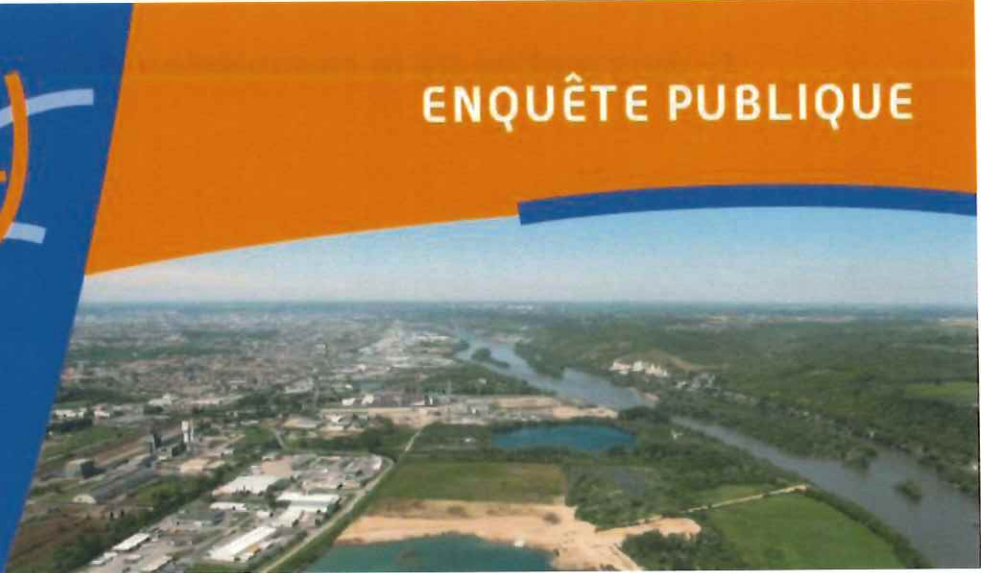


Contournement  
Est de Rouen  
LIAISON A28-A13

ENQUÊTE PUBLIQUE



**Avis motivé concernant le  
classement de la voie nouvelle  
dans la catégorie des autoroutes  
09 septembre 2016**

## **Sommaire**

**A- Contexte et historique de la démarche**

**B- Analyse et réflexion de la CE sur la demande**

**C- Avis motivé de la commission d'enquête**

## **A – Contexte et historique de la démarche.**

L'idée d'un contournement de Rouen par l'Est est un projet qui est né il y a 44 ans. Rouen est une ville qui voit converger vers son centre un ensemble de routes et d'itinéraires autoroutiers très fréquentés, provoquant des embouteillages indescriptibles du fait de trafics importants de poids lourds et de véhicules légers. D'où cette idée de désenclavement de l'agglomération rouennaise à l'aide d'un contournement.

- 1972 : inscription du projet de contournement Est de Rouen au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).
- 1994 : Décision ministérielle retenant un tracé Est rapproché de Rouen.
- 1995 : Etude de faisabilité d'un barreau vers l'Eure.
- 1998 : Arrêté préfectoral pour la définition d'un périmètre d'études de 300m de largeur sur la base de référence du contournement Est.
- 2000 : Inscription des études du contournement Est et du barreau de l'Eure au Plan-Etat-Région 2000-2006.
- 2001 : Approbation du PDU de la Communauté d'Agglomération Rouennaise, tenant compte du projet de contournement Est.
- 2004 : Saisine de la commission nationale du débat public.
- 2005 : Débat public du 9.06.2005 au 9 .11.2005.
- 2006 : Décision ministérielle retenant le principe du contournement à l'Est de Rouen avec un barreau vers l'Eure, en tracé neuf selon un profil à 2 fois 2 voies et échangeurs dénivelés.
- 2011 : Précision ministérielle en charge des transports, favorable à une maîtrise d'Ouvrage unique de l'Etat sous réserve que le tracé retenu ait un impact acceptable au plan environnemental , c'est-à-dire qui ne mette pas l'Etat « en contradiction avec les engagements, notamment européens, qu'il a pris en matière de préservation de la biodiversité et plus particulièrement de la violette de Rouen ».
- 2013 : Décision de la CNDP recommandant la tenue d'une concertation publique sous l'égide d'un garant.
- 2014 : Concertation publique du 2.06.2014 au 12.07.2014, avec désignation d'un garant.
- 2015 : Décision ministérielle de poursuivre les études en vue de l'enquête publique selon le tracé de la variante préférentielle, soumise à concertation.
- 2016 : Enquête publique.

