

Contournement
Est de Rouen
LIAISON A28-A13



ENQUÊTE PUBLIQUE
DU 12 MAI AU 11 JUILLET 2016

l'essentiel du projet



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

www.developpement-durable.gouv.fr

Les caractéristiques du projet

►► Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 est un projet de liaison autoroutière à 2x2 voies reliant l'A28 au nord à l'A13-A154 près d'Incarville au sud, et intégrant une branche reliant le sud de l'agglomération rouennaise à la hauteur de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Ce projet de **41,5 km** au total, soumis aujourd'hui à enquête publique, doit permettre de désengorger les axes routiers aujourd'hui saturés convergeant vers Rouen depuis les plateaux Est et depuis l'agglomération Seine-Eure.

Ces axes routiers pourront alors connaître une circulation apaisée facilitant le développement de transports en commun.

Au moyen de **9 échangeurs**, le projet permettra une desserte facilitée du territoire et favorisera le développement économique de certaines zones déjà identifiées comme à fort potentiel ou en voie de développement (Vallée de l'Andelle, Zone Seine-Sud à Oissel, Plaine de la Ronce à Isneauville, etc.).

L'infrastructure améliorera ainsi les liens entre les plateaux Est de Rouen, l'agglomération de Rouen et le Nord de l'Eure. Porté par l'État, maître d'ouvrage du projet, le Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 fera l'objet d'une mise en concession autoroutière et sera donc payant pour les usagers qui l'emprunteront. Le trafic attendu sur cette nouvelle infrastructure autoroutière est de **20 000 à 30 000 véhicules par jour** selon les secteurs. Les travaux, réalisés d'un seul tenant grâce au recours à un concessionnaire autoroutier, devraient durer environ 4 ans.

La mise en service de l'autoroute est envisagée à l'horizon **2024**.

« Désengorger les axes routiers aujourd'hui saturés convergeant vers Rouen depuis les plateaux Est et depuis l'agglomération Seine-Eure. »



