

**Avis motivé concernant la
Déclaration d'Utilité
Publique/DUP du projet
09 septembre 2016**

1/Rappel succinct de l'objet de l'enquête publique et des éléments essentiels la concernant

L'enquête publique a porté sur le projet de création du "contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13".

Elle a un triple objet :

- la déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet de liaison autoroutière A28-A13 située à l'est de Rouen menée au titre du Code de l'environnement;
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tracé routier menée au titre du Code de l'urbanisme;
- le classement de la liaison A28-A13 dans la catégorie des autoroutes mené au titre du Code de la voirie routière.

Le projet est censé répondre aux objectifs fixés par la décision ministérielle du 2 mars 2006 du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTETM) et plus précisément par les articles 1 et 3 de celle-ci , à savoir :

- accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux situés au Nord et à l'Est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération;
 - délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux;
 - favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle;
 - permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'Est de Rouen.
- Le dossier porté à l'enquête publique définit correctement les enjeux présents.

Ils sont d'ordre humain, environnemental et économique.

Au niveau humain, le projet est censé améliorer globalement les conditions de vie des habitants en leur permettant de se déplacer plus facilement et plus rapidement qu'aujourd'hui.

Mais il est perçu par une partie du public comme discriminatoire, jugeant au contraire que celui-ci va détériorer leurs conditions de vie.

Les résidents de certains zones géographiques du projet considèrent en effet que le projet va gâcher leur cadre de vie (pollution visuelle par un ouvrage), apporter un surcroît de pollution, tant au niveau de l'air que du bruit , voire générer des problèmes de santé publique.

La perte de valeur de certains bien mobiliers ou l'expropriation de certains résidents , particuliers ou entreprises, apparaît pour eux, comme une conséquence importante du projet.

Bien que l'étude d'impact dise qu'aucune exploitation agricole ne sera touchée d'une manière importante "aucun siège d'exploitation n'est dans l'emprise du projet", il apparaît quand même que quelques exploitations pourraient être mises dans une situation critique par le projet.

Au niveau environnemental, l'étude d'impact fortement documentée incluse dans le dossier montre en effet que si plusieurs des impacts permanents ou temporaires, auront un impact résiduel faible, grâce aux mesures ERC proposées; il n'en sera pas de même pour certains impacts qui resteront forts ou seront considérés comme forts par le public malgré celles-ci.

Pour illustrer ce point, on retiendra:

- la consommation globale d'espace au sol sur les 27 communes de la bande d'EPDUP est de 516 ha, l'impact du projet restant fort en matière d'occupation des sols, bien que les emprises du projet soient réduites;
- il en est de même en ce qui concerne la consommation importante de terres agricoles (260 ha) et d'espaces boisés classés (146 ha pour lesquels l'impact résiduel reste considéré comme fort, malgré les mesures ERC);
- en ce qui concerne la qualité de l'air, l'impact résiduel sur les "puits de carbone restera fort" puisqu'une surface de l'ordre de 146 ha de milieux boisés sera détruite; les dépassements de seuils en particules PN10 sont considérés comme étant très ponctuels et localisés à proximité directe des voies et de ce fait considérés comme ayant un impact faible;
- concernant l'eau, l'impact résiduel est jugé fort concernant les eaux superficielles, puisqu'une surface de l'ordre de 1ha de milieux aquatiques et humide sera détruite. Bien que l'impact résiduel sur les captages AEP et les nappes soit jugé comme faible après la mise en place des mesures ERC, les spécialistes compétents attirent l'attention sur la fragilité des ressources en eau locales et rappellent que l'eau reste un facteur fondamental dont il faut sérieusement tenir compte dans le cadre du projet.
- pour ce qui est des milieux naturels, l'impact résiduel est considéré comme restant fort, car une surface d'environ 87 ha de milieux ouverts ou semi-ouverts sera détruite par le projet; impactant de ce fait certaines espèces dont l'habitat est protégé.

Au niveau économique, les enjeux sont très importants, voire majeurs; certains interlocuteurs le considérant même comme indispensable aux économies nationale et régionale.

Les enjeux d'ordre européen et national, liés à la création d'un axe de transit Nord/Sud, encore dénommé par ailleurs axe Calais/Bayonne, bien que présent au cœur du projet, n'apparaissent pas toujours clairement dans le dossier.

Les enjeux de redynamisation du tissu économique local apparaissent par contre clairement, car le projet est censé favoriser l'interconnexion multimodale des entreprises existantes et des plateformes en reconversion et en devenir.

Il doit également constituer une source d'attractivité pour la venue de nouveaux industriels.

Enfin il doit constituer un axe facilitateur pour l'accès au Grand Port Maritime de Rouen, notamment en ce qui concerne l'arrivée des céréales et des conteneurs.

2/Avis motivé de la commission d'enquête sur la DUP soumise à enquête publique

Après:

- étude du dossier concernant cette demande de DUP;
- entretiens avec le pétitionnaire;
- visites des lieux;
- réponses apportées par le pétitionnaire aux questions posées par la commission d'enquête;
- recherches documentaires complémentaires;
- rencontres avec le public lors des 40 permanences avec 279 personnes;
- rencontres avec les représentants: de la Région Normandie, des Conseils Départementaux, de la Métropole Rouen Normandie et de la CASE; les Députés des deux circonscriptions concernées, du CESER, de EELV;
- rencontres avec tous les Présidents d'EPCI et les maires de la bande d'EPDUP;
- rencontres avec les représentants des organismes suivants: Agence de l'eau, Air Normand, Agence Régionale de Santé, Chambres d'agriculture de la Seine Maritime et de l'Eure, Centre régional de Protection de la forêt, Office National des Forêts;
- rencontres avec les représentants du monde économique: Association "pour le contournement Est", CCI de Normandie et des Portes de Normandie, Club Logistique Seine Normandie, Fédération Nationale des Transporteurs Routiers; soit au total 117 personnes;
- écoute du public s'étant exprimé lors des réunions publiques soit au total 865 personnes;
- analyse des observations, propositions et contrepropositions portées aux registres d'enquête: réglementaires "papier" dans les lieux d'enquête et complémentaire "registre informatique", soit un total de 2851;
- analyse du mémoire en réponse fourni par le pétitionnaire, en réponse au procès verbal des observations, propositions et contrepropositions élaboré par la commission d'enquête.

La commission d'enquête publique à l'honneur d'émettre:

Un avis favorable à la demande de Déclaration d'Utilité Publique relative au projet de "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen" , assorti de quatre réserves et neuf recommandations, qui sont développées dans la suite de cet avis motivé.

Mais avant de développer les motivations qui ont conduit la commission à donner un tel avis, il convient de prendre en compte les éléments suivants.

C'est comme le précise le chapitre 1 du rapport d'enquête, cette enquête publique concerne " un projet qui tombe à un mauvais moment et qui accouche dans la

douleur".

Les arguments qui y sont développés particulièrement au paragraphe 1.1

"préambule", montrent toute les problématiques qui s'attachent aux projets de ce type et de cette ampleur et toutes les difficultés auxquelles se trouve confrontée une commission d'enquête publique:

- très long historique;
- revirements et contre-verses successifs, après une acceptation pratiquement unanime en 2005, pourquoi un rejet important en 2016?
- climat économique incertain;
- des contraintes qui s'alourdissent au fil de l'eau;
- une politique des transports en mouvement;
- une concertation réelle, mais pas toujours bien perçue;
- un contexte sociologique en forte évolution:
 - . contre-verses et rejet des autoroutes;
 - . principe d'égalité "bafoué" (gratuité autour de certains agglomérations, par exemple Caen, et payante autour d'autres par exemple Rouen);
 - . sensibilité environnementale de plus en plus accrue (climat - air - bruit - eau paysages - milieux naturels - flore - faune...);
 - . incohérences dans la transcription des politiques générales, par exemple transports et climat;
 - . renforcement du phénomène NIMBY (pas chez moi, chez l'autre);
 - . souci de plus en plus prégnant du cadre de vie, du bien être et de la tranquillité;
 - . atteintes à la santé en augmentation, de plus en plus documentées et médiatisées.

Néanmoins, la commission d'enquête précise que l'enquête publique repose sur des bases solides:

- l'étude du projet est sérieuse et le dossier d'enquête est complet;
- les étapes préparatoires ont été suivies;
- les textes ont été correctement appliqués;
- les moyens mis en place pour informer et permettre au public de s'exprimer ont été proportionnés à l'importance du projet;
- la commission a rencontré dans différentes circonstances un nombre important d'acteurs de l'enquête pour asseoir sa connaissance du projet: 1261 personnes au total;
- une analyse approfondie des observations, propositions et contrepropositions a été réalisée, qui a donné lieu à la rédaction d'un "procès verbal de synthèse des observations, propositions et contrepropositions" qui a été remis au maître d'ouvrage;
- celui-ci a apporté des réponses aux observations, propositions et contrepropositions formulées dans le cadre de son mémoire en réponse

Enfin, il faut se rappeler ce qu'est une DUP.

Tout d'abord, force est de constater qu'il n'existe pas de définition légale de l'Utilité Publique

La motivation de la commission d'enquête est donc une affaire d'appréciation à la fois personnelle et collective.