## **B - Analyse et réflexions sur le projet**

Le projet de contournement Est de Rouen vise à relier l'A 28 au Nord, à l'A 13 au Sud en incluant un barreau de raccordement vers Rouen. Les objectifs ont été définis par les articles n° 1 et 3 de la décision ministérielle du 2 mars 2006.

Au niveau national, une « Commission Mobilité » a été mise en place le 17 octobre 2012. Elle était chargée de classer et hiérarchiser les différents projets envisagés par rapport à 4 thèmes principaux :

- Contribuer à servir la compétitivité économique nationale, soutenir l'intégration européenne, réduire les inégalités territoriales et améliorer la mobilité de proximité.
- Contribuer à la performance écologique, effets sur les gaz de serre, développement des transports collectifs.

- Contribuer à la performance sociétale, à l'aménagement du territoire, à la réduction des nuisances et à l'amélioration de la santé.
- Contribuer à la performance socio-économique en comparant les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux ainsi que les coûts.

C'est le projet soumis à l'enquête publique qui a été retenu par la « Commission Mobilité ». Il a été officialisé par l'Etat le 9 juillet 2013.

C'est un courrier du 7 janvier 2015, de Madame la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable, et de l'Energie et de Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, qui précise que le projet « *se poursuivra dans la perspective d'une mise en concession autoroutière* », selon le tracé choisi, de la variante préférentielle.

En effet, le pétitionnaire stipule « *que la situation actuelle des moyens disponibles ne permet pas la mobilisation de fonds publics à hauteur de la totalité du coût du projet estimé à un milliard d'euros environ, dans la courte durée du chantier (quelques années). C'est pourquoi il est prévu de recourir à une concession autoroutière pour réaliser cette infrastructure. Dans ce mode de réalisation, l'Etat confie la réalisation du projet, son entretien et son exploitation pendant toute la période d'amortissement, à un concessionnaire autoroutier. Celui-ci finance l'investissement en mobilisant des financements privés* ».

L'avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI), confirme le choix du mode concessif, avec subvention d'équilibre (d'investissements) de l'Etat.

Le projet de qualification en Autoroute est soumis au Code de la Voirie Routière. Sont plus particulièrement concernés les articles L 121-1, L122-1, R 122-1, L 123-1 et 2, R 123-1. Ils définissent les principales caractéristiques concernant le classement des routes et en autoroutes et celui des Routes Départementales ou Voies Communales en voiries nationales.

Le contournement se présente donc en une voirie autoroutière 2 fois 2 voies avec échangeurs dénivelés et péages.

La circulation des poids lourds et des matières dangereuses en transit, ou en rapport avec les zones portuaires ou logistiques pourra avoir lieu sur des tronçons sécurisés.

Son coût est estimé à 886 millions euros hors taxes.

Le trafic prévu sur cette infrastructure est de 30000 véhicules/jour.

La réalisation devrait avoir une durée de 4 à 5 ans.

La mise en service est envisagée en 2024.

La longueur totale du contournement est de 41,5 kms avec une branche reliant l'A28 au niveau d'Isneauville à la RD 18<sup>e</sup> à Saint Etienne du Rouvray et une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy / les Authieux sur le Port Saint Ouen) à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville, soit:

- 29,5 kms dans le département de la Seine Maritime.
- 12 kms dans le département de l'Eure.