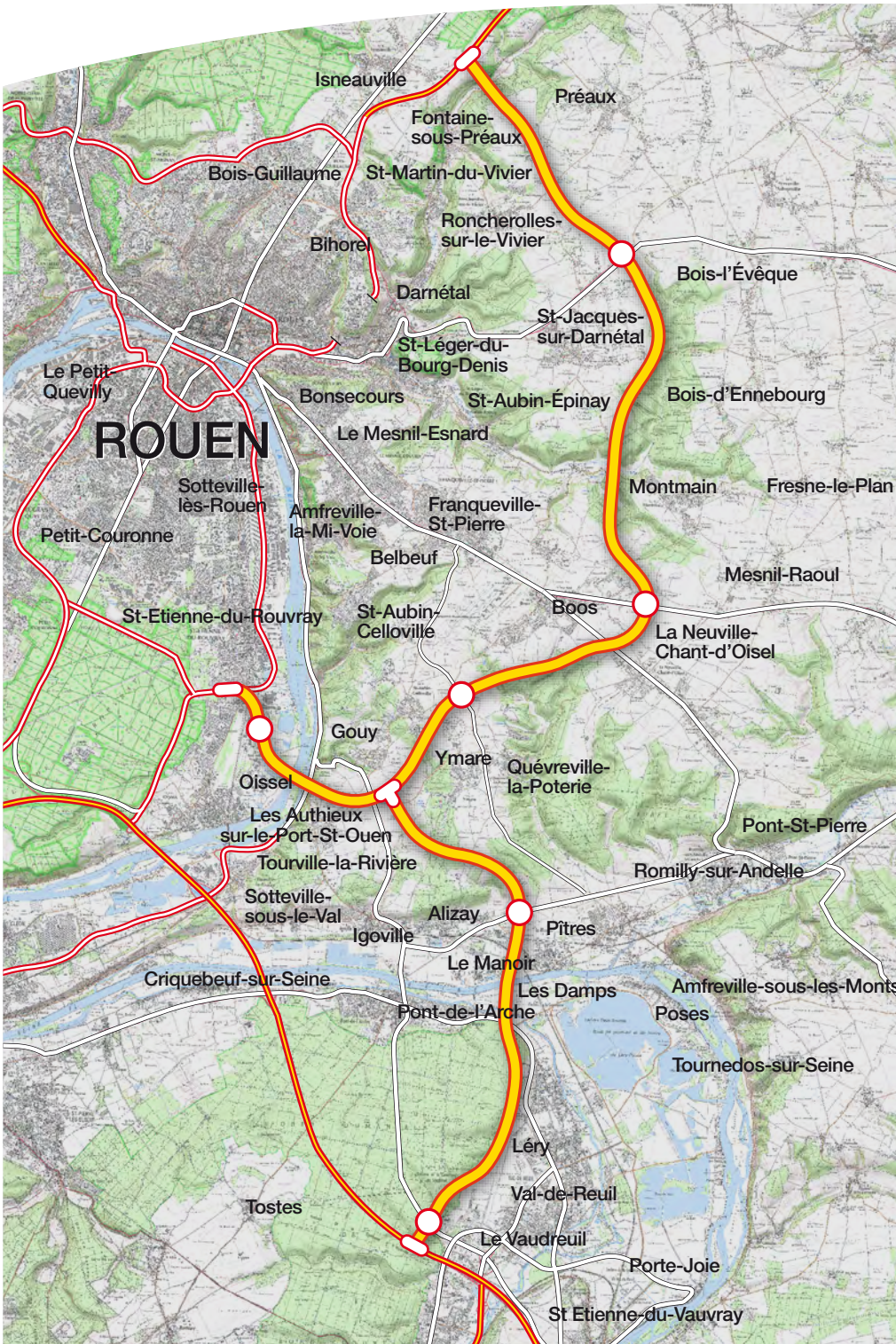
UN PROJET AYANT CONNU PLUSIEURS ÉTAPES DE CONCERTATION

Le projet, soumis notamment aux dispositions du Code de l'environnement, a fait l'objet d'un débat public en 2005, à l'occasion duquel a émergé l'attente d'une liaison vers l'Eure, complémentaire au simple contournement de Rouen, et la nécessité de rechercher une variante de passage permettant d'épargner les Côteaux de Saint-Adrien.

À l'issue d'un nouveau cycle d'études et sur la base d'une « variante préférentielle » retenue par l'État et les partenaires du projet, le Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 a fait l'objet en 2014 d'une concertation recommandée par la Commission nationale du débat public, et conduite sous l'égide d'un garant. Après cette nouvelle étape de concertation publique, le dialogue s'est poursuivi durant l'année 2015 avec les élus et partenaires du territoire, conduisant à faire évoluer certaines options de passage ou d'insertion et à définir les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation projetées.

EN SAVOIR +

Lire la pièce A du dossier sur le site www.liaisonA28A13.com



EN CHIFFRE

41,5
kilomètres

2x2 voies

886
millions d'euros HT
d'investissement
dont environ la moitié
apportée par l'État et
les collectivités locales et la
moitié par le concessionnaire

mise en service en

2024

EN SAVOIR +

Lire la pièce C
du dossier sur le site

www.liaisonA28A13.com

L'ÉTAT, MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

Responsable du développement du réseau routier national, l'État est maître d'ouvrage du projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13. Il lui revient à ce titre, après avoir eu confirmation de la faisabilité et de l'opportunité du projet, d'en déterminer la localisation, d'en définir les caractéristiques et les fonctionnalités attendues, d'en déterminer et d'en rechercher le financement et de choisir la procédure de réalisation.

Les objectifs

►► **L'agglomération rouennaise souffre de la particularité de voir converger vers son centre un ensemble de routes et d'autoroutes fortement fréquentées.** Faute d'itinéraires de contournement, les trafics de transit et les trafics d'échange liés aux activités logistiques et portuaires viennent se superposer au trafic journalier des habitants de l'agglomération et du nord de l'Eure qui se rendent ou viennent de Rouen. L'agglomération rouennaise, son centre comme toutes les routes qui y mènent, connaissent donc un engorgement important. Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 se veut être la réponse adaptée à ces enjeux.