La DUP résulte d'un arbitrage entre divers intérêts publics et privés.

La jurisprudence montre que depuis l'arrêt du conseil d'état du 25/05/1971 intitulé "ville nouvelle Est" l'utilité publique ne s'apprécie pas seulement en fonction du but poursuivi et de l'intérêt de l'opération projetée, mais aussi en tenant compte du passif de l'opération, c'est à dire de ses inconvénients.

Elle se résume dans ce que l'on appelle habituellement la théorie du bilan

" une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente"

C'est ce que la commission d'enquête a tenté de faire en toute honnêteté.

3/ Les éléments ayant motivé l'avis de la commission d'enquête

3.1 Un projet qui répond globalement aux objectifs qui lui ont été fixés par la décision Ministérielle du 02 mars 2006

Le projet de contournement Est de Rouen est conçu pour répondre aux objectifs définis par la décision ministérielle du 2 mars 2006 du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer (MTETM) et plus précisément par les articles 1 et 3 de celle-ci, à savoir :

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

Force est de constater que les éléments qui se dégagent du dossier d'enquête, d'ailleurs corroborés par d'autres études montrent la nécessité de désengorger l'agglomération rouennaise, cet argument n'est d'ailleurs pas contesté par les détracteurs du projet qui considèrent tous qu'il faut faire quelque chose.

On rappellera ici pour mémoire que:

- la circulation autour de la RD 6015 à Rouen est classée dans "les routes françaises les plus engorgées en 2015" (classement établi par nombre d'heures perdues par an);

- les difficultés de circulation mentionnées dans le dossier d'enquête se vérifient et augmentent chaque jour.

Par contre, même si les objectifs parlent de "permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'Est de Rouen" il oublie de parler de l'axe Nord/Sud ou Calais/Bayonne qui est certainement un des principaux objectifs sous-tendus, mais non explicite du projet, qui aurait mérité d'être plus explicité et développé.

Neuf types de propositions et contrepropositions ont été formulés, allant de l'abandon pur et simple du projet, à un projet amputé de certaines parties (abandon du barreau de Rouen ou du barreau de l'Eure).

Certaines proposant le retour à des variantes initiales telles que SSV (Sotteville-sous-Val) ou NSA (Nord-Saint-Adrien) ou d'autres prônant l'adaptation des infrastructures routière existantes, ou un contournement déjà existant par l'Ouest (A150, Pont Flaubert et Sud III).

Enfin d'autres préconisant l'abandon du routier par rapport aux développements des transports ferroviaires, fluviaux, collectifs et modes "doux".

La commission a pris bonne note de ces propositions et contrepropositions et après les avoir analysées d'une manière détaillée, notamment au regard des arguments fournis dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, elle est amenée à considérer qu'elles ne correspondent pas aux objectifs énoncés plus haut et alloués au projet.

Par contre, elle constate que certaines d'entre elles, loin d'être antagonistes avec le projet, lui sont complémentaires et sont déjà intégrées en partie dans le dossier d'enquête publique.

Son argumentaire sur ce point est développé d'une manière détaillée au paragraphe 1094 du rapport d'enquête.

3.2 L'étude de trafic réalisée montre que le projet est adapté aux objectifs

Une étude sérieuse et documentée a été réalisée, elle a été confiée par le maître d'ouvrage à un organisme reconnu le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

Elle intègre les aspects trafic, gains de temps et évaluation socio économique.

Dans un souci de compréhension, la commission d'enquête a rencontré à deux reprises l'expert du CEREMA pour se faire expliquer dans le détail la modélisation des trafics retenue.

Dans son analyse détaillée du sujet qui figure au paragraphe 1093 du rapport d'enquête, la commission dit:

" Nous avons affaire à des analyses compliquées et difficiles à aborder, sans que ces analyses soient contestables dans leur déontologie. "

La modélisation des trafics constitue les premières des données analysées.

Les outils utilisés sont mentionnés tout comme la qualité des organismes spécialisés de l'Etat en charge de ces domaines.

Il est, ensuite, procédé à la confrontation d'hypothèses et à des analyses de l'interaction des paramètres pertinents.

Les éventuelles augmentations de trafic de transit figurent dans l'analyse :

« l'ouverture du projet offre un nouvel itinéraire alternatif et compétitif pour un certain nombre d'origines/destinations régionales et nationales, qui peut avoir pour conséquence une augmentation du trafic de transit à l'échelle de l'agglomération qu'il est possible d'estimer à partir des résultats du modèle interurbain de l'option de projet en les comparant à ceux de l'option de référence ».

Il en va de même pour ce qui concerne le calcul socio-économique.

Suivent les références des logiciels puis des études utilisées qui sont donc consultables pour qui le voudrait, ce qui est parfaitement correct.

La Commission a détaillé sa position par rapport à cette analyse essentielle.

La relative nouveauté de ce type d'évaluation explique certaines hésitations mais ne sauraient conduire à des conclusions autres que positives.

Cette analyse, même si elle devra évoluer lors d'opérations ultérieures du même type est solide, bien conduite et aussi transparente que souhaité.

Cette étude repose entre autre sur des enquêtes routières et sur des enquêtes ménages/déplacements dont certaines données sont assez anciennes qui mériteraient d'être réactualisées avant le lancement du projet.

3.3 Un intérêt indéniable pour l'économie locale

Même si plusieurs contributions laissent penser que le projet n'aura aucun intérêt pour l'économie et qu'il pourrait même avoir un effet néfaste sur celle-ci en détruisant quelques entreprises et en consommant une partie des terrains prévus pour les reconversions industrielles; il se dégage de l'enquête publique que la majorité des acteurs économiques considèrent que celui-ci est d'importance vitale pour le territoire.

De nombreux arguments ont été mis en évidence pour soutenir cette position.

331 Le projet constitue un des éléments essentiels du maillage intermodal de l'économie de la Vallée de la Seine

Le grand Port Maritime de Rouen/GPMR représente 18 000 emplois et génère par ses activités une valeur ajoutée de l'ordre de 2,1 milliards d'euros, pour un trafic en 2015 de l'ordre de 22,5 millions de tonnes.

Pour rester compétitif, le GPMR doit veiller à être approvisionné d'une manière sûre et régulière, c'est pourquoi, même s'il développe les modes de transport massifiés par rail et fleuve, il considère que le transport routier reste et restera un des maillons fondamentaux de sa chaîne d'approvisionnement.

Il faut se rappeler que le mode routier représente dans ce cas 71% de la part modale des approvisionnements.

Les sources d'approvisionnement du GPMR étant essentiellement constituées de céréales, d'agroalimentaire, d'engrais, de conteneurs, le trafic routier desservant leurs points de production emprunte quotidiennement les RN 31, RD 6014 et 6015,

traversant de très nombreuses communes.

La mise en place du projet désengorgerait automatiquement ces voies d'accès.

332 Le projet assurerait la communication entre les zones industrialo-portuaires et les parcs d'activité existants ou en devenir

Il faciliterait les opportunités de développement des plateformes multimodales en cours de création telles que Seine Sud et Alizay/Le Manoir/Pitres et le désenclavement de la vallée de l'Andelle, également sources d'emplois.

La présence de six échangeurs et les possibilités offertes, en particulier au niveau des intersections avec les pénétrantes, pourraient offrir des perspectives intéressantes.

333 Il permettrait le développement de la filière logistique

La Normandie est la première région logistique sur l'ensemble des régions françaises. Employant 55 000 salariés dont 37 700 dans le territoire même du projet (Seine et Eure), elle constitue une des filières en plein développement, par le biais de nouvelles plateformes de stockage et de dispatching.

Ce développement est intimement lié à la création d'axes structurant permettant d'absorber les flux ainsi créés.

334 Il assurerait la pérennisation des activités industrielles existantes

L'agglomération rouennaise forte de 40 000 établissements et de 300 000 emplois cherche à pérenniser l'existant. La compétitivité des entreprises passe aujourd'hui par des facteurs clés que sont le transport et la logistiques disent les experts en économie.

La rapidité, la fluidité et la sécurité des échanges sont des facteurs incontournables du développement des activités existantes, voire à la reconversion de certaines activités (par exemple celle en cours de PETROPLUS).

335 Il représenterait un facteur d'attractivité pour des entreprises en recherche d'implantation

Disposer d'infrastructures adaptées permettant une livraison des matières premières et une expédition facile des produits finis vers la France, l'Europe, voire le monde est un élément fondamental pris en compte par les entreprises nouvelles qui cherchent à s'implanter ou celles plus anciennes qui cherchent à se réimplanter.

336 Le projet permettrait également de pérenniser et développer le commerce local

Le secteur commercial local représente 3000 commerçants, employant 10 000 salariés.

Les accès aux zones de chalandise qu'elles soient situées en centre ville ou en périphérie (Zone du clos aux Antes à Tourville-la-Rivière par exemple) sont difficiles; permettre une meilleur accessibilité aux clients est donc fondamentale.

337 Il contribuerait à la finalisation de l'axe de transit Nord Sud France favorable à l'économie nationale et européenne.

