termes d'impact sur les questions de transit autour de Rouen, ce n'est pas une vague de poids lourds qui va arriver et tout submerger. Lorsque je parle de 6000 conteneurs qui traversent le pont de Tancarville, ceux-ci s'inscrivent dans un trafic total de 18000 véhicules sortants ou entrants dans le périmètre de la Communauté d'agglomération – vous avez en effet le trafic des conteneurs, le trafic de la zone industrielle et portuaire et, enfin, le trafic de l'agglomération. Le nombre total de poids lourds qui sortent du Havre par Tancarville et qui arrivent au niveau de Rouen serait donc de l'ordre de 6000. Tout à l'heure, nous avons vu des chiffres qui montraient que, sur l'A13 au Sud de Rouen en 2015, 98000 véhicules étaient prévus et que, selon la variante de tracé du contournement Est adoptée, on pouvait en avoir 7000 de plus. Les enjeux du développement de Port 2000, à l'échéance de 2020, sont donc de la nature d'un écart de trafic sur un morceau ».

● **Christian Petit**, *Directeur régional pour la Haute et Basse-Normandie de Réseau Ferré de France*
Réunion publique du 6 octobre 2005

» « Sur le port du Havre, le dispositif mis en place par RFF dans le cadre du projet Port 2000 est plus important puisqu'il y a, à l'heure actuelle, dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, trois grandes opérations en cours. L'une de ces opérations est située à la sortie même de la zone portuaire des quais et consiste à moderniser l'ensemble de la plaine alluviale du port autonome du Havre, avec la création d'un triage électrifié de quinze voies, qui permettront de constituer les trains de 750 mètres qui partiront sur l'hinterland du port du Havre, notamment sur l'Est de la France, mais notamment dans d'autres régions. Ces travaux seront achevés en 2007. Ils représentent un investissement, sur le patrimoine de RFF en sa qualité de maître d'ouvrage, d'environ 40 millions d'euros. Une deuxième opération débutera en 2006 et s'achèvera en 2009. Elle fait parler d'elle parce qu'elle pose un certain nombre de difficultés d'insertion dans le dispositif urbain existant. Il consiste, à la sortie de ce triage et de la plaine alluviale du port du Havre, de créer un barreau de raccordement qui fait 1,5 km de long par un certain nombre d'ouvrages d'art successifs, pour ramener les trains directement sur la ligne Le Havre-Paris sans qu'on qu'il faille faire rebrousser les trains – changer la locomotive de place pour changer de direction, ce qui prend du temps et rend peu concurrentiels les trains ainsi massifiés. Ces travaux représentent également environ 40 millions d'euros d'investissement. Parallèlement à cela, pour désengorger la voie unique fret existant entre Paris et Le Havre, qui est la voie traditionnelle que prennent les voyageurs qui montent à Rouen ou au Havre, nous avons en cours de travaux l'électrification et la régénération d'une voie qui, entre Motteville, Montérolier et Buchy, permet de gagner Amiens et, de là, tout l'Est de la France, puisqu'on va ensuite vers Reims, Châlons-en-Champagne, Metz et même Dijon. Cette voie sera totalement dédiée au fret et permettra de faire passer, lorsque le port du Havre nous fournira le volume concerné, une trentaine de trains par jour. »

● **Vincent Roch**, *Directeur du développement de la SNCF pour la Normandie - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « Quel peut être l'impact du contournement routier de Rouen sur ces flux ? Sur le port du Havre, je vous rejoins. L'impact, très difficile à quantifier, sera infinitésimal. Les leviers qui influenceront sur le volume ferroviaire sont ailleurs. On peut se dire que cela permettra aux camions d'accéder plus facilement au port de Rouen et, par conséquent, d'augmenter l'hinterland routier pour les céréales. Ce que je me dis, c'est qu'un port qui est bien desservi et qui est prospère est forcément bon pour les transporteurs et pour tous les transporteurs, car cela permettra d'avoir des volumes dans de bonnes conditions. Je crois que, à ce sujet, même si l'on peut avoir des conflits d'intérêts bien normaux, c'est plutôt une bonne chose que d'avoir un port de Rouen bien desservi et fluide. Je pense donc que les inconvénients compenseront donc ce qu'on retirera en termes de bénéfices et de fluidité. Objectivement, ce ne serait pas très honnête de ma part que d'essayer de tirer une conclusion plus précise ou plus chiffrée. Nous sommes sur des flux de trafic très difficiles à modéliser et qui, de plus, ne se décrètent pas. On ne peut pas dire qu'on va basculer tel trafic de la route à la voie d'eau. Nous sommes sur un marché de transports dans lequel jouent différents acteurs, avec des règles à appliquer. »

● **Pascal Vinet**, *Chef d'arrondissement développement de la voie d'eau chez VNF - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « ...La Seine crée un axe fort entre Paris, Rouen et Le Havre. C'est une dynamique économique liée à l'activité de zones logistiques qui servent de plates-formes de groupage et de dégroupage. Rouen, tout le monde le sait, est le premier complexe fluvial et maritime de France. La part du transport fluvial est passée pour moi de 12 % à environ 17,5 ou 17,6 %. Le trafic fluvial a augmenté depuis 1997 de 24,42 %. Évidemment, le trafic de conteneurs participe à cette forte augmentation.

Le contournement Est de l'agglomération rouennaise est un élément majeur de continuation dans l'axe Nord-Sud entre Calais et Bayonne. Cela permet d'éviter et de dévier ce trafic de transit. VNF, en tant que porteur de projets valorisant le transport multimodal, est très sensible à ces convergences potentielles entre les infrastructures routières et les voies navigables qui sont occasionnées par ce projet. Cela veut dire que tout le trafic qui sera provoqué par ces travaux se fera par les voies navigables, comme cela se fait généralement autour des grandes agglomérations, notamment parisienne. Il faut rappeler aussi que cette première phase de contournement Est créée pour nous de nouvelles opportunités de transport... »

● *Georges Vincent, Président de l'Association Pour le Contournement Est de Rouen - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « Des entreprises s'installent dans le port de Rouen parce qu'elles ne peuvent pas aller ailleurs. Cet endroit leur est indispensable. L'une d'elles s'appelle Rubis Terminal. C'est une des plus grandes entreprises portuaires rouennaises. Elle travaille sur tout ce qui est vrac liquide. Elle s'est installée à Rouen pour distribuer ces produits sur l'ensemble de la région parisienne. Elle ne peut le faire autrement que par camion, parce que c'est 100 000 automobilistes par jour qui sont approvisionnés par les stations services et 1 500 foyers alimentés par le chauffage. C'est donc indispensable de pouvoir alimenter toutes ces stations et ces personnes par des camions. Ces camions représentent 155 camions par jour qui passent depuis le port de Rouen par le centre-ville vers l'Est et vers le Nord, soit 470 000 tonnes par an. C'est très important. Il est certain que, pour eux, le contournement rapproché serait le mieux... »

● *Jean-Jacques Richard, Coordination des Associations Contre le Contournement Est de Rouen
Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « Je voudrais demander au maître d'ouvrage s'il a intégré dans ses évaluations de flux les évolutions qui viennent d'être détaillées par les deux représentants du port, notamment concernant la prise d'importance des transports fluviaux et des autoroutes maritimes. »

● *Dominique Gambier, Vice-président du Conseil régional de Haute-Normandie - Réunion publique du 28 juin 2005*

» « ...Vous nous indiquez tout à l'heure que le trafic poids lourds butait sur l'Île-de-France, chacun sait qu'il y a des grands projets de grandes rocades autour de l'Île-de-France, l'État n'en parle pas. Comment s'articule aujourd'hui ce projet de contournement ? Est-ce qu'il se superpose ou ne se superpose pas avec la grande rocade autour de l'Île-de-France qui entre autres permettra de dégager le trafic qui vient du Nord vers la RN154 ? »

● *Frédéric Paul, Président de l'APNE du canton de Fleury-sur-Andelle - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « ...Je m'inquiète un peu car nous avons un trafic dense et de plus en plus important de poids lourds en transit. Environ 300 poids lourds par jour en conteneurs en transit passent de l'A321 en transit sur la RN126 en direction d'Ecully pour reprendre la RN14 en direction de Paris. Ils descendent tous par ici pour gagner 20 minutes. S'ils restaient sur l'A14, ils perdraient 20 minutes. Ils descendent donc par ici. Mais nos routes ne sont pas faites pour recevoir de tels poids lourds, surtout pas en croisement. Les routes et les chaussées sont complètement défoncées... »

● *Jean-Claude Le Fel, Maire de Montmain - Réunion de Boos du 22 septembre 2005*

» Sur le fond, nous contestons les arguments évoqués pour ce projet. Nous contestons l'intérêt du Contournement Est de Rouen, relativement à l'axe Calais/Bayonne voire, comme on nous dit maintenant Stockholm/Gibraltar. Y a-t-il vraiment besoin de passer par Rouen pour relier ces destinations ? Pourquoi ne pas booster les liaisons par voies ferrées pour ces longs trajets ?