FIABILISER LES TEMPS DE PARCOURS

La future autoroute, à 2x2 voies sur l'ensemble de son tracé, pourra garantir à ses usagers des temps de parcours fiables, y compris aux heures de pointe du matin et du soir. Les usagers quotidiens du réseau routier et autoroutier pourront donc choisir entre un axe payant rapide et fiable et des axes gratuits réaménagés et apaisés. La circulation poids-lourds, hors stricte desserte locale, sera quant à elle contrainte d'emprunter l'infrastructure autoroutière.

FACILITER LES DÉPLACEMENTS LOCAUX ET AMÉLIORER LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Afin de garantir une bonne desserte des territoires traversés, le projet prévoit six échangeurs avec les principaux axes routiers croisés (en plus des raccordements aux extrémités avec l'A28 nord, l'A13/A154 et la RD18e) :

► Trois échangeurs sur les plateaux Est : l'un au nord-est de Saint-Jacques-sur-Darnétal, au croisement avec la RN31 ; le second à la hauteur de Boos, au croisement avec la RD6014 ; le troisième près de Saint-Aubin-Celloville, sur la RD95, permettant une connexion avec la RD6015 ;

► Deux échangeurs dans le nord de l'Eure : l'un à la hauteur du Manoir, au croisement avec la RD321, permettant d'améliorer l'accès à la vallée de l'Andelle ; l'autre à la hauteur de Val-de-Reuil, au croisement avec la RD6015, accessible aux habitants de l'agglomération Seine-Eure et notamment de Val-de-Reuil.

► Un dernier échangeur au sein même de la zone Seine-Sud à Oissel, garantissant aux entreprises actuelles et futures de cette zone une connexion directe avec le réseau autoroutier. La liaison créera également pour les habitants des plateaux Est une liaison directe vers les zones d'emploi de Louviers / Val-de-Reuil aujourd'hui difficiles d'accès depuis l'Est de Rouen.

APAISER LA CIRCULATION SUR DE NOMBREUX AXES ROUTIERS

La décongestion du cœur de l'agglomération rouennaise et des axes routiers le rejoignant à l'Est doit permettre de retrouver sur ces axes une circulation apaisée, rendue possible par la mise en place de périmètres d'interdiction aux poids-lourds, hors stricte desserte locale, et d'aménagements urbains dissuasifs (ralentisseurs, feux tricolores, nouveau partage de la voirie, etc.). La création de la nouvelle liaison autoroutière permettra de créer un itinéraire attractif entre l'A28 nord et l'A13/A154 pour l'ensemble des trafics ne faisant que transiter par la capitale normande.

ORIENTER LES TRAFICS LIÉS AUX ZONES LOGISTIQUES ET PORTUAIRES VERS DES AXES SÉCURISÉS

Grâce à la réalisation du projet, l'ensemble du parcours des poids-lourds et des matières dangereuses en transit ou lié aux zones logistiques et portuaires se fera par des axes sécurisés à 2x2 voies, via la nouvelle infrastructure autoroutière, les autoroutes A13, A139, A28 et A150 ou via la rocade Sud III, la RD 18e et la RD418.

EN CHIFFRE

9 échangeurs avec les principaux axes routiers croisés

EN SAVOIR +

Lire la pièce C du dossier sur le site www.liaisonA28A13.com

Un projet mis en concession

►► **Estimé à 886 millions d'euros** (valeur 2015), le projet sera réalisé par mise en concession, seule solution permettant la réalisation d'un seul tenant, dans un calendrier maîtrisé, d'une infrastructure assurant un haut niveau de service pour ses usagers.