Il favorise également la mise en place du réseau métropolitain Caen/Rouen/Le Havre, facteur favorable au développement de l'économie normande.

Ces réseaux sont naturellement liés au transit, mais ils permettent également de mieux desservir le périmètre du projet, contribuant ainsi à renforcer son attractivité.

338 Les déplacements domicile/travail seraient facilités

Le projet devrait faciliter les déplacements et réduire les temps de trajet domicile/travail pour les habitants travaillant dans le périmètre du projet, soit par emploi direct de l'infrastructure proposée, soit pour d'autres par le désengorgement des voies qu'ils continueront à emprunter, mais qui seront déchargées du transit et d'une partie des échanges.

339 Le projet permettrait donc de contribuer au maintien des emplois existants, à faciliter la reconversion des emplois supprimés et pourrait être une source de création d'emplois supplémentaires reposant sur les éléments cités ci-dessus.

Le rôle économique moteur de l'infrastructure proposée dans le cadre du projet est d'ailleurs pleinement reconnu dans le SPADET (Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement du Territoire) qui constitue l'une des pièces du dossier d'enquête publique.

On peut y noter en particulier à la page 66, sous le titre "pour un rôle économique moteur de l'infrastructure", "qu'à l'issue d'un diagnostic partagé, les partenaires du territoire ont convenu des enjeux de la mise en valeur réciproque de l'infrastructure et du territoire, dont la dynamique est essentielle pour son rayonnement économique"

Le SPADET poursuit en précisant que: "dans une logique globale d'un développement équilibré de l'ensemble des fonctions économiques (industrielles, touristiques ...) présentes dans les territoires, et en permettant au trafic routier d'éviter les points de congestion, l'infrastructure assurera une desserte fiable des pôles d'activités et notamment de sa place portuaire.

Elle valorisera ainsi une position géographique stratégique et les fonctions logistiques et industrielles qui lui sont nécessaires.

Elle offrira également des possibilités d'organisation spatiale des activités qu'il conviendra de coordonner afin de tirer le meilleur parti des opportunités financières du territoire, tout en évitant un développement anarchique sur des secteurs peu appropriés".

Pour y parvenir , elle propose un certain nombre de mesures auxquels la commission d'enquête ne peut que souscrire:

- "organiser une répartition équilibrée des pôles d'activité à l'échelle du bassin de vie, en tenant compte de la nature des activités, des besoins de desserte et des

complémentarités possibles"

- "valoriser les territoires en assumant les mutations nécessaires et en réaffectant les sites en friches, afin de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles"
- "Affirmer les dessertes multi et intermodales des personnes et des marchandises pour les pôles d'activités existants et futurs dans une logique de développement durable"
- "éviter un développement opportuniste des zones commerciales à proximité des points d'échanges avec l'infrastructure et privilégier les logiques de complémentarité, notamment avec le commerce de proximité"

3.4 Un intérêt socio-économique avéré

341 Des gains de temps

Les gains de temps annoncés dans le dossier d'enquête publique ont été vivement contestés au cours de l'enquête « les gains de temps annoncés sont insuffisamment prouvés et... ils ne peuvent donc suffire à prouver l'utilité publique d'un tel contournement routier ».

Si la commission a noté ces contestations, elle a également noté les conclusions du CGI sur le sujet et considère qu'il est difficile d'imaginer qu'une structure à haut niveau de débit puisse ne pas avoir d'influences positives sur les temps de trajet des usagers; et considère pour sa part que le trafic de transit en bénéficiera, tout comme la plupart des déplacements à l'intérieur de la zone.

342 Une amélioration des conditions de sécurité

Les chiffres concernant l'accidentologie montrent que les autoroutes sont beaucoup plus sûres que les autres voies de circulation.

Le projet permettrait que de nombreuses communes actuellement traversées d'une part par un flot important de poids lourds et d'autre part par les transports de matières dangereuses ne le soient plus, améliorant de fait le niveau de sécurité global.

343 Une volonté de limiter la périurbanisation

Le dossier d'enquête publique souligne le fort accroissement des populations qui choisissent d'aller habiter dans des zones éloignées des centres villes.

Ce phénomène de périurbanisation a été souligné à de nombreuses reprises dans le cadre de l'enquête, comme préoccupant en termes de saturation des réseaux, de pollution et de consommation d'espaces agricoles.

Les dispositions fixées dans le cadre de la loi SRU sont destinées à freiner ce phénomène, elles sont complétées localement par les dispositions fixées dans les SCoT, PLU et POS et vont être confortées dans les PLUi en cours d'élaboration.

344 Une évolution démographique à nuancer

Des chiffres très volontaristes figurant dans les différents SCoT ont influencé l'étude. La Métropole de Rouen et plus encore le CA Seine Eure tablent sur des progressions fortes et volontaristes qu'il convient néanmoins de nuancer.

345 Une coordination des politiques d'aménagement de zones qui doit être poursuivie

"Une charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire" a été signée entre l'Etat et la Région, les deux départements et les grandes collectivités concernées par le projet.

Elle définit les grandes orientations retenues par les partenaires en matière de développement économique, de redistribution des modes de déplacement et de coordination des projets de territoire.

Le projet décrit dans le dossier d'enquête publique montre que ces préoccupations ont été retenues par le maître d'ouvrage mais pas toujours obligatoirement d'une manière assez détaillée "L'idée est d'encourager le développement économique dans une dynamique de développement durable : resserrement de la ville, cohérence entre urbanisme et transport, évolution des pratiques de mobilité.

Dans le SCoT, l'ensemble est présenté comme un tout cohérent, alors que dans le projet de contournement Est, il figure uniquement dans le volet routier, sans les mesures d'accompagnement" (Commissariat Général au Développement Durable/CGDD)

346 Une possibilité de poursuivre le développement des modes de transport alternatifs

Le dossier d'enquête publique note que: l'organisation actuelle du réseau de transports collectifs de l'agglomération, en étoile autour de Rouen, limite les relations périphériques directes.

Par ailleurs, le réseau bus « classique » est pénalisé par la congestion ne permettant pas d'offrir des temps de trajets compétitifs et fiables.

De fait, la saturation et la congestion des principaux axes routiers de l'agglomération ne favorisent pas le développement de services de transports plus performants (de type transport à haut niveau de service).

Les transports collectifs au sein de l'agglomération rouennaise devront continuer à être privilégiés.

Cependant, et en l'absence de contournement, les voitures et les poids lourds en ville occupent une large place, ce qui bride le développement d'autres modes de déplacement « doux ».

Dans les secteurs plus ruraux, comme la Vallée de l'Andelle ou le Pays entre Seine et Bray, l'offre proposée en transport collectif est une offre soit du type à la demande du fait du caractère plus diffus et moins dense de l'urbanisation, soit une offre de transports par car ou par train mais dont l'utilisation reste limitée, du fait en particulier de temps de trajet en transport collectif non concurrentiel avec la route ou l'absence de desserte.

Il apparaît donc que les modes alternatifs au mode routier sont aujourd'hui limités et fortement contraints par l'occupation du réseau et la congestion du trafic sur l'ensemble des axes.

Plusieurs axes d'amélioration sont proposés, mais la commission note que la construction d'une réelle alternative performante passera donc nécessairement par une libération du réseau, une réorganisation des déplacements et un report du trafic routier en dehors de l'agglomération dense.

3.5 Un projet soutenu par une politique des transports à développer et à coordonner

Le projet se veut cohérent avec les politiques de transport développées au plan national et régional.

Il n'est aucunement antagoniste avec les autres modes de transport, mais plutôt complémentaire avec eux.

Il s'insère dans une approche basée sur le développement progressif de l'inter-modalité et ne nuit en aucune façon au développement des autres modes de transport

Mais force est de constater chiffres à l'appui (étude de juillet 2016) que la part routière du trafic restera prépondérante aux horizons du projet et même après. Si la commission constate que la volonté locale est bien exprimée, par contre, elle note que sa traduction pratique mériterait d'être améliorée dans les faits.

Recommandation n°1

Le projet "liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen" est parfaitement cohérent avec les projets de déplacement portés par les autres collectivités et entités responsables.

La commission d'enquête demande une accentuation de la coordination des ces politiques.

Cette coordination pourrait entre autre se traduire autour du projet autour de la liaison A28 avec la RD 928 à Quincampoix, ou l'aménagement du rond point des Clouets à Val de Reuil.

3.6 Un coût financier et une rentabilité en rapport avec l'intérêt présenté par le projet

361 Sur le coût de l'infrastructure

Les caractéristiques spécifiques du projet dont l'infrastructure peut être assimilée à une "autoroute de montagne" compte tenu du profil du trajet et des nombreuses dénivellations, nécessitent la création de plusieurs ouvrages d'art importants et de nombreux déblais.

Les reports successifs de décisions étalés sur de longues périodes de temps ont augmenté les coûts de réalisation.

Le souci manifeste du maître d'ouvrage de préserver l'environnement humain et naturel s'est traduit par des mesures ERC dont certaines sont coûteuses.

La réunion de ces éléments justifie le coût élevé de l'infrastructure proposée dans le cadre de l'enquête publique.

362 Sur le financement de l'infrastructure et la mise en concession

L'état des finances de l'Etat ne permet pas de financer intégralement le projet.