Ce projet doit donc désengorger les axes routiers aujourd'hui saturés allant vers Rouen depuis les plateaux Est et depuis l'agglomération Seine / Eure. (*la commission d'enquête s'étonne que le*

*contournement, qui étouffera in extenso l'axe Nord-Sud, CALAIS-BAYONNE, ne soit jamais cité dans les objectifs recherchés !).*

Il comprend également 6 diffuseurs / échangeurs avec : les RN 31, RD 6014, RD 95, RD 18<sup>e</sup>, RD 321 et le RD 6015.

*Les caractéristiques de l'autoroute doivent être conformes et répondre à l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagements des autoroutes de Liaison (ICTAAL 2000).*

L'ICTAAL prévoit 2 catégories d'autoroutes :

- L1 pour les régions de plaine où les contraintes de reliefs sont modérées.
- L2 pour les reliefs plus escarpés.

La catégorie L1 a été retenue pour l'ensemble du projet à l'exception de la partie comprenant le viaduc enjambant la voie ferrée jusqu'au raccord avec la RD 18<sup>e</sup>, qui a été traitée en catégorie L2 afin de limiter la vitesse à 110 km/h au lieu des 130 km/h pour la section courante. (voir la recommandation n°2).

Le profil en long a été étudié de façon à optimiser les volumes de déblais / remblais. Les pentes trop faibles et les grands rayons trop agressifs ont été évités.

Les profils en travers de la section courante et des bretelles d'entrées et de sorties sont conformes aux normes préconisées par l'ICTAAL.

En section courante, lors des fortes pentes, une voie spécifique « véhicules lents » est envisagée.

La « largeur type » de la section courante est d'environ 40 mètres, incluant BAU (bande d'arrêt d'urgence) et fossé d'assainissement.

La largeur type des bretelles est d'environ 12 m y compris la BAU et fossés ou caniveaux béton.

L'assainissement de plateforme collecte les eaux qui sont dirigées dans un réseau séparatif.

Des bassins sont implantés aux points bas du projet et récupèrent les eaux polluées acheminées par le réseau gravitaire. Ils devront respecter les préconisations du SAGE Cailly-Aubette.

La réalisation du projet 2 fois 2 voies crée des perturbations dans le milieu naturel. Le projet respecte le concept de « transparence hydraulique » grâce à 25 ouvrages.

Des ouvrages d'Art jalonnent le parcours : le viaduc du Robec, le viaduc de l'Aubette, le viaduc des Chartreux, le viaduc des Bucaux, le viaduc sur la Seine, le viaduc enjambant les voies ferrées, le viaduc sur la Seine et l'Eure, l'OA n° 2 au niveau de la bifurcation avec l'A13, les tranchées couvertes du Boc et du Clos Mouchel.

Six échangeurs avec les principaux axes rencontrés sont prévus : avec la RN 31, la RD 6014, la RD 95, la RD 321, la RD 6015 et un point d'échange au cœur de la zone Seine Sud. Ils sont de type dénivelés et répondent aux préconisations de l'ICTAAL :

Il est envisagé 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.

Les modalités de choix du concessionnaire et ses obligations sont détaillées dans le chapitre 4 du rapport.

C'est un contrat de concession (délégations de service public) où le concessionnaire s'engage à concevoir, financer, construire, entretenir et exploiter l'ouvrage concédé, à ses frais, risques et périls, pendant une durée déterminée à l'avance.

En contrepartie, il perçoit une rémunération provenant du « service rendu aux usagers », en l'occurrence, le péage. Cette recette est abondée par une subvention de l'Etat dite « subvention d'investissement d'équilibre ».