● *Francis Bia, Coordination des Associations Contre le Contournement Est de Rouen - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « ...Concernant le trafic Nord/Sud, il existe tout de même une voie RFF très importante, voie électrifiée qui va de Lille à Rouen, avec connexion vers Paris et Le Havre. Je ne comprends donc pas pourquoi on ne développe pas ce trafic... »

● *Jacques Brifault, Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen
Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « Je représente ici une entreprise portuaire de Rouen, qui traite environ un million de tonnes de papier sur le port de Rouen. Reprenons les chiffres donnés par le président de Boissieu : sur un million de tonnes, 25 % concernés par le contournement Est signifient 250 000 tonnes. En ce qui me concerne, compte tenu du fait qu'une grande partie va sur le Nord, c'est-à-dire du côté de Lille, cela concerne 30 %, soit 300 000 tonnes. C'est sur une distance courte. Les ondes courtes concernent le million de tonnes. Autrement dit, on ne pourra jamais, de façon majoritaire, faire un transfert modal de la route vers le fer ou le fluvial pour ce type de trafic. On pourra le faire partiellement. On le fait déjà. Un de nos clients a mis en place ou mettra en service très prochainement un service fluvial pour du papier entre Rouen et Paris. Cela concerne 100 000 tonnes dans un sens et 100 000 tonnes dans l'autre. Et cela concerne la région parisienne. Autrement dit, cela va désengorger l'A13, puisque l'on part de la rive Sud du port de Rouen et qu'on va aller sur l'A13. Sur le million de tonnes, 500 000 tonnes sont concernées par l'A13. On parle donc bien de 300 000 tonnes qui sont concernées, pour notre entreprise, par le contournement Est. Aujourd'hui, ces 300 000 tonnes passent par le centre de Rouen. »

● *Vincent Leprince, FNTR - Réunion publique du 6 octobre 2005*

» « ...Tous les chiffres qui ont été donnés montrent que la plus grande part des flux sont des flux de très courte distance. Comme la Seine sépare notre agglomération en deux, on ne voit pas comment il serait possible que les échanges entre rive droite et rive gauche ne soient pas importants. Plus le contournement Est est rapproché de l'agglomération, plus il sera efficace... avec le développement de Port 2000, les flux de courte distance ne vont cesser d'augmenter, peut-être plus que ce qui a été prévu dans les études qui ont été faites. Plus ce contournement sera rapproché, plus on soulagera les flux qui vont de la partie Nord à la partie Sud de Rouen. »

LE TRACÉ RETENU ET LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

● *Olivier Lemoine, Ingénieur écologue - Réunion publique du 23 juin 2005*

» « Si l'on passe à une échelle plus locale... quand on fait un projet, on a des impacts... On aura même peut-être des impacts sur des habitats prioritaires de la directive. Parce que l'on a fait des études : à la sortie du tunnel et à la sortie ici, il serait malhonnête de dire qu'avec le chantier que l'on va faire, on ne va pas grignoter des petits bouts de pelouse à orchidées qui sont des habitats prioritaires... La question va être : est-ce que l'on a des raisons impératives d'intérêt de sécurité pour justifier avec l'Europe?... Est-ce que l'impact est significatif? Là, on va avoir un débat d'experts : est-ce que les bouts de pelouse qui sont impactés en bout de tunnel sont jugés significatifs? Cela veut dire que les maîtres d'ouvrage, en choisissant ce trajet, choisissent celui de la difficulté parce qu'il va falloir le démontrer, le prouver à Bruxelles... »
« Sur les écosystèmes rares et les espèces fragiles, c'est un enjeu important parce que c'est là-dessus que se fera un éventuel contentieux juridique vis-à-vis du droit européen, vis-à-vis du droit français. C'est vraiment là où cela va batailler fortement, ça va être querelle d'experts contre querelle d'experts et c'est là que le plan juridique va souvent basculer parce que malheureusement en France, c'est uniquement sur cet enjeu de la nature exceptionnelle que l'on fait du droit. »

● *Michel Ameline, Directeur du Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie - Réunion publique du 23 juin 2005*

» « ...il y aura effectivement un problème à régler entre l'État, si ce projet se fait, et l'Europe, par rapport à des crédits européens, et je rappelle aussi les crédits d'État et régionaux qui ont été mis pour l'acquisition de ce site. »

● *Christine Leneveu, DIREN de Haute-Normandie - Réunion publique du 23 juin 2005*

» « ...le coteau Saint-Adrien possède à ma connaissance 1 espèce de papillon, 2 espèces de reptiles et plusieurs espèces d'oiseaux, 9 espèces végétales protégées... et parmi elles bien sûr, la violette de Rouen qui est une espèce protégée au niveau national mais également au niveau européen... L'Union européenne a financé entre autres l'acquisition de ce terrain par le Conservatoire des sites de Haute-Normandie. L'État s'est engagé et a maintenant l'obligation de maintenir en bon état de conservation les habitats du coteau de Saint-Adrien et des espèces éligibles à la directive Habitat... » « Ce site de Saint-Adrien est inscrit au réseau Natura 2000 pour plusieurs raisons. D'une part, il y a plusieurs habitats donc les pelouses calcaires qui constituent un habitat prioritaire, des éboulis calcaires qui constituent un habitat prioritaire, la violette de Rouen qui est une espèce prioritaire et les forêts de ravin qui sont également des habitats prioritaires. Enfin on a l'euphydryas aurinia, qui est un papillon éligible à la directive et des forêts calcicoles qui sont elles aussi éligibles à la directive. »

● *Daniel Derock, chargé d'études au Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie Réunion publique du 23 juin 2005*

» « Vous avez évoqué, pour le passage sous le site de Saint-Adrien, une variante qui passerait plus au Sud et qui arriverait dans la zone de La Chapelle d'Arblay. Vous avez donc choisi une solution Nord. Pouvez-vous nous expliquer les raisons qui ont fait que vous n'avez pas choisi la solution Sud? Nous avons un impact lourd sur le site que nous avons acquis avec des financements européens. »

● *HNNE - Contribution écrite du 4 octobre 2005*

» « Dans un premier temps, les enjeux biodiversité ont été escamotés dans le choix de la variante. Le tracé retenu touche à 80 % des espaces naturels sensibles et peut être qualifié de tracé de pire impact écologique. « Votre tracé n'est pas un tracé de compromis. C'est le tracé de pire impact sur la biodiversité. » « Le contournement se concentre dans des zones à reliefs marqués, ce qui amplifiera considérablement son impact paysager. » « Outre la dégradation et la banalisation de ces entités paysagères, le projet, particulièrement perturbant de part la densité des viaducs, sera perçu par les riverains sur plus de 60 % du tracé. »... « Compte tenu des engagements internationaux, communautaires et nationaux pris par la France, est-il acceptable qu'un maître d'ouvrage, qui plus est un organisme public, se permette de présenter un dossier aussi méprisant vis à vis des protocoles réglementaires, lacunaire et partial que celui-ci? Est-il raisonnable de poursuivre un projet qui sur plus de 80 % de son tracé va détruire ou affecter gravement des espaces naturels sensibles au sein d'une entité écologique d'intérêt majeur? »... « Le tracé abrite une quinzaine d'habitats d'intérêt communautaire, plus de 100 espèces végétales rares et/ou menacées dont 12 protégées. »