La commission note que depuis plusieurs années, le financement des projets de ce type est réalisé par la mise en concession de ceux-ci.
Cette démarche a appelé bien des critiques du public dans le passé et encore dans le cadre de cette enquête publique.
La commission d'enquête a pris bonne note des explications émises par le pétitionnaire, celles-ci sont claires.
La différence entre un partenariat privé autoroutier et le contrat concessif est bien explicité.
Les montages financiers de l'un et de l'autre sont bien définis.
Le recours à la concession a effectivement été annoncé, et explicité dès 2014 lors du débat public.
Elle n'a pas à se prononcer sur la manière dont le projet est monté financièrement, il a été confirmé par la lettre ministérielle en date du 7 janvier 2015.
Il est très probable, que la réalisation du projet sans subvention d'équilibre (ou d'investissement), demanderait une vingtaine d'années, à raison des 50 millions d'euros par an de subvention actuellement attribuée à l'investissement routier (source dans le dossier), pour arriver à regrouper le 886 millions d'euros nécessaires à la réalisation du projet.
Un tel retard risquerait d'être préjudiciable à l'intérêt économique et public souhaité.
La commission note néanmoins que les explications apportées dans le dossier d'enquête publique auraient pu être confortées par des précisions portant sur une estimation de la répartition du financement pour chaque collectivité contributrice à parité avec l'Etat, car cela aurait leur aurait donné plus de visibilité.
Par contre la commission s'étonne (voir l'avis sur la qualification en autoroute) de l'absence d'éventuels « fonds européens », cela, au vu de l'importance que va revêtir l'autoroute sur l'axe Nord / Sud "Calais Bayonne" dans le cadre des transits européens.

363 Sur le péage

Il est prévu un système de péage « fermé ».
Le paiement est effectué au prorata des kilomètres parcourus.
Le conducteur prend un ticket à l'entrée et paye en sortant.
C'est le sujet qui a rassemblé le plus de contributions contre lui.
L'analyse qui est faite, bien qu'intéressante et fouillée n'est pas de nature à répondre aux craintes exprimées par les contributeurs concernant la *notion de péage* les touchant directement !
Le problème du péage a été évoqué d'une manière récurrente depuis le début de l'enquête.
Le dossier d'enquête publique rappelle que le péage:
- doit être la contrepartie effective du service rendu;
- doit traduire l'égalité de traitement des usagers.
Ces principes sont conformes aux droits européens, dont l'un d'eux réaffirme la pertinence d'une redevance proportionnelle à l'usage.
C'est une des raisons qui a fait choisir un « péage fermé ».

La réponse apportée par le pétitionnaire, que ce soit dans le dossier d'enquête publique ou son mémoire en réponse est précise et détaillée.

Bien qu'une autoroute, selon le code de la Voirie Routière, soit en principe gratuite, des dérogations sont prévues, tel est présentement le cas.

Le principe de modulation de péage est développé.

Il est clair que le concessionnaire, dans sa réponse à l'appel d'offres devra proposer des montants de péages le plus bas possible, afin de se voir attribuer la concession (c'est une des données).

Malgré cela, la commission a pris bonne note, des engagements pris par le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse page 87 paragraphe 3-3-4 d'introduire dans son cahier des charges pour l'appel d'offres, des propositions concernant des modulations favorables pour les utilisateurs réguliers, comme il en existe ailleurs (à Amiens ou à Orléans).

364 sur les avis de l'Autorité Environnementale et du Commissariat Général à l'investissement

Certes des critiques figurent dans les rapports du CGI, de l'AE et dans les contributions du public, mais elles ne portent ni sur la démarche mise en œuvre ni sur la qualité des analyses.

Le dossier d'enquête publique a été soumis à la contre-expertise du Commissariat Général à l'Investissement le 6 novembre 2015, qui a analysé ces questions en détail.

Il a considéré que le dossier était complet, logique et conforme aux attentes et que la démarche était claire, conforme aux textes et aux recommandations en vigueur à la date de l'enquête publique.

Ce travail a été salué par la Commissariat Général à l'Investissement qui a conclu en disant que le dossier constituait une bonne base d'étude.

365 Conclusions de la commission sur cette partie

En conclusion sur cette partie de l'avis motivé, la commission veut souligner la très grande richesse des analyses mais aussi, la difficulté, pour le profane de comprendre et de s'approprier un ensemble de notions complexes et souvent très techniques.

L'enquête est une enquête d'utilité publique et il convient de ne jamais perdre de vue l'indispensable accessibilité de tous les documents pour chacun des citoyens désireux de s'approprier l'essentiel d'un projet.

Les critiques des déposants et de certains des intervenants en réunions publiques portent sur des points précis du dossier, mais ne remettent pas en cause ni le contenu de celui-ci, ni la rigueur de la démarche.

réserve N° 1

Une modulation du péage au bénéfice des utilisateurs réguliers, particulièrement en ce qui concerne la mobilité pendulaire, devra impérativement figurer au cahier des charges.

La commission d'enquête préconise fortement de retenir comme hypothèse les formules les plus favorables aux usagers, telles que celles décrites par le maître

d'ouvrage dans son mémoire en réponse à la page pour Amiens et l'A29 ou Orléans et l'A10.

3.7 Une emprise de DUP proportionnée à l'importance du projet

Comme le montre le dossier, ce type de projet reste un consommateur important d'espace et les enjeux qui en découlent sont conséquents.

On note par exemple, une consommation globale de 516 ha d'espace au sol répartis sur les 27 communes de la bande d'EPDUP.

Les surfaces agricoles, avec 260 ha et forestières avec 146 ha sont très touchées. Des mesures ERC sont proposées pour limiter les surfaces concernées et les impacts engendrés, la commission a pu noter par exemple une diminution de la consommation foncière agricole et bâtie par une diminution des emprises des échangeurs; mais néanmoins, comme on peut le constater certains impacts restent quand même forts.

Des mesures de compensation sont prévues, mais il est important que les préconisations faites par les Chambres d'agriculture de Seine Maritime et de l'Eure, l'Office National des Forêts/ONF et le Centre Régional de la Propriété Forestière/CRPF; tant en matière de quantité que de qualité soient bien intégrées.

3.8 Des atteintes à la propriété proportionnées à l'importance du projet

La concertation de 2014 a conduit à ne plus "couper en deux" certains villages comme c'était le cas auparavant, ce qui est une avancée notable.

Néanmoins la géographie tourmentée de la zone du projet, les évolutions en matière d'urbanisation et les contraintes environnementales conduisent néanmoins au maintien de certaines atteintes à la propriété.

Ces atteintes à la propriété restent nécessaires pour que le projet puisse être réalisé, mais celles-ci doivent faire l'objet d'une attention particulière du MO.

381 les propriétés agricoles

Certaines exploitations dont la liste a été dressée par les Chambres d'Agriculture voient leur activité compromise.

Par exemple le GAEC Bauchet à Saint-Aubin-Celloville, la ferme de l'Essart à Préaux, etc...

Recommandation n°2

Veiller à minimiser les impacts pour les exploitations concernées, en tenant compte:

- des demandes des exploitants touchés;
- des recommandations des organisations agricoles;

En positionnant avec soi le tracé final, en veillant à la mise en place de dispositifs adaptés de franchissement et à ce que des compensations appropriées soient apportées dans les autres cas.

382 les exploitations forestières

Certaines exploitations forestières risqueraient de voir leur exploitation compromise à cause des accès aux parcelles.

Le dossier d'enquête prévoit un rétablissement des accès aux parcelles en tenant compte des recommandations du CRPF et en compensant là où cela est nécessaire.

383 les habitations individuelles et les entreprises

Plusieurs habitations individuelles et entreprises situées dans la bande d'EPDUP sont impactées de plein fouet par le projet.

Des mesures d'expropriation prévues par les textes leur seront appliquées; il semble nécessaire voire indispensable de clarifier la situation pour les propriétaires concernés le plus rapidement possible compte tenu des enjeux individuels.

Recommandation n°3

Les propriétaires concernés par d'éventuelles expropriations sont dans l'indécision quant à leur avenir depuis plusieurs années.

La commission d'enquête préconise que dès la promulgation de la Déclaration d'Utilité Publique, des propositions de rachat soient faites aux propriétaires concernés par l'intermédiaire d'un organisme public (par exemple EPNF).

3.9 Des enjeux environnementaux forts et des mesures ERC proportionnées aux enjeux

Les enjeux environnementaux sont bien identifiés.

L'étude d'impact est extrêmement détaillée et documentée.

Les impacts sont correctement évalués.

Les mesures ERC sont proportionnées aux enjeux.

Mais un certain nombre d'enjeux continuent à avoir un impact fort malgré les mesures ERC proposées.

Un certain nombre d'enjeux environnementaux, bien que pris en compte, ont conduit la commission à faire des propositions d'amélioration, celles-ci sont développées ci-dessous:

391 Les impacts visuels

Les caractéristiques du projet conduiraient à la construction de plusieurs ouvrages d'art sur l'ensemble du tracé.

Les impacts de ces ouvrages sont forts car ils coupent souvent le paysage, créant un impact visuel difficile à accepter par les riverains.