Cette subvention d'équilibre (provenant de fonds publics), est définie et proposée par le concessionnaire, dans sa réponse à l'appel d'offres. C'est lui qui, sur ses bases de prévisions de trafic et ses recettes de péage, propose à l'Etat le montant de la subvention, afin d'arriver à équilibrer le budget financier qu'il a envisagé. Le concessionnaire propose des niveaux de péage le plus bas possible afin d'être adjudicataire. C'est donc une symbiose (niveaux péages et montant subvention d'équilibre demandée) qui sera déterminante dans le choix du Maître d'Ouvrage (qui tiendra compte aussi, bien évidemment, de la qualité technique du projet, du respect de l'environnement, de la biodiversité, des nuisances causées etc.....).

Le concessionnaire met en place les financements nécessaires (fonds propres) pour l'ensemble des prestations. C'est donc lui qui assume les risques pendant toute la durée du contrat (qui aura été définie entre les 2 parties).

### **C – Avis motivé de la Commission d'Enquête**

Après avoir examiné le dossier dans son intégralité, entendu lors des permanences les personnes s'exprimées, étudiés et pris en compte les 2851 observations déposées sur les registres papiers ou sur le registre numérique, la Commission d'enquête a observé que :

#### **1° Sur le plan de la procédure.**

- Les obligations légales de publicités ont bien été respectées.
- La durée de l'enquête de 2 mois et le nombre de lieux où était déposés le dossier ont permis à chacun de prendre connaissance du projet et de s'exprimer, soit par écrit sur les registres papiers mis à disposition dans les lieux de permanences, soit sur le registre électronique, soit par courriers, soit verbalement.
- Toutes les permanences ont été tenues selon le planning établi.
- Aucune entrave ne s'est présentée, pouvant nuire à la sérénité des débats.
- Le procès-verbal de la commission d'enquête adressé à la fin de l'enquête au pétitionnaire et son mémoire en retour ont été effectués dans les délais légaux.

#### **2° Sur l'objet de l'enquête.**

L'étude attentive du dossier et les propositions, réflexions et contrepropositions, a permis à la commission de sérier des points forts et des faiblesses émanant du projet, tel qu'il est soumis à l'enquête.

#### ***Les points forts:***

- Il est indéniable que la création d'une voie nouvelle autoroutière est une garantie de confort de conduite.
- De même, la sécurité routière s'en trouvera améliorée.
- Le désenclavement de l'agglomération rouennaise sera effectif.

- La mise en relation de la vallée de la Seine et de la Métropole Rouennaise avec le Nord et le Sud sera également facilitée.
- Le niveau de service apporté par l'infrastructure sera élevé.
- Le projet répond aux souhaits des transporteurs locaux qui gagneront, en temps, en dépenses de carburants entraînant par là même une diminution de pollution, et en compétitivité, ce qui sera favorable pour l'emploi.
- Le tracé et les profils correspondent bien aux recommandations de l'ICTAAL, y compris aux approches des viaducs et autres ouvrages d'Art.
- La création d'emplois générés par les travaux (1100 par an sur 4 à 5 ans, annoncés par le pétitionnaire).
- Les cartes et les plans sont clairs et précis.
- Les nuisances physiques et environnementales dues à la réalisation du chantier (impacts temporaires), ont bien été prises en compte et les mesures pour y remédier sont bien définies.
- Le projet devrait faciliter les transports urbains et les transports « en mode doux »
- Le projet est soutenu par la Région de Normandie, le Conseil Départemental de Seine Maritime, la Métropole Rouen Normandie, les acteurs économiques et un nombre significatif d'élus et de citoyens.
- L'avis du CGI est favorable au projet.