UNE INFRASTRUCTURE AUTOROUTIÈRE À PÉAGE

Le Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 sera une autoroute, c'est-à-dire qu'elle comportera les équipements des autoroutes garantissant sécurité et niveau de service adapté : un séparateur central, une bande d'arrêt d'urgence dans chaque sens de circulation, des bornes d'appel d'urgence, des panneaux d'affichage lumineux, une fréquence radio pour l'information des usagers, des voies d'accélération et de décélération aux points d'échanges... Le projet est prévu à 2x2 voies. Une voie supplémentaire pour les véhicules lents pourrait être ajoutée sur certains passages à forte pente. Le projet est conçu avec une vitesse autorisée maximum de 130 km/h. Le projet étant financé par le recours à la concession, il sera payant pour les usagers qui l'emprunteront. Afin d'éviter les effets pervers rencontrés notamment sur l'A13, la nouvelle infrastructure comportera un système de péage fermé, c'est-à-dire comportant des barrières de péage au niveau de chaque échangeur et de chaque raccordement. Ainsi, les usagers paieront en fonction de la distance qu'ils auront réellement parcourue.

UN TRACÉ DÉFINITIF ÉTABLI APRÈS L'APPEL D'OFFRES DE MISE EN CONCESSION

Le projet présenté à l'enquête publique correspond à une bande de passage de 300 mètres de large, complétée par des emprises plus larges destinées à la conception des six échangeurs et aux raccordements aux trois extrémités (A28 nord, RD18e et A13/154). Si le projet est déclaré d'utilité publique à l'issue de l'enquête publique et après avis du Conseil d'Etat, l'État lancera un appel d'offres de mise en concession autoroutière. Le concessionnaire retenu à l'issue de cet appel d'offres aura à définir, au sein de la bande déclarée d'utilité publique, le tracé définitif (une cinquantaine de mètres de largeur), l'emplacement précis des barrières de péage et des ouvrages de service (aire de service, centre d'exploitation, bassins d'assainissement, etc.). La définition précise des mesures compensatoires, en fonction des impacts du tracé définitif, relèvera également du concessionnaire. Pour autant, ce dernier devra se conformer aux principes édictés par l'État dans le dossier d'enquête publique et dans les recommandations additionnelles qui pourraient être ajoutées à l'issue de l'enquête publique.



QU'EST-CE QU'UN CONCESSIONNAIRE ?

Le concessionnaire autoroutier est une société en charge d'assurer, pour le compte et sous la supervision de l'État, la réalisation, l'exploitation et l'entretien de la future autoroute. Le concessionnaire apportera environ la moitié du montant d'investissement initial, le reste étant apporté par l'État et les collectivités locales au travers d'une « subvention d'équilibre », afin de limiter le montant des péages et de garantir l'équilibre économique du projet. Le concessionnaire percevra les recettes des péages, lui permettant de rembourser son investissement initial et de couvrir ses coûts d'entretien et d'exploitation.

Les effets attendus

►► Outre les gains de temps pour les usagers et le retour à une circulation apaisée sur des axes routiers aujourd'hui congestionnés, le projet porte en lui des perspectives de développement et de valorisation du territoire, pour l'agglomération rouennaise comme pour l'agglomération Seine-Eure.



Crédit photo : Jean-François LANGE/Métropole Rouen Normandie

DÉCONGESTIONNER ET APAISER LA TRAVERSÉE DE NOMBREUSES COMMUNES

En captant une partie du trafic journalier, le projet va alléger d'autant la circulation sur les principaux axes aujourd'hui saturés aux heures de pointe du matin et du soir, permettant d'apaiser la circulation sur ces routes et dans la traversée de nombreuses communes.

Le cœur de l'agglomération rouennaise devrait être le premier bénéficiaire de la mise en service du contournement Est, en particulier l'axe RN28 – Pont Mathilde – boulevard industriel, interdit aux poids-lourds en transit. Les communes de

« La décharge du trafic routier constituera une amélioration sensible du cadre et de la qualité de vie. »

Bois-Guillaume, Bihorel ou Darnétal, qui supportaient jusqu'alors le report des trafics lorsque le tunnel de la Grand-Mare était fermé pour cause de saturation, bénéficieront aussi très directement du projet. La nouvelle infrastructure devrait également permettre d'apaiser les traversées de Darnétal sur la RN31, de Boos, de Franqueville-Saint-Pierre, du Mesnil-Esnard et de Bonsecours sur la RD6014, d'Amfreville-la-Mi-Voie et de Port-Saint-Ouen, d'Igville et de Pont de l'Arche sur la RD6015, ainsi que les traversées du Vaudreuil et de Val-de-Reuil sur la RD77.