Il apparaît nécessaire que pour qu'ils soient bien acceptés, que ces ouvrages d'art soient adaptés et intégrés au contexte local.

Recommandation n°4

Mettre en place des viaducs méritant bien le nom "d'ouvrages d'art", fonctionnels, avec des architectures innovantes, bien intégrés dans le paysage minimisant les coupures visuelles.

La commission préconise la création d'une commission architecturale, associant les acteurs locaux, qui donnera son avis sur les propositions du concessionnaire.

392 Milieux naturels, faune et flore

Un important travail d'identification, de mise en place de mesures de préservation et de conservation diverses a été réalisé.

Les études figurant dans le cadre de l'étude d'impact sont très détaillées et documentées.

Les mesures ERC correspondantes sont identifiées et proportionnées aux impacts.

Recommandation n° 5

Les éléments complémentaires mentionnés par certaines associations ou particuliers pendant la durée de l'enquête conduisent à recommander de compléter l'inventaire faune/flore en intégrant ces données nouvelles et en proposant des mesures ERC appropriées.

393 Bruit

Le dossier d'enquête montre que le bruit est un facteur environnemental important dans le type de projet présenté.

Il rappelle que l'exposition au bruit des riverains d'une telle infrastructure est réglementé et rappelle la réglementation en vigueur à la date de l'enquête publique.

Un certain nombre de mesures ERC sont développées dans le dossier, telles que murs anti-bruit, merlons, mise en déblais de l'infrastructure, aménagements paysagers mais les riverains les plus proches s'interrogent sur leur réelle efficacité.

Recommandation n°6

Compléter les campagnes de mesures déjà lancées, en tous points de l'infrastructure dès son positionnement calé, pour affiner, voire renforcer les mesures ERC proposées.

D'excellentes idées sont développées dans l'étude fournie par la CASE dans son étude déposée dans le cadre de l'enquête.

D'autres sont également développées par l'AFFSET telles que la réduction de la vitesse* dans les zones urbanisées les plus proches, l'amélioration des revêtements des chaussées...

La mesure proposée à Saint-Etienne-du-Rouvray pour limiter le bruit de la voie ferrée pourrait être judicieusement extrapolé à la protection des riverains de la rue d'Epreville à Incarville.

Enfin la commission considère qu'il est préférable de prendre en compte l'émergence du bruit** (état initial du bruit + 5 dB(A))

* la commission préconise aussi la mise en place de radars tronçons au niveau des points stratégiques pour rendre efficace ces mesures
** différence entre le bruit ambiant incluant le bruit particulier en cause (celui lié à l'infrastructure) et le niveau de bruit résiduel constitué par l'ensemble des bruits habituels en l'absence du bruit particulier en cause.

394 Air, impact climat et pollution atmosphérique

Si d'une part, l'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête publique attire l'attention sur le fait suivant:

« La problématique de la pollution de l'air en Haute-Normandie n'est pas très différente de celle des autres régions françaises.

On retrouve notamment en zone urbaine la question des pollutions liées au trafic routier et au secteur résidentiel tertiaire, les pollutions industrielles, les pollutions liées au secteur de l'agriculture etc...

La surveillance doit cependant rester de mise.

D'autres pollutions restent problématiques parmi lesquelles le dioxyde d'azote et les particules.

Pour le dioxyde d'azote, les valeurs limites européennes sont dépassées sur les sites de proximité trafic de Rouen.

Des efforts doivent être menés pour la réduction des émissions de ce polluant principalement imputable -à part égale- au transport routier et à l'industrie.

Concernant les particules, l'heure est aussi à la vigilance. Si la Haute-Normandie et ses principales agglomérations ne sont pas touchées par le dépassement des valeurs limites européennes que connaissent d'autres régions la situation reste préoccupante, car

des procédures d'information des populations sensibles sont déclenchées régulièrement. Les secteurs à viser pour obtenir une réduction des émissions sont multiples : industrie, résidentiel (chauffage notamment), agriculture, transport routier. Cette multiplicité des sources d'émission ajoutée à la complexité des formes et modes de production des particules rendent la maîtrise de cette pollution particulièrement difficile."

D'autre part, les données toujours issues de l'étude d'impact précisent que *"les seuils réglementaires sont toujours respectés à l'extérieur des voies de circulation"*, mais aussi que *"les surconcentrations significatives au regard de la pollution de fond préexistante sont localisées à proximité immédiate du projet autoroutier et atteignent des niveaux comparables à la pollution de fond à compter de quelques dizaines de mètres"*

Si globalement les zones les plus peuplées, plus particulièrement la Métropole Rouen Normandie voient leur niveau de pollution diminuer, les études réalisées montrent que *"deux secteurs déjà concernés par les enjeux liés à la qualité de l'air pourraient ne pas bénéficier de la mise en service de l'infrastructure nouvelle."*

Si dans un cas (raccordement d'Incarville), elles considèrent que *"l'impact est non significatif sur la zone de raccordement à l'autoroute A13"*; dans l'autre cas, elles

considèrent que *"Sur la zone de raccordement à la RD18e, ils mettent en exergue une contribution contrastée du projet dans un secteur déjà impacté en termes de qualité de l'air.*

Ainsi, les secteurs situés à l'Est du raccordement bénéficieront de l'infrastructure du fait de la décharge de trafic sur la RD18e, notamment poids-lourd.

Les secteurs à l'Ouest du raccordement à la RD18e ne bénéficieront pas d'une amélioration de la qualité de l'air, sans pour autant être impactés de manière significative au regard de la situation existante.

Enfin, les secteurs situés au Sud-Est du raccordement à la RD18e subiront une faible dégradation de la qualité de l'air existante, en proportion et en valeur absolue, du fait de la réalisation de l'infrastructure mais également des bretelles d'échange qui seront directement créées au droit du raccordement ou en provenance de l'échangeur de la zone Seine-Sud."

Pour mieux comprendre ces différents phénomènes pour lesquels elle n'avait pas les compétences appropriées, la commission a rencontré les représentants du spécialiste régional de ces questions: Air Normand.

Au vu de ces éléments, elle considère d'une part que l'impact climat apporté par le projet est contraire aux engagements dits "accords de Paris" de décembre 2015 pris par la France à l'issue de la COP 21; mais qu'il est inéluctable dans ce type de projet.

D'autre part, elle considère que même si *"des surconcentrations en polluants liées au projet sont effectivement modélisées le long du projet et qu'elles se dispersent très rapidement avec la distance au projet (quelques dizaines de mètres) pour atteindre des niveaux de l'ordre de la pollution de fond existante et sont, sur la quasi-totalité du linéaire, toujours inférieures aux valeurs limites de protection de la santé humaine"*, il est nécessaire de porter une attention très sérieuse à cette question, particulièrement dans la zone évoquée de Saint-Etienne-du-Rouvray qui serait a priori la plus touchée.

Recommandation n°7

Prendre toutes les mesures possibles pour réduire la pollution atmosphérique au droit de l'infrastructure, mais aussi la pollution atmosphérique de fond, entre autres en suivant les recommandations préconisées par l'ADEME sur le sujet, comme par exemple la réduction de la vitesse à proximité des zones à forte urbanisation. Mettre en place d'un comité non pas "de suivi", mais "d'accompagnement du projet" avec les participants ad-hoc, le plus rapidement possible dès la Déclaration d'Utilité Publique, moment où il sera encore temps de faire évoluer positivement les choses.

3. 10 Des enjeux sociaux très forts qui méritent d'être entendus et pris en compte

Lors de la remise du procès verbal des observations au maître d'ouvrage, la commission a tenu à attirer son attention sur trois zones du tracé particulièrement impactées par le projet, car touchées de plein fouet par les impacts de celui-ci, à savoir:

- le lotissement des deux avenues à Saint-Etienne-du-Rouvray;
- le hameau du Boc à Boos;
- le clos du Mouchel aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen;

Il ressort que ces quartiers constituent les zones urbaines les plus proches et denses de l'infrastructure proposée, la maison la plus proche du lotissement des deux avenues se trouve à approximativement 45 mètres du viaduc prévu dans le cadre du projet.

Les impacts potentiels évoqués étant:

- visuel
- bruit
- pollution atmosphérique
- santé

3101 Le lotissement des deux avenues à Saint-Etienne-du-Rouvray

Le maître d'Ouvrage et la commission ont été extrêmement sensibles aux problèmes que pose un passage de la structure en aérien au niveau des communes de Oissel et surtout de Saint Etienne du Rouvray.

Certains contributeurs ont évoqué la possibilité d'un passage en souterrain de l'autoroute, pour éviter un certain nombre de nuisances.

La commission a donc demandé au MO de bien vouloir répondre à cette demande. La commission tient à saluer la qualité du travail effectué dans des délais très contraints.

La réponse s'appuie, à l'évidence sur des éléments étudiés antérieurement dans le cadre du choix de la solution finalement retenue.

Les caractéristiques de l'ouvrage apparaissent précises :

« L'ouvrage souterrain serait ainsi long de 650m (il débiterait, coté RD18e, 100m avant de passer sous la rue Cotoni pour s'achever 60m après avoir franchi l'actuelle rue Désiré Granet à l'Est des voies ferrées. Il serait réalisé sous forme d'un cadre béton à 2 tubes dont les 2 sens de circulation seraient séparés par un mur central faisant office de support intermédiaire de la couverture ».