● *Conservatoire botanique national de Bailleul - Contribution écrite du 23 juin 2005*

» « Nous attirons votre attention sur un point extrait du dossier du débat public, Contournement Est de Rouen, qui révèle des incompatibilités juridiques et écologiques en l'état d'information en notre possession, la proposition page 84 de travaux de génie écologique pour réimplanter des espèces protégées pionnières sur les talus, suppose une destruction de stations d'espèces protégées, au-delà de l'intérêt biologique et écologique de cette réimplantation sur les espaces à caractère anthropique n'est pas de nature à permettre un état de conservation favorable des populations de ces trois espèces particulières voire fragiles. »

● *Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville - Réunion publique du 23 juin 2005*

➤ « Faire passer le contournement sur le coteau de Saint-Adrien [est] vraiment le dernier endroit où l'on aurait pu le faire passer. » « Dans les réunions [pour la délimitation du site Natura 2000], il a fallu définir au départ une limite de zone. Cette limite de zone a été définie après un certain nombre d'études et « curieusement », cette limite a évolué ensuite parce qu'il fallait bien arriver à faire rentrer le tracé du contournement dans ce secteur. Je me souviens d'une réunion à la Préfecture où il a fallu que je fasse remarquer que les cartes que l'on nous avait distribuées avant la réunion n'étaient pas celles que l'on nous demandait d'adopter pendant la réunion. La différence était justement pour y faire passer le tracé un peu en force et aux chausse-pieds. »... « Il me semble quand même que c'est assez paradoxal de faire passer le tracé du contournement en plein milieu du secteur le plus riche de l'agglomération. »

● *Daniel Sanier, Association de défense de l'environnement et de la qualité de vie à Hénouville (ADH)
Commentaire écrit du 22 juin 2005*

➤ « On ne peut pas accepter que le projet routier empiète sur la Znieff de type I des coteaux de Saint-Adrien (site Natura 2000). »

● *Jean-Pierre Girod, Les Verts de Haute-Normandie - Contribution écrite du 15 juin 2005*

➤ « Parler de développement durable pour ce projet alors qu'il a été conçu dans les années 1970 et inscrit au Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1972 et qu'à cette époque, la notion n'existait pas, cela rend non recevable cet argument. »

● *Jérôme Chaïb, Directeur de l'Agence régionale de l'environnement de Haute-Normandie (AREHN)
Réunion publique du 23 juin 2005*

➤ « Les coteaux de Saint-Adrien offrent à la fois un patrimoine naturel et un patrimoine culturel avec l'existence d'une chapelle troglodyte du XV^e siècle à flanc de falaise. Sur le plan écologique, le site est caractérisé par un ensemble de pelouses rases et hautes, de pré-bois et bois calcicoles. Rien que les pelouses abritent 320 plantes supérieures sur les 1800 que compte la flore de Haute-Normandie. Parmi les espèces présentes dont beaucoup possèdent une forte valeur patrimoniale, 9 sont protégées par la loi de 1976, notamment des endémiques comme l'alisier de Fontainebleau ou la violette de Rouen. »

● *Philippe Leveque, Phytoécologue, Administrateur et pilote du réseau nature de HNNE - Réunion publique du 23 juin 2005*

➤ « Dernière entité, les vallons : le vallon de l'Aubette et la vallée du Robec où l'on va retrouver des petites vallées de la Seine avec des systèmes de coteaux calcaires, de bois calcicoles etc., des sites qui n'ont pas l'intérêt de Saint-Adrien mais qui ont un rôle primordial, celui de jouer le rôle pour que les espèces puissent bouger et passer de la vallée de la Seine à la vallée du Cailly et plus loin au Nord de la Seine-Maritime. Ce qui fait que tout cela confondu, on est à 80 % sur des zones sensibles. »

● *Conservatoire botanique national de Bailleul - Contribution écrite du 23 juin 2005*

➤ « Le coteau des roches de Saint-Adrien appartient au vaste continuum écologique des coteaux de la vallée de la Seine en aval de Paris jusqu'à l'embouchure de la Seine. Il constitue l'un des sites les plus remarquables de Haute-Normandie pour la richesse de sa flore (plus de 400 plantes recensées), pour ses grandes entités de pelouses calcicoles globalement dans un bon état de conservation, ses pinacles crayeux et ses éboulis en pied de falaise avec notamment la présence de la Violette de Rouen. Cette situation est unique dans le Nord de la France. »...

« Le projet conduira à une fragmentation irrémédiable du corridor écologique des écocomplexes calcicoles de la vallée de la Seine, corridors d'importance européenne. »

● *Michel Ameline, Directeur du Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie - Réunion publique du 23 juin 2005*

➤ « S'il est effectivement vrai que le Conservatoire, porteur d'un programme LIFE sur les coteaux de la vallée de la Seine – ce n'est pas l'Europe qui est porteuse de ce programme, c'est bien le Conservatoire – a acheté ces terrains au titre du programme LIFE, avec des crédits européens, compte tenu des éléments dont on dispose aujourd'hui, les deux entrées de tunnel ou les deux sorties comme on veut, toucheront les terrains acquis par le Conservatoire au titre du programme LIFE pour lequel il y a un engagement du conservatoire vis-à-vis de l'Europe d'affecter ces terrains à une vocation unique de protection de la nature. Donc là, il y aura un problème à voir avec le maître d'ouvrage et le propriétaire du site, et ensuite il y aura effectivement un problème à régler entre l'État, si ce projet se fait, et l'Europe, par rapport à des crédits européens, et je rappelle aussi les crédits d'État et régionaux qui ont été mis pour l'acquisition de ce site. »

● *Christine Leneveu, DIREN de Haute-Normandie - Réunion publique du 23 juin 2005*

> «L'intérêt supérieur du site de Saint-Adrien est de bénéficier d'un programme LIFE qui a été porté par le Conservatoire National des sites de Haute-Normandie. La présence de sites Natura 2000 donne des obligations à l'État. Ces obligations sont de faire une évaluation des incidences, qui doit être faite dans le cadre de ce projet. En cas d'incidence significative, il faut absolument qu'une solution alternative soit recherchée. Quand on dit significative, c'est significative pour les habitats et les espèces de la directive, ce n'est pas en termes de surface mais en termes d'importance écologique. Lorsque l'on a vraiment une impossibilité de solution alternative, le projet ne peut se faire que s'il est d'intérêt public majeur et présente des mesures compensatoires significatives par rapport à l'impact et, ce qui est très important pour le site de Saint-Adrien, si le site possède des habitats et des espèces prioritaires, seuls sont possibles des projets visant la santé et la sécurité publiques, ou bien des projets d'intérêt public majeur, et ceci, uniquement après avis de la Commission Européenne.»

● *Philippe Leveque, Phytoécologue, Administrateur et pilote du réseau nature de HNNE Réunion publique du 23 juin 2005*

> «La chouette chevêche est représentée par 40 ou 60 couples installés sur le rebord du plateau Est, l'espèce ne compte que quelques centaines de couples en Normandie.»

«Ce que nous demandons c'est que le projet soit repris à zéro, à la base, avec de véritables études de variantes qui prennent en compte l'environnement.»

● *H.N.N.E. - Contribution écrite du 4 octobre 2005*

> «[Sont concernées par le projet] les zones semi bocagères des rebords de plateaux, habitats en très forte régression particulièrement bien conservés à l'Est de Rouen comme en témoigne la population de Chouette chevêche, la plus dense de la région et un réseau exceptionnel de mares. La survie de cet ensemble fragile sera entièrement compromise par le projet et les inévitables aménagements connexes.»

«Nous considérons que le tracé actuel est mauvais à très mauvais sur le volet paysage.»