Pour toutes ces communes et leurs habitants, la décharge du trafic routier constituera une amélioration sensible du cadre et de la qualité de vie.

FACILITER UN NOUVEAU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ET LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

La décharge des axes routiers facilitera les actions des collectivités territoriales actuellement à l'œuvre pour repenser le partage de l'espace public au profit des modes doux (vélo, marche à pied, etc.) et pour développer les transports en commun. La Métropole Rouen Normandie entend ainsi engager des réflexions sur la création de liaisons rapides de bus sur l'axe RN28/Pont Mathilde, sur la réalisation d'un nouvel axe de transport à haut niveau de service sur le plateau Est autour de la RD6014, ou encore sur la création d'un nouveau parking relais à la jonction des axes RN31/RN28. Elle envisage par ailleurs la requalification et la création d'aménagements cyclables sur la RD6014 jusqu'à Boos et sur la RD6015 jusqu'à Belbeuf. De son côté, la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, prévoit la création d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) reliant Louviers à la gare SNCF de Val-de-Reuil et réfléchit à l'émergence de nouvelles lignes de transport en commun, comme le prolongement de l'axe structurant jusqu'à Pont de l'Arche, la mise en place d'un système de vélos en libre-service et l'aménagement de pôles d'échanges à sa périphérie.

« 1 100 emplois devraient être mobilisés durant les quatre années du chantier. »

DES EFFETS ATTENDUS SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Pour les entreprises régionales utilisant le réseau routier et autoroutier, notamment celles liées aux secteurs de la logistique et du transport, le projet devrait naturellement constituer une source d'amélioration de leur productivité, en assurant une diminution et une fiabilisation des temps de parcours. La nouvelle autoroute viendra par ailleurs renforcer l'accessibilité des zones d'activités présentes près des échangeurs, tels les secteurs d'Alizay, d'Incarville, de la Plaine de la Ronce ou de Seine-Sud, ainsi qu'aux zones industrielles et portuaires accessibles par la nouvelle infrastructure puis par la RD418 et la rocade Sud III.

Les accès facilités à Rouen, via l'apaisement des circulations routières et le développement des transports collectifs, tout comme l'accès à d'autres secteurs desservis par le projet, devraient renforcer l'attractivité du territoire, pour les habitants comme pour les touristes à une échelle plus large.

Les travaux de réalisation de l'autoroute auront aussi un impact direct sur l'économie et l'emploi : 1 100 emplois devraient être mobilisés durant les quatre années du chantier.