#### *Les points faibles:*

- De nombreuses personnes se sont exprimées pour s'étonner du coût du projet. La commission d'enquête n'a pas les éléments pour avoir un avis arrêté sur le sujet, mais elle s'étonne, au vu du caractère européen que revêt le projet, en étant un maillon avéré de l'axe Nord/Sud, que des « fonds européens » n'apparaissent pas dans le montage financier.
- Ce point rejoint le précédent, dans la mesure où l'objectif principal annoncé du projet est le désenclavement de la Métropole Rouennaise. Il ne répond que partiellement à la recommandation de l'ICTAAL signalant dans son chapitre 1 que « *la fonction d'une autoroute est principalement de relier à moyenne et longue distance les agglomérations ou les régions, y compris dans le contexte européen* ».
- Les échangeurs ou diffuseurs n'étant pas encore situés précisément, devront minimiser les surfaces agricoles et forestières impactées. Le positionnement du péage d'Incarville devra faire l'objet d'une attention toute particulière quant à son emplacement, au vu de sa proximité avec celui se trouvant sur l'A154.
- Un des points recueillant le plus de critiques de la part des particuliers est celui du péage. En effet de nombreuses voix s'élèvent pour stigmatiser le fait de payer « *les autres villes n'ont pas de péages...c'est la double peine....etc.....etc....* ». La commission d'enquête est consciente des problèmes posés et suggère, comme l'a d'ailleurs envisagé le pétitionnaire dans son mémoire en réponse, d'introduire dans son appel d'offres, un paragraphe concernant des modulations.
- Il en est de même pour la nuisance sonore, très souvent citée dans les observations. Le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse, prend acte de ces craintes (légitimes) et s'engage à faire en sorte, après concertation avec les personnes concernées, de remédier au maximum aux problèmes en érigeant des murs antibruit. La commission d'enquête pense que la réalisation d'enrobés spéciaux absorbant les effets sonores des circulations, sur les parties de voies courantes près des habitations et des mesures de réduction de vitesse, seraient complémentaires des murs antibruit, et de nature à compléter d'une manière drastique, les nuisances prévues.

- En effet, lors de l'enquête, des voix se sont faites entendre concernant la vitesse « jugée excessive » de 130 kms prévue sur la majeure partie de la voie courante. La commission pense également qu'une vitesse ramenée à 110km/h, voire 90km/h sur certaines zones dites sensibles (viaduc, entrée sur Rouen) serait profitable pour la sécurité des personnes et la diminution de la pollution.
- Dans les points faibles du dossier, la commission d'enquête, lors de ses nombreuses rencontres sur le terrain avec les élus, les associations etc...a relevé quelques réticences, certes peu nombreuses, quant à leur participation au financement du projet.
- La commission attire l'attention sur le fait que cette classification entrainerait des engagements au niveau du « rond - point des colonnes ».

Sur le classement en Autoroute, la commission d'enquête considère que les points positifs supplantent les points négatifs, c'est la raison pour laquelle :

**La commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE concernant le classement de la liaison A28 / A13 – CONTOURNEMENT EST de ROUEN, dans la catégorie des autoroutes. Cet avis est accompagné de deux réserves et d'une recommandation.**

Réserve n°1:

Elle concerne la pose, en couche de finition, d'enrobés spéciaux absorbant les nuisances de bruit, dues à la circulation, sur toutes les portions de voies courantes (y compris les bretelles ou échangeurs) jouxtant les zones d'habitations, comme par exemple, l'arrivée sur Saint Etienne du Rouvray, les trémies du Boc et du Clos du Mouchel...

Réserve n°2 :

Réduire les vitesses envisagées afin d'optimiser la sécurité et diminuer la pollution aux droit des zones habitées, proches de l'infrastructure.

Recommandation:

Le paragraphe 1-1-3 de la Pièce C concernant la Notice explicative, dit: « *les sections comportant de fortes pentes pourraient se voir adjoindre une 3<sup>ème</sup> voie réservée aux véhicules lents* ».

La commission pense que l'emploi du mode conditionnel n'est pas adapté et recommande vivement que des « voies lentes » soient effectivement réalisées.

Il en est de même pour les voies descendantes qui devraient disposer d'une « voie de détresse ».

Le 09 septembre 2016

Le président de commission

Jean Luc LAINE

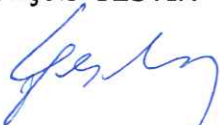




Les membres titulaires de la commission:  
Ghislaine CAHARD



François GESTIN



Bernard MIGNOT



Michel NEDELLEC