● *Olivier Lemoine, ingénieur écologue - Réunion publique du 23 juin 2005*

> «Saint-Adrien, (...), c'est aussi un paysage exceptionnel. Impact sur les paysages : on est plus dans le domaine de l'esthétique, du culturel, du patrimonial, c'est important. Et l'image paysagère, la ceinture verte, cette dernière étant quand même a priori une belle zone de nature de campagne»

● *Groupe des élus municipaux - Rouen Verte et Solidaire - Contribution écrite du 6 octobre 2005*

> «Le tracé proposé traverse les champs captants de plusieurs points de prélèvement d'eau potable. Or, la nappe aquifère est très vulnérable en raison du caractère karstique de la craie : les éventuelles pollutions circulent très rapidement dans le sous-sol, sans filtration, et atteignent la nappe et donc les captages d'eau. La préservation de la qualité de la nappe dans ce secteur est donc de première importance. La ressource en eau de l'agglomération est directement menacée par le projet. Le contournement traverse non seulement les zones de vulnérabilité maximale de la nappe aquifère mais en particulier les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable. Sont concernés 5 captages : Fontaine-sous-Préaux, Saint-Aubin Epinay (2), Belbeuf et Saint-Étienne-du-Rouvray. Pendant le chantier et ensuite lors de l'exploitation de la voie routière, l'alimentation des habitants de l'agglomération en eau potable est menacée par une pollution accidentelle et même par une pollution chronique.»

● *Dominique Benoist - Contribution écrite du 22 juin 2005*

> «Ce projet semble n'avoir pas intégré les exigences du 21^e siècle en matière de diminution de la pollution. N'est-ce pas in fine un simple déplacement de pollution ? La pollution atmosphérique insupportable pour le centre de Rouen est-elle plus acceptable sur les plateaux Est et sur le Sud de l'agglomération ?»

● *Mairie de Belbeuf - Contribution écrite du 10 octobre 2005*

> «Si tout est fait pour réduire le bruit en zones de plaines, par enfouissement autant que possible des voies de circulation, ce ne sera pas le cas pour le fond de la vallée de Saint-Adrien. Le bruit monte et nuira gravement aux habitants des lotissements de Belbeuf, sur le plateau. De plus la configuration de la vallée a un effet amplificateur des bruits.»

● *Études préparatoires au Schéma Directeur de l'Agglomération de Rouen*

> Deux variantes de tracé sont préconisées.

«En aval des captages d'Épinay, par la traversée dans le secteur d'un seul vallon, avec ouvrage d'art... Un contournement plus éloigné des zones sensibles, par un passage au Nord de la forêt de Préaux (protection du captage de Fontaine-sous-Préaux et du massif boisé) et à l'Est de la vallée de l'Aubette (protection du captage d'Épinay et des massifs boisés)».

● *CAR - Pôle de l'Eau - Contribution écrite du 30 juin 2005*

» «Aussi, pour éviter une érosion accrue des talwegs récepteurs aval déjà très sensibles, il sera nécessaire de créer des ouvrages de régulation spécifiques. Plus généralement, il est impératif de multiplier les ouvrages de régulation et les points de rejet afin de diffuser au maximum les eaux pluviales».

«Bien que le territoire concerné dépasse sensiblement le périmètre du SAGE, par cohérence, ses objectifs sont à prendre en compte à l'échelle de l'ensemble de ce projet. De plus, la structure de bassin versant en charge du suivi des actions du SAGE doit être associée aux groupes de travail».

● *Agence de l'Eau, Direction Seine aval - Contribution écrite du 23 septembre 2005*

» «Il faut savoir qu'à ce jour il n'existe pas à proprement parler, de mesures de protection des ressources en eau du secteur. Avec ou sans contournement, des efforts dans ce sens devront être entrepris par les collectivités responsables. Toutefois, l'existence du contournement entraînera des contraintes (et donc des coûts) supplémentaires qui pourraient être de nature à s'interroger sur la pérennité de plusieurs points d'eau».

● *Mairie de Belbeuf - Contribution écrite du 10 octobre 2005*

» «Un tunnel en pente acceptant le trafic de matières dangereuses, qui se termine sur un pont en pente et en courbe, paraît être une absurdité sans nom. Alors que partout, tout est fait pour réduire les risques, le tracé projeté créera une nouvelle zone de grands dangers. Est-ce le périmètre d'une zone SEVESO qui autorise une telle aberration? D'autre part, comment se comporteront les falaises particulièrement fragiles dans ce secteur de Saint-Adrien? »

● *Dominique Benoist - Contribution écrite du 22 juin 2005*

» «En quoi ce tracé serait-il une solution pour le transport de matières dangereuses? De nombreux tunnels sont interdits à de tels transports. Quelles garanties et quelles normes permettent le passage de matières dangereuses dans le tunnel sous Belbeuf? »

● *DRIRE Haute-Normandie - Contribution écrite du 22 septembre 2005*

» «La zone d'étude liée au projet de Contournement Est de Rouen est concernée dans sa partie Sud-Ouest par les risques industriels. Plusieurs établissements relevant de la directive SEVESO sont en effet implantés sur la commune d'Oissel. (...) Compte tenu de la densité des établissements industriels sur l'agglomération rouennaise, le projet de Contournement Est de Rouen impactera les zones d'aléas liés à ces établissements. Il conviendra que le projet contribue à une réduction globale des risques au niveau de cette agglomération»

● *Francis Bia, Coordination des associations contre le Contournement Est de Rouen*

Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005

» «...En ce qui concerne la carte qui nous a été présentée, on a l'impression que le centre de Rouen... est la partie la plus concernée par la qualité de l'air, or, il est évident que le problème se trouve dans les zones périphériques boisées... Il serait quand même réducteur de dire que la pollution est plus insidieuse sur le centre de Rouen, alors qu'elle l'est sur l'ensemble de la périphérie, et notamment sur les plateaux Est. Je rappelle que c'est là où on a dépassé en nombre de jours les 180 microgrammes précités. Donc, demain, avec le contournement, on peut prévoir un afflux de pollution, notamment avec la partie boisée, ... »

● *Annick Van Eslande - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

» «...Donc, les habitants de la rue du Boc sont, semble-t-il, les grands sacrifiés du contournement. Vous reconnaissez vous-même que vous êtes trop près des maisons, de sorte que, pour nous, ce tracé n'est pas acceptable. Quelles mesures sont néanmoins prévues pour préserver la qualité de vie des riverains très proches?... Est-ce que vous pourriez nous expliquer où se trouvera le point de jonction avec le barreau vers l'Eure, car vous avez dit que vous ne pouviez pas le savoir actuellement. Parce qu'on craint bien que ce soit aussi là, chez nous. Est-ce que vous pouvez nous rassurer un tout petit peu? Ou est-ce qu'on doit vraiment tout subir? Est-ce que ce sera tout pour nous?»

● *Dominique Bied, Cap 21 - Réunion de Boos du 22 septembre 2005*

» «Ensuite, petit détail sur le bruit, si jamais ce contournement est décidé et se fait, il y a une bonne manière de réduire le bruit sur les deux fois deux voies, c'est de baisser les vitesses. Donc, si ce contournement se fait, je suis pour une limitation des vitesses vers les 80, 90 kilomètres/heure, pour réduire le bruit provoqué par le roulement des pneus sur la route, qui est le bruit essentiel, en termes de bande passante, sur ce genre d'infrastructure.»

● *Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville - Réunion publique de Fontaine-sous-Préaux du 15 septembre 2005*

> «...Juste une remarque... Il y a ici, sur ce qui est projeté, la notion de jardins calmes avec environ 40 décibels. C'est à peu près la situation que nous connaissons dans les zones rurales sur le tracé du contournement : jardins calmes. C'est-à-dire en gros 40. Vous nous dites dans celui d'après ou celui d'avant, je ne sais pas, avec l'obligation de résultat, que nous devons maintenir le niveau sonore à un niveau de 60 décibels, ce qui, par simple soustraction, fait déjà 20 décibels de plus, 20 ou 25, si l'on considère que les jardins calmes c'est entre 30 et 40 décibels.