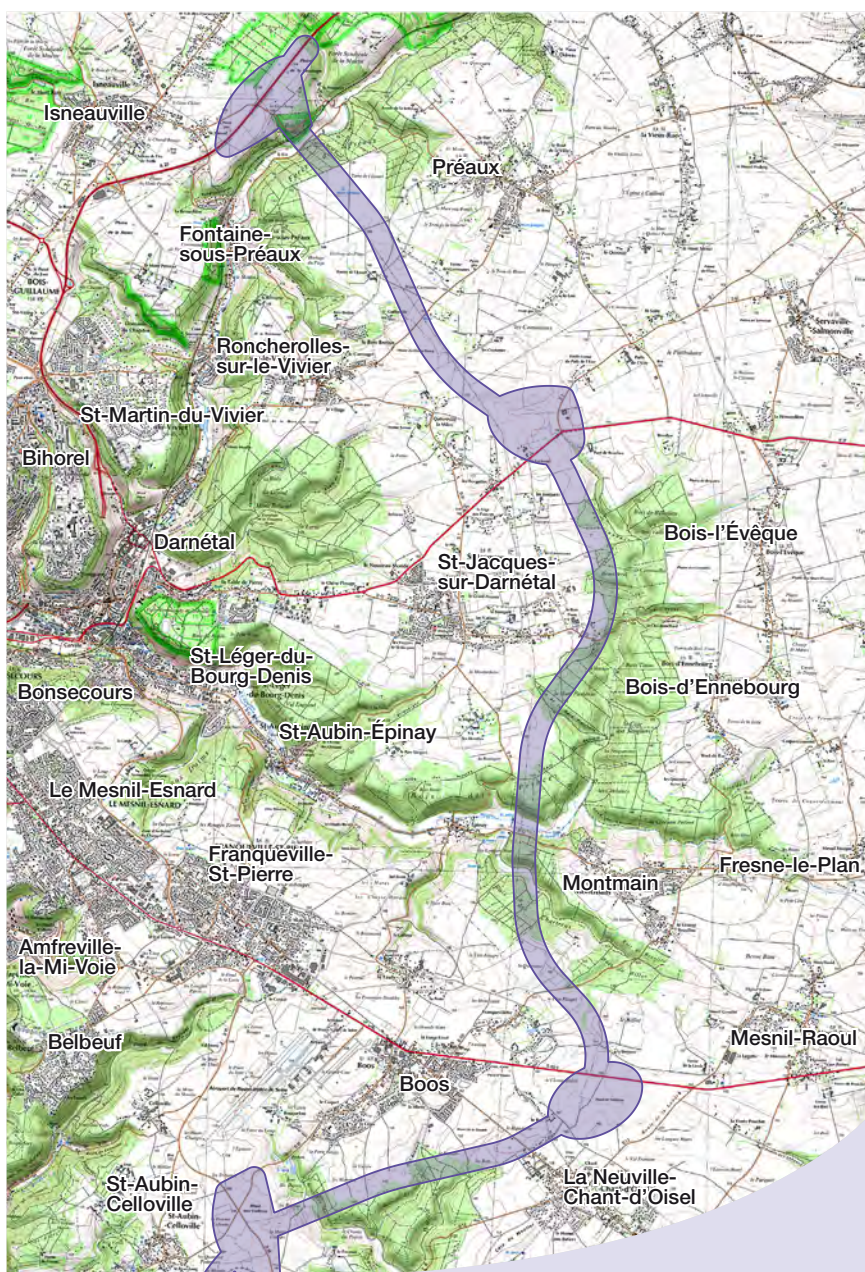
FORMALISER LES OBJECTIFS POUR LE TERRITOIRE ET LES CONDITIONS DE RÉUSSITE DU PROJET DANS UNE CHARTE

Afin de faire du Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 une opportunité pour le territoire, l'État et les collectivités ont convenu, à l'issue d'une démarche collective, d'un certain nombre d'orientations permettant de favoriser le développement et le rayonnement économique grâce à l'arrivée de la nouvelle autoroute, de hiérarchiser et de pacifier le réseau routier secondaire, de maîtriser l'aménagement de l'espace afin de contenir la périurbanisation et le développement anarchique des zones d'activités. L'ensemble de ces objectifs et orientations seront formalisés dans une « Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire » que l'État et l'ensemble des collectivités partenaires du projet et compétentes sur ces thématiques (Conseil régional de Normandie, Conseils départementaux de Seine-Maritime et de l'Eure, Métropole Rouen Normandie, Communauté d'agglomération Seine-Eure, Pays entre Seine et Bray, Pays du Vexin Normand) entendent signer et intégrer dans le cahier des charges de mise en concession s'imposant au futur concessionnaire.

Les 3 secteurs du projet

►► **Traversant 27 communes**, les 41,5 km du projet s'insèrent dans trois secteurs assez différenciés : les plateaux Est calcaires dans la partie nord ; la bifurcation entre les deux branches du projet, le franchissement de la Seine et la traversée de la zone Seine-Sud pour la partie centrale ; et enfin la branche euroise franchissant la Seine et l'Eure à la hauteur de Alizay et le Manoir.