Les problèmes font l'objet d'un listage qui semble complet.

On y mentionne le déplacement de réseaux existants (Trapil, conduite de gaz et d'alimentation en eau), avant d'en venir aux principales contraintes :

La première concerne le passage sous les voies ferrées, ce qui impliquerait qu'un travail en coordination avec SNCF réseau soit planifié puis effectué. Les problèmes techniques sont envisagés mais ne sont pas d'un intérêt majeur aux yeux de la Commission.

Les entreprises qui mènent ces types de projets disposent d'une expérience qui ferait que des solutions seraient trouvées.

La seconde a fait l'objet de longs débats au sein de la commission et aussi, semble-t-il d'une longue réflexion des rédacteurs de la réponse.

Le terrain sur lequel serait implanté le passage en tranchée couverte est un terrain pollué par des activités de production d'engrais.

Or, et le MO ne se fait pas faute de le rappeler à ceux des commissaires qui ont travaillé antérieurement sur ce type de problème de pollution, la présence de

phosphate dans le sol et pire encore, la combinaison de cette présence avec celle de résidus d'ammoniaque rendrait impossible la prise des bétons de constructions. La commission ne nie pas le problème.

Elle est consciente des longs délais éventuellement nécessaires à une dépollution de la partie du site concerné et aux coûts générés par ces travaux, effectivement indispensables avant de commencer à positionner une structure souterraine. , Elle tient à rappeler que ces dépenses ne sont pas imputables à l'Etat lorsque le pollueur est connu.

Dans le cas concerné, il semblerait que plusieurs entreprises se soient succédé sur ces sites actifs tout au long du 20^{ème} siècle.

La zone est aussi très étendue en longueur et en contact avec la nappe phréatique. A supposer qu'un choix de cette nature soit fait, quelles en seraient les conséquences ?

- les procédures d'identification des responsables de la pollution seraient au mieux très longues, et feraient, à n'en pas douter l'objet de recours divers et variés qui interdiraient le début des travaux pendant de longues années.

-il serait plus sûrement impossible d'aboutir à une identification indubitable des responsables de la pollution. L'Etat serait alors obligé de prendre cette dépense à charge. Le coût impliqué serait donc celui qu'annonce le maître d'ouvrage. Un risque important de pollution de la nappe apparaîtrait en cas de panne des indispensables structures de pompage à implanter au point le plus bas de la structure.

La troisième contrainte, la contrainte financière est de première importance.

Les chiffres annoncés sont difficilement supportables en l'état : "Compte tenu des importantes incertitudes à ce stade préliminaire d'étude, l'ensemble des éléments d'analyse et de réflexion fait ressortir que le coût d'un tel ouvrage pourrait se situer dans une fourchette de 175 à 210M€TTC pour l'ensemble de l'ouvrage. Compte tenu de toutes les sujétions mentionnées ci-avant, il est très probable que le coût d'un tel ouvrage souterrain se situerait dans la partie haute de cette fourchette de coûts. Pour rappel, le viaduc de la proposition présentée à l'enquête publique est chiffré pour un montant de 34M€TTC. Puisqu'un tel ouvrage ne modifierait pas les fonctionnalités propres de l'infrastructure, ces 175 à 210 millions d'€TTC nécessaires à sa construction viendraient renchérir de fait le montant de la subvention d'équilibre. Les spécificités d'un tel ouvrage souterrain, la maintenance des équipements de sécurité, d'exploitation et de ventilation auraient également des incidences significatives sur le coût d'exploitation de l'infrastructure. Cette proposition alternative compromettrait la viabilité financière du projet, et affecterait sa rentabilité ».

L'ajout de ces sommes importantes et de dépenses supplémentaires demandées par la commission dans d'autres secteurs du projet aboutirait à une majoration de la subvention d'équilibre dont le niveau se situerait alors, nettement au-delà de 60% du coût total, ce qui est inenvisageable pour les raisons développées dans l'analyse socio-économique.

La commission s'est aussi penchée sur le principal problème avancé lors des réunions publiques, dans les contributions et les entretiens lors des permanences : celui de la pollution.

Le passage en souterrain apporterait-il une amélioration aux habitants concernés ?

La pollution serait concentrée aux deux extrémités du tunnel, mais aussi autour des puits d'aération implantés à intervalles réguliers sur l'ouvrage. Certes, un nombre plus réduit de riverains seraient touchés, mais ceux-là le seraient beaucoup plus avec des conséquences plus graves sur leur santé. Sans négliger le fait que les utilisateurs du tunnel baigneraient dans une atmosphère nocive au long de leur traversée.

La solution d'un passage en souterrain serait, par contre intéressante pour atténuer le bruit et la gêne induite par le bruit, déjà très présent du fait de la très grande proximité des voies de chemin de fer et des routes qui arrivent au rond-point des vaches ;

Un avantage indéniable serait la disparition de la nuisance visuelle.

La Commission a pris bonne note de l'engagement de l'Etat de mettre en place des mesures de protection des populations :

Ainsi, « le maître d'ouvrage propose d'améliorer l'insertion paysagère du viaduc de franchissement des voies ferrées au moyen d'aménagements environnementaux afin, notamment, d'améliorer l'environnement du lotissement des 2 Avenues.

Il s'agirait donc de profiter des espaces libérés par les expropriations en bordure nord du lotissement pour paysager le périmètre avec une densité appropriée d'arbres de haut jet masquant la vue sur le viaduc pourrait en être de même face au lotissement coté est des voies ferrées. »..

« Le maître d'ouvrage propose également de prolonger l'écran, prévu sur la partie sud du viaduc côté ouest, jusqu'à l'intersection du projet avec la RD18 (rue Cotoni) afin d'améliorer la ligne architecturale de l'ouvrage et donc de parfaire son insertion paysagère. En complément, au titre des mesures d'accompagnement du projet, le maître d'ouvrage propose de traiter le point noir bruit ferroviaire, identifié au droit du lotissement des 2 Avenues par la mise en œuvre d'un mur anti-bruit complémentaire ».

La Commission prend bonne note de ces engagements qui doivent impérativement être mis en place, dans les meilleures conditions techniques et esthétiques possibles. Elle s'est aussi penchée sur une étude très précise de la structure envisagée.

Il est évident qu'elle aurait un impact visuel important atténué cependant par des mesures liées à l'indispensable qualité architecturale de la structure et par les mesures paysagères que le MO exigera dans le cahier des charges.

Sauf à distordre la réalité, un passage en souterrain ne réglera pas le problème de la pollution. Celle-ci sera déplacée et concentrée en des endroits précis, ce qui pourrait être pire encore.

Les spécialistes consultés disent que la dispersion des polluants est effective en quelques dizaines de mètres.

La commission est parfaitement consciente de l'aspect Charybde ou Scylla du problème et de la gêne des riverains, dont il faut tenir le plus grand compte.

L'engagement de sommes colossales serait sans effet réel sur ce problème.

Le problème du bruit représente l'autre pollution majeure.

La commission insiste sur la qualité des protections phoniques à planter le long des voies ferrées. Il s'agit d'une compensation adéquate et justifiée.

Elle demande aussi que des sommes importantes soient consacrées à l'équipement des passages en aérien sur la longueur des ouvrages et particulièrement aux abords des habitations concernées.

Des limitations de vitesse devront être appliquées ;

Des revêtements anti-bruit seront posés sur l'ensemble des voies ;
Des écrans phoniques d'une hauteur maximale par rapport aux techniques actuelles seront disposés de part et d'autre de la structure. Outre leur effet bénéfique pour l'amélioration du confort acoustique des riverains, ils auront aussi comme effet de forcer le rejet des polluants encore plus haut et donc de favoriser leur dispersion. La commission est consciente de la complexité du problème, mais elle pense que les solutions proposées, sans être parfaites, constituent le meilleur équilibre envisageable entre les intérêts majeurs des citoyens concernés, ceux des futurs utilisateurs et les diverses contraintes, au premier rang desquelles figurent des contraintes financières qui ne doivent pas peser outre mesure sur les finances de l'état, des collectivités territoriales et donc au final sur celles des contribuables.

Réserve n°2

Concernant la solution alternative de passage en souterrain, la commission l'a étudiée avec beaucoup d'attention et d'intérêt.

Les arguments apportés au débat amènent au fait que la réalisation d'une telle solution, bien qu'apparemment attirante, s'avèrerait d'une complexité technique considérable doublée d'aléas, et d'un coût rédhibitoire, risquant de compromettre la réalisation du contournement.

La commission partage globalement cette analyse.

Elle demande que des solutions techniques soient mises en œuvre, pour protéger les habitants du lotissement des deux avenues, des nuisances générées par le passage de la structure autoroutière.

La commission tient à apporter des compléments aux propositions du pétitionnaire : l'idée d'installer des dispositifs anti-bruit appropriés le long de la voie ferrée, comme le propose le MO, est compatible avec le but recherché, dans la mesure où la qualité des matériaux employés s'avère adéquat.