Donc pour la plupart des gens qui sont sur le contournement, on va passer de 30 à 40 à une obligation minimum de 60. Et ce qu'a précisé tout à l'heure Monsieur Carmillet en disant qu'un décibel cela ne s'entend pas, 3 décibels c'est sensible, et à 10 décibels de plus cela double la notion du bruit. Là, on ne sera pas à 10 décibels de plus, on sera entre 20 et 25 décibels de plus. Donc je pense quand même qu'il va y avoir une différence notable. Je ne suis pas sûr, par contre, que ce que nous allons avoir en plus au niveau des décibels ce sera autant de moins dans les zones traversées actuellement par les radiales, parce que de toute façon il y aura quand même du trafic. Donc eux vont peut-être y gagner quelques décibels, et cela reste à voir, tandis que nous c'est vrai que dans les zones rurales nous allons en avoir entre 20 et 25 de plus. Ce qui est carrément infernal ! »

● *Didier Tissot, Association La Goutte d'eau - Réunion publique du 20 juin 2005*

> «Face à des critères de terrain qui pourraient mettre en cause ce tracé, face à des problématiques de financement, le ministre, dans sa décision, doit considérer en priorité le facteur humain dans son environnement global. Remettre ce projet à plus tard, c'est contribuer à enlaidir les sorties et les entrées de Rouen. Remettre ce projet à plus tard, c'est contribuer au départ forcé des populations s'y trouvant actuellement. Remettre ce projet à plus tard, c'est ne pas reconnaître le problème de réchauffement de la planète.»

VARIANTES ET SOLUTIONS ALTERNATIVES PROPOSÉES LORS DU DÉBAT

● *Jean-Pierre Girod, Les Verts de Haute-Normandie*

Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005

> «Dans les études de trafic, on oublie quand même de dire que 80 % du trafic ce sont des voitures particulières et que la plupart se rendent plutôt au centre de Rouen puisque les études démontrent que la grande partie des déplacements, c'est aussi bien Rouen droite que Rouen gauche. Par rapport à ça, à chaque flux on doit avoir des réponses, plus en termes de transports collectifs, en sachant que si Rouen a effectivement un certain nombre de congestions, on peut comparer par rapport à d'autres villes européennes ou françaises, que le taux de parking, c'est-à-dire le nombre de places mises à disposition au centre de Rouen est largement supérieur à des agglomérations comparables, et qu'à ce niveau-là, effectivement, c'est une pompe aspirante à voitures parce qu'il n'y a pas d'autres solutions.»

● *Carine Douville, Conservatoire des Sites Naturels de Haute-Normandie - Réunion publique du 23 juin 2005*

> «Je ne pense pas que le fait d'éviter Saint-Adrien remette complètement en cause le projet de Contournement Est de Rouen.»

● *Dominique Bied, Responsable transport à Cap 21 - Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

> «...je voudrais rebondir sur ce qu'a dit Christine Leroy, parce que c'est peut-être la réflexion la plus importante qui a été dite ce soir, c'est qu'il faut changer de mode de pensée. Au lieu de penser : «j'ai beaucoup de trafic, j'ai une saturation et donc je construis des rocares et des routes et des routes et des routes», «je dois au contraire gérer les déplacements, gérer la mobilité, manager la mobilité».

● *Claude Dechamps, Délégué Régional TOS Haute-Normandie Picardie - Contribution écrite du 20 mai 2005*

> «Dans l'état actuel, le tracé retenu pour le contournement Est ne prend pas en compte la nécessaire protection des milieux naturel et il est au yeux de l'Association Nationale pour la Protection des Eaux et des Rivières dite TOS incompatible en regard des préconisations du SDAGE du Bassin Seine-Normandie et il va se traduire par la destruction de sites naturels remarquables. Nous demandons qu'une nouvelle étude sérieuse de faisabilité soit établie en modifiant le tracé prévu et en prévoyant les impacts réels de cette future infrastructure routière sur le transport routier et sur les diverses pollutions qu'il va induire pour le secteur de l'agglomération rouennaise concerné.»

● *Herbert Baum - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

> «...Sotteville-sous-le-Val. Cette variante existe depuis les années 70 et c'était du temps où l'aménagement de la vallée de la Basse Seine a vu le jour. Pourquoi la DDE a supprimé, éliminé cette variante ? C'est une question très précise et je souhaite une réponse précise.»

● *Association GRALBOL - Ciel Tranquille et Environnement - Contribution écrite du 28 juin 2005*

> «L'association Gralbol a donc imaginé qu'un contournement positionné plus à l'Est de Rouen permettrait de détourner du Grand Rouen les liaisons de transit Nord-Sud, les liaisons Est-Ouest pouvant être également partiellement détournées. La liaison nord-sud, captée au nord de Rouen sur l'A28 à hauteur de Morgny la Pommeraie au lieu-dit le Vert Galant, serait ainsi détournée, récupérant au passage les trafics de transit de la RN31 à l'Est

de Martainville, la RN14 entre Bourg-Beaudoin et Mesnil-Raoul, longerait la limite Sud de La Neuville-Chant-d'Oisel, traverserait le bois Longboel pour descendre vers Romilly sur Andelle, se débrancherait au lieu-dit la Briqueterie à Alizay, vers l'A13 au Sud à Incarville-Louviers, en jonction avec sa continuité naturelle, l'A154, et vers l'A13 à l'Ouest à Sotteville-sous-le-Val. Consulter le plan annexé. Cet itinéraire boucle la rocade autour de Paris, débouche complètement la vallée de l'Andelle dans ses liaisons de et vers Louviers-Evreux, déleste intégralement le transit Nord-Sud au travers de l'agglomération Rouen-Elbeuf, sans pour autant surcharger davantage l'A13 entre les échangeurs 19 Incarville et 23 La Maison Brûlée.»

● *H.N.N.E. - Contribution écrite du 4 octobre 2005*

> « On peut donc définir deux pistes pour la définition d'alternatives :

Chercher un tracé situé sur des espaces aussi plans que possible. La sensibilité des écosystèmes y sera moindre et, de plus, un tel tracé pourra être largement aménagé en déblai, ce qui réduit énormément ses impacts paysager et sonore, impacts que la série de viaducs de l'actuel tracé va amplifier.

Chercher à recycler des espaces dégradés (friches industrielles, zones de grande culture), et refuser un développement non durable qui consiste à dévorer les espaces naturels de l'Est rouennais. »

● *François Merle, Conseiller municipal de Val-de-Reuil - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

> « ...Je voulais aussi faire une proposition alternative qui consiste à partir du contournement Est à ce qu'il n'aille pas vers le Rond-point des Vaches, je l'appelle comme ça, je suis désolé, mais qu'il descende plus vers le Sud pour rattraper et rejoindre l'A13 vers Sotteville-sous-le-Val. Ça doit pouvoir être suivi sur la carte. Et ce qui fait que ça permet d'avoir une liaison qui va de l'A28 jusqu'à l'A154 en passant par l'A13, ce qui semble effectivement obligatoire, sans être obligé de faire un deuxième pont, sans être obligé de faire tous les ouvrages d'art qui sont prévus. Et donc une solution qui est à la fois plus économique et vraisemblablement plus respectueuse de l'environnement, à la fois sur le plan de la qualité de l'air, sur le plan de la préservation des milieux. »

● *Dominique Benoist - Contribution écrite du 22 juin 2005*

> « Ce projet est vieux de trente ans et finalement peu modifié. Les experts en politique pétrolière nous prédisent que le recours à cette énergie fossile va bientôt devenir un luxe avec l'effondrement des réserves (et ce à très court terme, 10 à 15 ans). Est-il raisonnable de considérer qu'avec un pétrole rare et onéreux la circulation automobile ne cessera de s'accroître ? »

● *Pascal Labbé, Vice-président à la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, conseiller municipal délégué à Louviers
Contribution et présentation publique du 20 octobre 2005*

> « Utiliser au maximum la réglementation qui ne nécessite pas d'aménagements nouveaux :

- baisse de la vitesse sur l'A13 en reconnaissant qu'elle est devenue de fait une autoroute urbaine sur la traversée du Grand Rouen.
- déviation par des itinéraires obligatoires pour les camions en transit dès la mise en service du 6^e pont de Rouen.
- Poursuite des politiques aussi ambitieuses que réussies, d'une part de la Communauté d'Agglomération de Rouen pour la mise en place de solutions innovantes de transports en commun et de la Région, d'autre part, dont la pertinence des investissements réalisés dans le TER se mesure par le succès rencontré auprès des utilisateurs toujours plus nombreux.