SECTEUR NORD



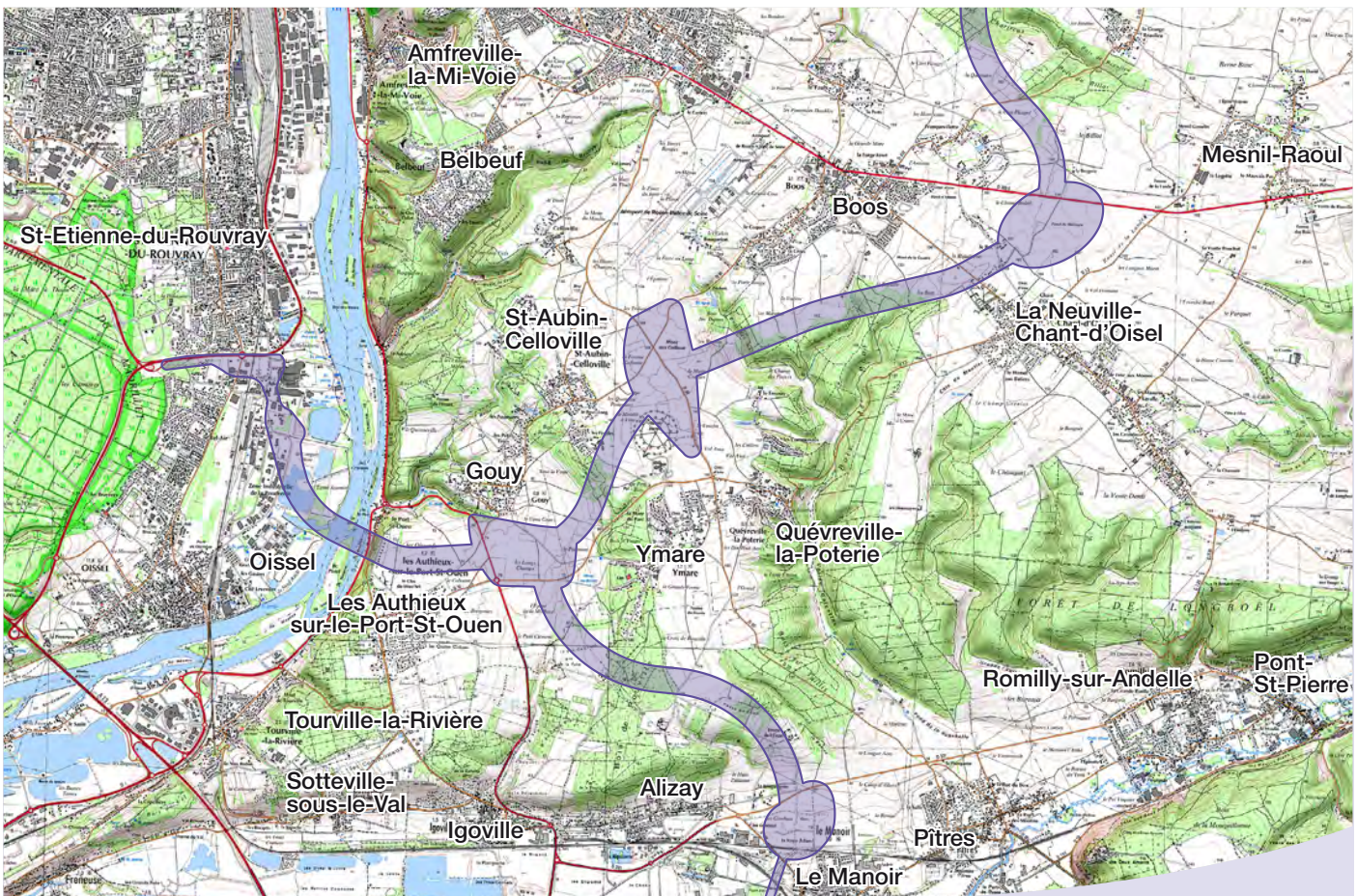
Depuis l'A28 nord, la future autoroute franchit en viaduc la vallée du Robec puis traverse les secteurs agricoles situés entre Préaux et Roncherolles-sur-le-Vivier.

Après l'échangeur prévu au croisement avec la RN31, la liaison autoroutière longe la lisière du Bois d'Ennebourg, à l'Est du centre-bourg de Saint-Jacques-sur-Darnétal.

Deux viaducs permettent ensuite le franchissement de la vallée de l'Aubette puis d'un vallon.