Il conviendra également d'équiper le viaduc d'un dispositif anti-bruit (écran).

La commission préconise, comme elle l'a fait pour le choix des viaducs (voir recommandation n°4), que la même commission architecturale donne son avis sur les propositions qui seront émises par le concessionnaire.

Cette solution, venant s'ajouter aux 2 réserves émises dans la Qualification de l'infrastructure en autoroute :

- Réserve n°1 : Pose d'enrobés spéciaux.

- Réserve n°2 : limitations de vitesse aux droits des zones habitées.

La commission exige d'aller au-delà de la réglementation bruit (circulaire n° 97-110 du 12.12.97 relative aux bruits dans la construction de voies nouvelles ou l'aménagement de routes existantes), en utilisant le principe de l'émergence sonore : Etat initial + 5 dB(A).

En complément, la commission retient la proposition du MO, d'améliorer l'insertion paysagère du viaduc telle que décrite dans son mémoire en réponse, pages 69 et 70.

3102 Le hameau du Boc à Boos

Le hameau du Boc à Boss serait coupé en deux par le passage de l'infrastructure.

Dans le procès verbal des observations, la commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage d'étudier le rallongement de la couverture de la tranchée couverte pour répondre aux aspirations des élus locaux et des riverains directement

concernés.

Dans son mémoire en réponse celui-ci répond que: " *Le rallongement de la couverture est techniquement impossible au Nord à cause de la présence de l'échangeur situé immédiatement en extrémité de la tranchée couverte envisagée. Au sud, ce rallongement serait techniquement possible mais n'apporterait rien du point de vue de la réglementation pour la protection au bruit.* "

Il argumente son point de vue par les éléments suivants: " *le projet présenté à l'enquête publique n'engendre en effet aucune nuisance sonore dépassant les seuils pour les habitations de ce hameau.*

De plus sans aucun aménagement, l'éloignement de l'autoroute et de la profondeur du déblai (de l'ordre de 5m) fait que les véhicules ne seront pas visibles depuis ces habitations".

Et propose en contrepartie de réaliser "un aménagement paysager d'accompagnement à la tranchée couverte (qui) permettrait alors d'apporter une protection visuelle et phonique de qualité aux riverains de la rue des Champs et de la rue du Boc."

Reserve n°3

Egalement sensible aux préoccupations légitimes exprimées par les riverains du hameau du Boc*, et conscient de efforts envisagés par le maitre d'ouvrage dans sa proposition d'améliorer l'environnement du lotissement en proposant un aménagement paysager censé apporter une protection visuelle et phonique; la commission pense qu'une solution mixte entre la demande locale et la proposition du maitre d'ouvrage devrait être étudiée.

En tout état de cause , elle demande qu'une étude plus approfondie soit menée en concertation avec les élus locaux et les riverains pour trouver une solution réaliste et adaptée.

* auxquels il convient d'associer les riverains de la rue des champs à La Neuville-Chant-d'Oisel.

3103 Le clos du Mouchel aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen

Ce passage au Clos du Mouchel, envisagé après l'abandon de la solution de 2005 qui passait par le plateau de Saint Adrien a été largement rejetée par les riverains locaux et par son maire lui même président d'une des associations très actives d'opposition au projet.

Dans le procès verbal des observations, la commission d'enquête a demandé au maitre d'ouvrage d'étudier le rallongement de la couverture de la tranchée couverte, censé améliorer le cadre de vie des riverains et susceptible de pouvoir répondre aux aspirations des élus locaux et des riverains directement concernés.

Réserve n°4

Egalement sensible aux préoccupations légitimes exprimées par les riverains du Clos du Mouchel au Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, et conscient de efforts envisagés par le maitre d'ouvrage dans sa proposition d'améliorer l'environnement du lieu en proposant un aménagement paysager censé apporter une protection visuelle et phonique; la commission pense qu'une solution mixte entre la demande locale et la proposition du maitre d'ouvrage devrait être étudiée.

En tout état de cause , elle demande qu'une étude plus approfondie soit menée en concertation avec les élus locaux et les riverains pour trouver une solution réaliste et adaptée.

3/11 Des atteintes aux intérêts publics ou privés prises en compte dans le projet

3111 L'approvisionnement en eau potable

La bande d'EPDUP dispose d'une masse d'eau importante , mais vulnérable.

De nombreux champs captant et puits servant à l'alimentation en eau potable des habitants sont impactés directement ou indirectement par le projet.

Si sur un plan quantitatif, elles sont suffisantes au moment du projet, leur qualité chimique globale est qualifiée de médiocre.

Ces masses d'eau sont très vulnérables aux pollutions, chroniques ou accidentelles, du fait du transfert rapide entre la surface et la nappe (présence de nombreuses bêtouilles et de fissures karstiques sur le territoire du projet).

Le SDAGE Seine Normandie 2015/2020 (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) intègre des objectifs et des exigences visant à rétablir un bon équilibre qualitatif des masses d'eau à l'horizon du projet, objectifs déclinés localement par les SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de l'Aubette, du Robec et du Cailly.

Le projet reprend les recommandations formulées par l'hydrogéologue agréé dans le cadre des mesures ERC proposées.

La commission d'enquête consciente de l'importance de la ressource en eau dans le cadre du projet a rencontré le représentant de l'Agence de l'eau.

recommandation n°8

Compte tenu de l'importance stratégique de l'eau dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique, il est important de veiller à la bonne application des mesures ERC proposées, particulièrement dans le cadre des travaux de construction où des impacts temporaires importants seront présents.

Il faudra veiller à avoir une excellente "visibilité" du chantier par une connaissance préalable, une cartographie exacte, un balisage, la présence d'hydrogéologues, l'information des personnels, des mesures de protection appropriées...

La pérennisation de la barrière hydraulique déjà en place au niveau des champs captants de la Chapelle doit être une préoccupation.

En ce qui concerne l'implantation des bassins d'autoroute, élément jouant un rôle écologique important, la commission retient les conseils autorisés apportés par l'Agence de l'eau , à savoir:

- ne pas concentrer sur de gros ouvrages plus difficiles à gérer, mais plutôt sur plusieurs petits ouvrages , le risque étant moins important en cas de dysfonctionnement ou d'accident;
- prendre les précautions utiles lors de l'implantation, attention aux zones propices

aux effondrements;

- veiller à traiter en gestion végétalisée
- veiller en exploitation à un bon entretien régulier.

La commission recommande également de veiller à la mise en place de moyens anti déversement et à la mise en place en parallèle au projet d'une stratégie d'intervention appropriée en cas de déversement accidentel pour limiter les impacts.

3112 La continuité des voies de circulation

Le rétablissement de "toutes" les voies de circulation tel que défini dans le cadre du dossier d'enquête revêt une importance particulière dans le cadre du projet.

Si la situation paraît très claire en ce qui concerne les voies telles que Route Nationale et Routes Départementales, elle est beaucoup moins précise au niveau des autres voies.

Recommandation n° 9

Il paraît nécessaire et indispensable à la commission que la situation soit clarifiée le plus rapidement possible après la Déclaration d'Utilité Publique, en y associant les acteurs directement concernés en fonction des différentes thématiques présentes:

- Elus en ce qui concerne les voies communales, en veillant à ne pas casser les synergies inter communes existantes;
- Collectivités en ce qui concerne les liaisons avec les parkings de covoiturage, les parkings des zones de loisirs, les communications avec les transports en commun et les modes "doux";
- Chambres d'agriculture, ONF et CRPF pour ce qui est des préconisations concernant les voies d'accès aux parcelles agricoles et sylvicoles;
- Associations environnementales en ce qui concerne les passages à faune;
- Associations de randonneurs en ce qui concerne les chemins de randonnée et de promenade...

3113 La santé

Il est apparu à la commission d'enquête que les impacts potentiels du projet sur la santé étaient particulièrement prégnants pour les élus et les habitants du territoire. Cette préoccupation s'est traduite par différentes manifestations et écrits auxquels la commission a été sensible.

La sensibilité autour de cette thématique est d'autant plus importante qu'elle fait l'objet d'une préoccupation internationale et nationale.

De nombreuses études, publications et interventions attirent l'attention journalièrement l'attention du public sur les dangers et les risques de la pollution atmosphérique et du bruit sur la santé humaine, témoin la publication pendant la durée de l'enquête de deux documents:

- d'une part, un document de juin 2016, intitulé " Impact de l'exposition chronique à la pollution de l'air sur la mortalité en France : point sur la région Normandie" Santé

Publique France, qui précise dans le paragraphe "le bénéfice attendu d'une amélioration de la qualité de l'air en Normandie: si l'objectif de respecter partout la valeur guide de PM_{2,5} recommandée par l'Organisation mondiale de la santé pour protéger la santé (10 µg/m³) était atteint, alors 17 000 décès seraient évités par an en France, dont environ 600 en Normandie;

- d'autre part, le 14 juin 2016 un rapport du Conseil National du Bruit/CNB, présidé par un député local qui précisait entre autres que les nuisances sonores en France coûtaient 57 milliards d'euros et que parmi les causes évoquées figuraient les transports.