Réalisation du projet le moins coûteux :

- Réaliser une jonction de l'A28 au niveau de Isneauville - Quincampoix jusque à l'A13 à Sotteville-sous-le-Val par un large contournement qui évite au maximum les zones urbanisées et écologiquement fragiles.

Et abandon :

- du projet de rocade Est ;
- du grand contournement par l'Ouest ;
- du pont sur la Seine entre le Manoir-Sur-Seine et Val-de-Reuil raccordé à un barreau "Eure" à l'A13. »

● *Ghislain de Boissieu, Président du Port de Rouen - Réunion publique du 28 juin 2005*

> « Je voudrais parler du tracé qui nous a été montré tout à l'heure (tracé des Verts de Haute-Normandie), qui est effectivement très intéressant, je dirais même très séduisant. Il passe sur une zone de plateaux où il y a beaucoup moins, effectivement, je dirais, de problèmes d'environnement ou d'écosystème. Il y aura moins d'ouvrages d'art, il va passer après près de la zone d'activités d'Incarville, Val-de-Reuil et Pont de l'Arche. Il va permettre de desservir également une zone logistique qui est un projet d'une centaine d'hectares et donc, en conséquence, il peut donner, je dirais, satisfaction à ceux qui sont très soucieux, je dirais du cadre de vie et des perturbations éventuelles que peut amener le tracé numéro 1 dans un ensemble sensible. Mais, je dirais que c'est un hold-up très élégant sur le contournement tel qu'il est prévu, car il ne servira pas tout à fait aux objectifs majeurs pour lesquels ce contournement est prévu, à savoir de décharger Rouen de son trafic camion et de permettre le développement du pôle économique de la région. »

● *René Hamon, Association Non à l'autoroute - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

> «...La suppression du péage d'Incarville ou la gratuité pour les 27 et les 76 pour ramener sur le tronçon Incarville/Criquebeuf tous les usagers de l'A13, qui tous les jours par milliers surchargent la RN15 et la RD321 au niveau de Pont-de-l'Arche, et ceci pour éviter de payer. Et ceci constitue l'unique raison de la surcharge au niveau de Pont-de-l'Arche, ce qui amènerait une extension jusqu'à Incarville du rôle de rocade urbaine de l'A13. Cette rocade urbaine des bassins d'emplois de Louviers, Val-de-Reuil, Elbeuf, Rouen entièrement gratuite s'étendrait donc de l'échangeur d'Incarville à celui de Maison-Brûlée.

Cette solution constitue une utilisation vraiment opérationnelle de l'A13, axe existant, assez important pour accueillir le supplément de trafic de la liaison avec le contournement Est. Elle assure la liaison A28, A13, A54 par le Contournement Est de Rouen et la RD18E. Rappelons que l'A54 est reliée à l'A13 à Incarville. Elle résout totalement les problèmes de circulation à ce niveau, surtout si l'on tient compte des améliorations qui seront apportées par la déviation de Pont-de-l'Arche. Elle représente un maillon de l'axe Nord/Sud ou axe Calais/Bayonne, maillon certes un peu plus long que le prolongement de l'A54 mais qui en contrepartie assure le passage loin des agglomérations des milliers de véhicules et de camions et une plus grande rapidité qu'un barreau eurois coupé de ronds-points et à vitesse réduite. Elle améliore la desserte de la vallée de l'Andelle en soulageant le trafic sur le pont de Pont-de-l'Arche, mais si nécessaire, cette desserte peut être encore améliorée en appliquant les suggestions énoncées dans l'argumentaire complet déjà fourni en contribution au débat... »

● *Didier Popiela - Réunion publique du 9 novembre 2005*

> «Une voie de contournement à l'Est va engager l'agglomération de Rouen pour des décennies. Il est de la responsabilité de chacun de définir la meilleure solution.»

LA MAÎTRISE D'OUVRAGE, LE FINANCEMENT ET LA QUESTION DU PÉAGE

● *Conseil régional Haute-Normandie - Cahier d'acteur*

> «La Région, au vu de la situation actuelle de congestion de l'agglomération, et consciente de la dégradation des conditions de vie et de santé des habitants, des pertes économiques engendrées, de la gabegie en ressources énergétiques et de l'atteinte au patrimoine écologique régional, a décidé de participer à la réalisation d'une section routière de liaison entre l'A28 (secteur de Quincampoix) et l'A13-A154 (secteur d'Incarville).

La Région s'est engagée, au titre du CPER, à financer cette liaison A28-A13 indispensable, et a déjà mobilisé les crédits nécessaires pour la poursuite des études et des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de ce projet qui est sous la maîtrise d'ouvrage de l'État.

Elle se positionne ainsi très clairement, pour la réalisation de la liaison A28-A13 sous les délais les plus rapprochés.»

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération Rouennaise a prévu la réalisation d'une jonction de ce tracé avec le Sud de l'agglomération au niveau de Saint-Étienne-du-Rouvray. Dans le cadre du contrat d'agglomération la Région accompagnera ce projet de desserte locale...

Toutefois à l'image des clefs de financement retenues dans les autres opérations routières inscrites au ou hors CPER, l'État, en tant que Maître d'ouvrage de l'opération, doit définir les règles de financement, et les collectivités locales concernées pourraient financer pour partie la réalisation de l'infrastructure.

Par contre, la Région considère l'idée de mise en place d'un péage total ou partiel sur cette infrastructure, comme contraire aux objectifs poursuivis, car cette barrière physique et financière retirerait pour les habitants toute opportunité et fonctionnalité à cette infrastructure.

La Région s'interroge cependant, sur la volonté du maître d'ouvrage (l'État) de dissocier le projet de liaison A 28-A13 en deux sections, et de mener la procédure de débat public uniquement sur le Contournement Est entre l'A28 et Saint-Étienne-du-Rouvray.

Cette démarche ne saurait libérer l'État de son engagement à financer la totalité du projet, y compris la section Boos-Incarville, permettant ainsi la continuité autoroutière entre l'A28, l'A13 et l'A154.»

● *Conseil général de Seine-Maritime - Cahier d'acteurs*

> «Le projet de contournement assurant la liaison A28-A13 devrait être réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de l'État. Toutefois, compte tenu de la priorité que le département attache à cette réalisation, il reste ouvert à toutes propositions et toutes solutions qui pourraient en hâter la réalisation, du type substitution de maîtrise d'ouvrage pour la totalité ou une partie du projet ou un montage financier innovant faisant intervenir un partenariat public-privé.

Il est par contre, défavorable, à l'installation d'un péage sur la section nord de la liaison considérant inacceptable le coût d'un péage pour les usagers locaux compte tenu des objectifs assignés à la liaison.

Enfin pour être précis, le département serait favorable à l'idée d'assurer la maîtrise d'ouvrage du franchissement de la Seine et la poursuite du projet jusqu'à l'intersection de la liaison A28-A13, dès lors que la solution proposée est cohérente avec la Rocade Sud qui se raccorde sur la RD18E.»

● *Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen - Contribution du 13 juin 2005*

> « Le Partenariat Public Privé : nouvelle formule ouverte par la loi où l'État confie à un tiers, sur une durée calculée en fonction du projet, une mission globale de financement de la réalisation à l'exploitation de l'infrastructure. Le cocontractant perçoit un loyer de l'État pendant toute la durée du contrat. »

● *Claude Debarre, Maire de Saint-Aubin-Celloville - Réunion publique du 13 juin 2005*

> « ...D'abord, le péage : j'avais cru comprendre, mais je devais être le seul, que dans l'arrêté ministériel du 24 décembre 1996, il avait été question par le Ministre d'accorder un contournement Ouest concédé et une voie à l'Est non autoroutière et donc, sous-entendu non concédée. J'en avais d'ailleurs demandé confirmation au Préfet qui m'avait reçu et qu'il m'avait dit qu'il n'y aurait jamais de péage sur le contournement Est. Par contre, j'avais été saisi d'un projet privé qui m'a été présenté en juillet 1997 émanant à la fois du Groupe Bouygues et de la CCI, et que l'on me demandait de défendre. Et ce projet de 1997 privé, chose amusante, pendant que je travaillais moi sur le projet officiel, pour moi, il n'y en avait qu'un, on m'en avait présenté un autre qui était déjà, de toute façon avec péage. Je me demande s'il est toujours valable ou s'il a été abandonné depuis. »

● *Michel Jeanne, Maire de La Neuville-Chant-d'Oisel - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

> Aujourd'hui, ce contournement ne peut se faire qu'avec un péage. Il n'y a pas un seul centime à mettre de la part de l'agglomération de Rouen, de la part du département, de la part de la Région, de la part de l'État, dans cette affaire là. Et tout le monde aujourd'hui le sait. Et ce n'est pas au moment où l'État privatise les autoroutes qu'on va trouver effectivement des financements pour réaliser ce contournement. Il sera donc à péage. Ça veut dire que tous les chiffres qu'on nous donne aujourd'hui sur les trafics routiers, sont des chiffres qui ne veulent strictement rien dire »

● *Serge Maurey - Réunion publique de Boos du 22 septembre 2005*

> « Concernant le péage, il ne faut pas oublier qu'actuellement l'État se désengage de la gestion des autoroutes, de même qu'il se désengage pour les nationales. Alors je ne vois pas, à part le péage ou une augmentation d'impôts importante, comment le financement pourra être mis en place. »

● *Alain Patrizio, CCI de Rouen - Réunion publique de Boos*

> « ...Alors maintenant le problème du péage. Il est difficile effectivement de passer en concession, de concéder, d'avoir un péage sur un contournement complet. On a vu les difficultés qu'il y a eu en particulier avec le contournement de Lyon. Par contre il est possible... qu'une infrastructure, qu'un ouvrage d'art puisse être concédé. Et c'est pour ça que nous avons émis pendant un temps, l'idée de concéder la partie ouvrage d'art sur la Seine et uniquement la partie ouvrage d'art sur la Seine qui représentait à peu près 50 % du coût du projet. Par contre, quand on parle de concession dans le cadre d'un partenariat public-privé, il n'y a pas de péage. C'est l'État et les collectivités qui passent commande à un concessionnaire qui exploite et qui le rémunère au travers d'un contrat de concession. Mais ce n'est pas pour cela qu'il y a du péage. C'est l'État et les collectivités qui abondent... »

● *Jacques Brifault, Vice-président de la CCI de Rouen - Réunion publique du 13 juin 2005*

> « ...Sur le financement, il y a plusieurs possibilités et de nouvelles options sont ouvertes depuis la loi de décentralisation du 13 août 2004 :

- la prise en charge par l'État, où on sait que le phasage sera long, voire aléatoire,
- la concession, avec un concessionnaire payé par les redevances d'un péage. Des questions se posent sur l'opportunité d'un péage, à quel niveau et quel effet cela aura-t-il ?
- le partenariat public-privé, qui est une nouvelle possibilité offerte par la loi où l'État confie à un tiers, sur une durée calculée en fonction du projet, une mission globale de financement, de la réalisation à l'exploitation de l'infrastructure. Le cocontractant perçoit un loyer de l'État pendant toute la durée du contrat. Le taux de rentabilité socioéconomique du projet est estimé très positif.

Allons-y. Trouvons la meilleure formule et profitons de ce débat pour peaufiner le projet avec l'ensemble des forces vives pour faire de Rouen une vraie ville capitale. »

● *Jean-Claude Mogé - Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005*

> « Je suis de Belbeuf et je vous ai posé une question la semaine dernière, concernant les feuilles d'impôts, parce que je considère que c'est vraiment le projet le plus aberrant qui nous est proposé, qui comporte le plus d'infrastructures, de ponts, de tunnels etc. Je pense qu'il faut mettre le point sur ce que va devenir la feuille d'impôts si on s'engage dans le projet tel que vous nous le proposez. Parce que là, j'ai entendu un tas de mensonges pour justifier ce tracé que rien ne justifie... »

● *Jean-Pierre Girod, Les Verts de Haute-Normandie*

Réunion publique de Saint-Étienne-du-Rouvray du 26 septembre 2005

» « Par rapport au coût, j'ai découvert que l'on a maintenant un dixième ouvrage en vue, donc on n'est plus à neuf mais à dix. Sur les dix ouvrages, je me suis amusé à faire un simple calcul. Le contournement Est qui est proposé par le maître d'ouvrage égale presque le coût d'une autoroute de montagne, en prenant les autoroutes les plus coûteuses de France. »

● *Gérald Le Corre - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

» « ...sur la question du coût du rachat du péage d'Incarville. Le problème, c'est que d'année en année, on nous dit « ça coûte cher, il n'y a pas de solution ». Ce que j'ai du mal à comprendre, c'est qu'aujourd'hui il faut quand même le dire, la SAPN qui est filiale à 100 % de la SANEF, il suffit de lire la presse ou d'écouter encore la télévision où on nous vend la privatisation des autoroutes. Et de l'autre côté, on nous dit « S'il n'y a plus de péage d'Incarville, il y a des pertes financières parce que les résultats d'exploitation sont en baisse ». Il suffit d'aller sur le site du Ministère de l'Intérieur et on se rend compte de quoi ? Il y a 17 groupes, en particulier des groupes du bâtiment, qui ont fait des offres de rachat de la SANEF pour une bonne raison, c'est qu'effectivement à long terme, ça rapporte des sous et donc des profits aux actionnaires. Il y a quand même une solution simple au niveau du coût. Si ces groupes, alors je ne suis pas pour la privatisation des autoroutes, bien au contraire, je suis pour la gratuité des autoroutes, services publics, etc. Mais si effectivement on nous dit « Il y a des groupes qui se battent pour acheter la SANEF et la SAPN, eh bien ils n'ont qu'à mettre suffisamment d'argent pour supprimer en particulier les pertes de résultats d'exploitation ». Ça serait quand même la moindre des choses et effectivement, ça permettrait d'avoir une circulation plus fluide. Et ce qui est effectivement dommageable dans l'ensemble des études qu'on vous a présentées - il y a beaucoup de chiffres, etc. mais à aucun moment donné dans l'étude, on ne parle pas des solutions, ne serait-ce qu'au moment de l'étude - je serais tenté de dire qu'il y a eu quelque chose qui aurait été respectueux, ça aurait été effectivement de prendre l'hypothèse de la suppression du péage d'Incarville pour qu'on puisse discuter des chiffres. Et aujourd'hui, ça n'a pas été fait et ça c'est la responsabilité de l'État et c'est dommageable... »

● *Marc-Antoine Jamet, Maire de Val-de-Reuil - Réunion publique de Val-de-Reuil du 10 octobre 2005*

» « ...Pourquoi a été mis ce péage ? Chacun le sait, il a été mis à cet endroit-là parce que l'affrontement des grands élus de Seine-Maritime et de la région parisienne faisaient en sorte que ce serait l'Eure qui paierait et que le minimum de gratuité d'autoroute serait sur l'Eure et le maximum serait en région parisienne et en Seine-Maritime. Quand les problèmes sont immoraux, il est bien d'y apporter une solution.