Dans le mémoire en réponse aux observations, le maître d'ouvrage précise:

"Ainsi, si le projet sera effectivement une nouvelle source de pollution diffuse pour le territoire directement traversé, sa contribution à la pollution de fond tend à être nuancée de par la multiplicité des contributeurs et de par la complexité des phénomènes physico-chimiques à l'oeuvre.

Ainsi, les indices pollution population globaux, calculés donc en tenant compte de la pollution de fond et de la contribution du projet à cette pollution de fond, tendent à diminuer, bien que de manière non significative. L'impact du projet sur l'IPP ne tenant compte que de la contribution directe du réseau routier modélisé est plus marqué dans le sens d'une amélioration des valeurs pour quatre polluants importants : le benzène, le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5}.

L'analyse cartographique de la variation de l'IPP montre par ailleurs que les zones les plus densément peuplées bénéficieront de la réalisation de l'infrastructure."

Mais complète en expliquant que:

"Il n'en demeure pas moins qu'au plus proche de l'infrastructure, la qualité de l'air sera dégradée.

Ainsi, des surconcentrations en polluants liées au projet sont effectivement modélisées le long du projet.

Elles se dispersent très rapidement avec la distance au projet (quelques dizaines de mètres) pour atteindre des niveaux de l'ordre de la pollution de fond existante et sont, sur la quasi-totalité du linéaire, toujours inférieures aux valeurs limites de protection de la santé humaine.

Un secteur a toutefois particulièrement attiré l'attention du maître d'ouvrage, tant dans la préparation de l'enquête publique qu'à l'issue de celle-ci.

Il s'agit du secteur de raccordement à la RD18e à Saint-Étienne-du-Rouvray.

Dans ce secteur, bien que les valeurs limites de protection soient toujours respectées en dehors des voies de circulation du réseau hyper-structurant, la qualité de l'air ne sera pas améliorée ou sera légèrement dégradée, en proportion et en volume, sur une distance relativement proche de l'infrastructure."

La commission d'enquête souscrit globalement aux affirmations du maître d'ouvrage, qui lui ont d'ailleurs été confirmées par le spécialiste de l'ARS (Agence Régionale de Santé) rencontré.

Les différentes données scientifiques mettent en évidence des impacts potentiels pour la santé au fait de résider ou de fréquenter des zones exposées à la pollution de l'air générée par les infrastructures routières, en particulier dans une bande de 300 à 500 m; cela est d'autant plus vrai dans une zone de quelques dizaines de mètres autour de l'infrastructure elle-même, même si au-delà la pollution se confond avec le

bruit de fond de la pollution ambiante.

Généralement, l'ARS recommande pour ce type d'infrastructures d'étudier avec les aménageurs et maîtres d'ouvrage concernés les possibilités de prendre des dispositions vis-à-vis des populations sensibles, notamment afin d'éviter ou limiter la présence de lieux qu'ils fréquentent (crèches, établissements scolaires, ...) à proximité de ces futures voies à fort trafic.

La commission restant néanmoins très sensible et à l'écoute des riverains les plus proches de l'infrastructure, ne mentionne pas de réserve ou de recommandation concernant la santé publique dans le cadre du projet considérant que les réserves et recommandations associées aux paragraphes 383, 384, 391, 392 et 393 abordent déjà cette question.

3/12 Un projet compatible avec les plans programmes schémas et documents de niveau supérieur

Au cours de cette enquête publique, la commission a pu noter que le projet présenté était globalement compatible avec les politiques définies par l'état, même si quelquefois le projet peut paraître en discordance sur différents points avec certaines orientations récentes, par exemples les décisions prises à l'issue de la COP 21 quant au climat, auxquelles la France a souscrit en décembre 2015.

Au cours de l'examen plus détaillé qu'elle a réalisé, elle met en évidence que le projet est compatible avec:

- les plans et programmes "supra" régionaux qu'ils lui sont opposables, se référer au chapitre 7 du rapport d'enquête publique intitulé "sur la compatibilité du projet avec les plans et programmes supra";
- les documents d'urbanisme concernés par une mise en compatibilité dans le cadre du projet, se référer au chapitre 5 du rapport d'enquête publique intitulé " sur la mise en conformité (MEC) des documents d'urbanisme.

3/13 Résumé des éléments conduisant la commission d'enquête publique à donner un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet

L'enquête de DUP (déclaration d'utilité publique) obéit à des règles juridiques précises, découlant de la jurisprudence du Conseil d'Etat.

Dans un arrêté devenu célèbre "ville nouvelle Lille est" de 1971, le Conseil d'Etat a défini les critères de la DUP, dont l'examen doit amener à comparer les avantages de l'opération projetée avec les inconvénients qu'elle génère , ce qu'il est convenu d'appeler "la théorie du bilan".

Cette analyse bilancielle doit permettre à la commission d'enquête de se prononcer sur l'utilité publique d'un projet mis en enquête.

Depuis 1971, la jurisprudence a évolué, de sorte que les critères se sont élargis et affinés. (source Nouveau guide du commissaire enquêteur/septembre 2012).

Après analyse de tous les éléments portés à sa connaissance au cours de l'enquête publique, la commission d'enquête considère que le projet présente concrètement un caractère d'intérêt public pour les raisons suivantes:

- le projet répond aux objectifs qui lui ont été fixés par la décision Ministérielle du 02 mars 2006 (voir 3.1)
- l'étude de trafic montre qu'il est adapté aux objectifs qui lui sont fixés (voir 3.2)

- le projet présente un intérêt indéniable pour l'économie locale (voir 3.3)
- il présente un intérêt socio-économique avéré (voir 3.4)
- il est soutenu par une politique des transports à développer et à coordonner (voir 3.5)
- l'emprise de la zone d'EPDUP est proportionnée à l'importance du projet (voir 3.7)
- des mesures ERC proportionnées aux enjeux environnementaux sont proposées (voir 3.9)
- les enjeux sociaux très forts qui méritent d'être entendus sont pris en compte (voir 3.10)
- les atteintes aux intérêts publics ou privés sont prises en compte dans le projet (voir 3.11)
- le coût financier et la rentabilité sont en rapport avec l'intérêt présenté par le projet (voir 3.6)
- les atteintes à la propriété sont proportionnées à l'importance du projet (voir 3.8)
- le projet sera compatible avec les documents d'urbanisme après mise en conformité (voir avis motivé correspondant)
- il est compatible avec les plans, programmes, schémas et documents de niveau supérieur (voir 3.12)
- il est justifié par rapport aux solutions alternatives proposées.

Sur ce point, il convient de se rappeler que 34 variantes ont été systématiquement étudiées au regard de leur "fonctionnalité" par rapport aux objectifs de la décision ministérielle de 2006.

Ces variantes, classées par familles, ont fait l'objet d'une analyse multicritères* décrite dans son intégralité dans le dossier d'enquête publique et dont on peut retrouver la traçabilité détaillée dans la pièce D "notice explicative" aux pages 21 à 26 en ce qui concerne la "comparaison des tracés représentatifs" et 36 à 41 pour la "comparaison des variantes globales".

Cette analyse a conduit à retenir la variante n°17 qui répondait le mieux aux différents critères, mais présentant un plus en matière d'attractivité, un coût moindre et un impact plus réduit sur le paysage.

Après une longue analyse, la commission d'enquête rejoint la conclusion des experts et considère que la solution retenue, servant de base à l'enquête publique, est, bien qu'elle ne soit pas parfaite, la solution qui correspond le plus aux critères d'utilité publique pour laquelle elle doit se prononcer.

Elle considère par ailleurs qu'aucune des propositions ou contrepropositions alternatives proposées dans le cadre de l'enquête** ne répond mieux que celle-ci aux objectifs fixés au projet.

* analyse multicritère/critères d'analyse retenus:

a/ l'environnement "humain-insertion" (aménagement et urbanisme, bruit et qualité de l'air, paysage et patrimoine, agriculture et sylviculture, risques technologiques);

b/ l'environnement physique et naturel (eaux superficielles, eaux souterraines et milieux naturels);

c/ caractéristiques techniques (attractivité, conception routière et coûts de construction)

Ces critères ont été définis en collaboration avec des experts de chacun des sujets, afin qu'ils soient les plus pertinents possibles.

** rappel des propositions et contrepropositions formulées dans le cadre de l'enquête publique:

- contournement Est seul, sans barreau eurois;
- barreau eurois à 2x1 voies, gratuit , avec "un pont simple";
- variante Sotteville-sous-le-Val;
- Liaison A28-A13 seule, sans barreau de raccordement à Rouen (ou plus tard, ou avec un pont à Amfreville-la-mi-voie);
- Variante Nord-Saint-Adrien;
- Itinéraire Ouest par A150- Pont Flaubert- Sud III;
- adaptation des structures existantes;
- développement des transports collectifs et des modes doux;
- développement du ferroviaire et du fluvial.

Le 09 septembre 2016

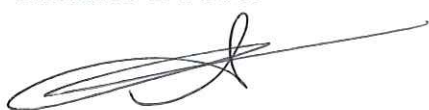
Le président de la commission

Jean Luc LAINE



Les membres titulaires de la commission:

Ghislaine CAHARD



Bernard MIGNOT



François GESTIN



Michel NEDELLEC