Ce péage est un péage antisocial dans la mesure où on connaît tous des gens qui se refusent absolument à prendre ce péage le matin et le soir en raison de la charge que ça représente, quotidienne pour eux, ce n'est pas uniquement un problème de transport, c'est également un problème social. Les gens ne veulent pas le prendre parce qu'ils ne peuvent pas le prendre... »

● *Pascal Flambard - Réunion publique du 10 octobre 2005*

» « ...Je suis utilisateur de la liaison Rouen-Louviers, enfin plutôt Louviers-Rouen, trois jours par semaine puisque je travaille à temps partiel. Et je propose qu'après avoir essayé de rendre le péage gratuit pendant un mois, on double le prix du péage pendant un mois, que l'on instaure un péage à Criquebeuf et que l'on rende les transports publics quasiment gratuits. Et qu'au lieu d'avoir onze rotations aller-retour par jour pour aller de Louviers ou d'Évreux à Rouen, on en mette cinquante et qu'on double le nombre de trains pendant un mois et qu'après, on fasse effectivement les comptes. »

● *Pascal Labbé, Vice-président à la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, conseiller municipal délégué à Louviers*

Réunion publique de Val-de-Reuil (10 octobre 2005)

» « ...On nous a présenté enfin une estimation du prix d'un tronçon du barreau Eure, donc l'ouvrage principal, le pont, le viaduc au-dessus de la Seine et de l'Eure. J'aimerais qu'on ait une fourchette de prix sur l'ensemble du barreau parce que déjà c'est une somme assez phénoménale, donc je suis inquiet du coût total de la liaison envisagée d'Incarville jusque vers Boos en fait, dans ce secteur-là. Moi je pense que c'est tout à fait déraisonnable et qu'il faut utiliser au mieux l'existant... »

● *Simone Autret - Réunion de clôture du 9 novembre 2005*

» « Le deuxième point qui me laisse des regrets, c'est l'impression que tout le monde n'ait pas voulu jouer le jeu du débat d'idées, de la discussion non polémique mais argumentée, où l'on accepte qu'un autre prenne le contre-pied à partir d'éléments concrets et dans la rationalité, sans que le statut social de celui qui émet une opinion ajoute ou retire de la valeur à son propos : l'avis d'un simple citoyen importe autant que celui d'un élu, avez-vous rappelé vous-même, après le Président de la Commission nationale de débat public. (...) Aux réunions publiques, les habitants sont en présence de « décideurs » locaux qui sont souvent aussi nos employeurs ou clients, ou donneurs d'ordre – ou ceux de nos enfants – nos supérieurs hiérarchiques, ou des élus qu'il faut solliciter pour des aides, allocations, logements, etc. Je ne parle pas de la pression qui est ressentie par les demandeurs d'emploi... Vous comprendrez qu'il n'est pas aisé pour un citoyen d'émettre un avis personnel, ou de venir prendre position contre son chef de bureau en dehors des heures de travail... »

REVUE DE PRESSE

DÉBAT PUBLIC SUR LE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN

9 JUIN - 9 NOVEMBRE 2005

Support	Intitulé	Date
● Paris Normandie	➤ Bientôt un débat public sur le Contournement Est de Rouen	16 mai 2005
● Paris Normandie	➤ Les Verts s'accrochent au coteau	23 mai 2005
● Tous à vélo avec Sabine <i>Société amicale pour la bicyclette en Normandie</i>	➤ Transports : flux et reflux	4 juin 2005
● Paris Normandie	➤ Les pigeons concurrencent les grands projets	4 juin 2005
● Le Monde	➤ Ouverture du débat public sur le Contournement Est de Rouen	9 juin 2005
● AFP	➤ Ouverture du débat public sur le contournement de Rouen	9 juin 2005
● Le Monde	➤ Ouverture du débat public sur le contournement de Rouen	9 juin 2005
● France 3 Normandie	➤ 19/20	9 juin 2005
● France Bleu Haute-Normandie	➤ Journal	9 juin 2005
● RCF	➤ Journal	9 juin 2005
● Infoceane.com	➤ Ouverture du débat public sur le contournement de Rouen	10 juin 2005
● Paris Normandie	➤ Le contournement de Rouen passe par la concertation	11 juin 2005
● Paris Normandie	➤ Rocade Est : encore un débat public	13 juin 2005
● Paris Normandie	➤ Une bouffée d'oxygène	13 juin 2005
● Le Bulletin	➤ A quoi servira cette nouvelle consultation ?	14 juin 2005
● France 3 Normandie	➤ 12/14	14 juin 2005
● France Bleu Haute-Normandie	➤ Journal	14 juin 2005
● Paris Normandie	➤ Rocade Est : le spectre du péage plane	15 juin 2005
● La Gazette de Rouen	➤ Contournement Est : mobilisation générale !	18 juin 2005
● Agglomag	➤ Vous avez la parole !	Été 2005
● Paris Normandie	➤ L'autoroute sous ma fenêtre	20 juin 2005
● Paris Normandie	➤ Franck Gilard, Maire des Andelys	21 juin 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement : le débat tourne en rond	22 juin 2005
● Le Bulletin	➤ Entre espoir, inquiétude et interrogations	28 juin 2005
● Paris Normandie	➤ 2 100 signatures pour la forêt du Rouvray	30 juin 2005
● Infoceane.com	➤ Le département hostile à tout péage mais prêt à prendre la maîtrise d'ouvrage	8 juillet 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement Est : « le débat public prouve son utilité »	11 juillet 2005
● Le Bulletin	➤ Le débat public était attendu par la population	12 juillet 2005

Support	Intitulé	Date
● France 3 Normandie	➤ Contournement Est : point d'étape du débat public	5 septembre 2005
● France 3 Normandie	➤ 19/20	5 septembre 2005
● France 3 Normandie	➤ Charles Gachelin : invité plateau du 18/19	5 septembre 2005
● Villes et Transport	➤ Le Contournement Est de Rouen	septembre 2005
● France Bleu Haute-Normandie	➤ Journal	5 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement : une piste plus à l'Est	9 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Les conseils de quartier et l'avis des Rouennais	17 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement Est : le bruit hors la loi	17 septembre 2005
● Le Bulletin	➤ Contournement de débat	20 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Les sept sujets à polémique de la rentrée	26 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Les entreprises soutiennent le contournement Est	27 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ En attendant le deuxième pont	28 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Les aménagements du petit Nojéon remis en cause	28 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Le contournement Est mobilise aussi la rive gauche	29 septembre 2005
● Paris Normandie	➤ Le centre-ville à la loupe des riverains	30 septembre 2005
● Rouen magazine	➤ Le bout du tunnel. Contournement Est	6 au 20 octobre 2005
● Paris Normandie	➤ « C'est trop facile de dénigrer un tracé »	10 octobre 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement Est de Rouen : une opportunité pour l'Eure	12 octobre 2005
● Infoceane.com	➤ Contournement Est de Rouen : le délicat raccordement vers l'Eure	13 octobre 2005
● Paris Normandie	➤ Les pro-contournement en action	18 octobre 2005
● Paris Normandie	➤ Les pro-contournement font du bruit	19 octobre 2005
● Paris Normandie	➤ L'effet « Kiss Cool » du contournement Est	20 octobre 2005
● La Dépêche	➤ Contournement Est de Rouen : la CASE va se prononcer	20 au 26 octobre 2005
● Paris Normandie	➤ Francis da Costa, président du Medef Rouen-Dieppe	21 octobre 2005
● Paris Normandie	➤ L'utilité du barreau eurois reconnue par les élus	24 octobre 2005
● Le Moniteur	➤ La nouvelle A28 Rouen-Alençon préfigure les futures autoroutes	27 octobre 2005
● Le Bulletin	➤ Les habitants du hameau de Boc se sentent sacrifiés	1er novembre 2005
● Paris Normandie	➤ Dernier effort pour les supporters du contournement Est	2 novembre 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement Est : l'alternative des Verts	5 novembre 2005
● Paris Normandie	➤ Les « sacrifiés » du contournement Est	7 novembre 2005
● Paris Normandie	➤ Le tracé alternatif des Verts au contournement de Rouen	9 novembre 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement Est : le débat est clos	11 novembre 2005
● Paris Normandie	➤ Référendum local sur le contournement de Rouen	14 novembre 2005
● Paris Normandie	➤ Contournement Est : « une solution logique et moins coûteuse »	15 novembre 2005
● Paris Normandie	➤ L'héritage du « roi Jean »	24 novembre 2005



LOCALISATION



ROUEN

Barreau Sud

péage

- réseau principal actuel
- barreau sud en construction
- Études DDE**
- aire d'étude
- Fuseau de référence du Contournement Est soumis au débat public
- variantes du Contournement Est
- variantes du barreau vers l'Euve
- Propositions alternatives**
- proposition de GRALBOL
- proposition des Verts de Haute-Normandie

Nord

0 2 4 km

cndp
Commission particulière
du débat public
Contournement
Est de Rouen



**Commission nationale
du débat public**

6, rue du Général Camou

75007 Paris

Tél. 01 42 19 20 26

Site : www.debatpublic.fr