L'autoroute rejoint ensuite l'échangeur avec la RD6014. Sur ce secteur est prévu un passage en tranchée couverte à proximité des habitations du Hameau du Boc. L'infrastructure bifurque ensuite vers le sud-ouest jusqu'à l'échangeur de Saint-Aubin-Celloville avec la RD95, au sud de l'aéroport de Boos. Cet échangeur permet ensuite une liaison facilitée avec la RD6015.

SECTEUR CENTRAL



Le secteur central est concerné par le nœud de raccordement entre le barreau allant vers Rouen et les branches nord et sud se dirigeant vers l'A28 nord pour l'une et vers l'A13/A154 pour l'autre. La zone du raccordement se situe entre les communes de Gouy, Ymare et les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen.

La branche se dirigeant vers Rouen traverse le nord de la commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, avec une portion en tranchée couverte permettant de reconstituer la rue du Clos du Mouchel et de limiter les acquisitions foncières. L'autoroute franchit ensuite la Seine et la partie sud de la zone Seine-Sud en viaduc.

Un échangeur au cœur même de la zone Seine-Sud doit permettre un accès facilité au réseau autoroutier pour les entreprises de ce secteur. Le projet se raccorde enfin à la RD18e à la hauteur du rond-point dénommé « rond-point aux vaches ».

SECTEUR SUD



Sur la portion du projet desservant le nord de l'Eure, la future autoroute passera au sud d'Ymare pour rejoindre l'échangeur prévu avec la RD321 à hauteur d'Alizay.

Le projet franchit ensuite par un viaduc la voie ferrée, la Seine puis l'Eure depuis le Manoir jusqu'à l'Est des Damps.

L'autoroute s'insère ensuite dans la lisière de la forêt de Bord-Louviers, passant à l'ouest des zones urbanisées de Léry, de Val-de-Reuil et du Vaudreuil.

Sur ce secteur, plusieurs ouvrages de rétablissement seront créés pour garantir un accès des habitants à la forêt et des couloirs de passage pour la faune.

Le projet rejoint ensuite l'échangeur avec la RD6015, à hauteur de la zone d'activités des Portes puis se raccorde enfin, par des voies additionnelles, à l'autoroute A13 puis l'A154 à la hauteur d'Incarville.

EN SAVOIR +

Lire les pièces A et C du dossier sur le site www.liaisonA28A13.com

La maîtrise des impacts

►► Le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 s'insère dans un territoire contrasté, constitué de plateaux, de vallées, de bois, de secteurs agricoles et de secteurs habités ou occupés par des activités économiques. Le choix du tracé de la bande soumise à l'enquête d'utilité publique a donc été choisi afin d'éviter au maximum les enjeux humains et naturels en présence et minimiser ainsi les impacts du projet.

LIMITER L'IMPACT SUR L'HABITAT ET LES ACTIVITÉS

Infrastructure en tracé neuf, la future autoroute conduira à l'acquisition foncière des parcelles nécessaires au tracé et aux ouvrages de service. A l'issue de la concertation de 2014, l'État a engagé un dialogue continu avec chaque collectivité afin de déterminer les secteurs les plus sensibles devant être évités ou devant faire l'objet de protections particulières. La bande de passage soumise à l'enquête publique a ainsi été rétrécie dans certains secteurs, notamment grâce à une conception nouvelle des bretelles d'échange, et certains secteurs font l'objet de mesures d'insertion particulières, comme le passage aux Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen ou le passage à l'est de Boos.

« Déterminer les secteurs les plus sensibles devant être évités ou devant faire l'objet de protections particulières. »

PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU POTABLE

La particularité des sols karstiques des plateaux Est, sensibles aux risques de pollution et où se situent de nombreux captages en eau potable, ont conduit l'État à opter pour un tracé et des modes de franchissement en viaduc garantissant d'éviter tout impact sur les rivières et les points de captages.

Pour le barreau de raccordement vers Rouen, le choix a été fait d'un franchissement de la Seine à hauteur des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen puis d'un raccordement à la RD18e via la zone Seine-Sud, permettant ainsi d'éviter tout risque pour le captage en eau potable de la Chapelle, point de captage essentiel pour l'alimentation en eau de l'agglomération rouennaise.

LA TRAVERSÉE DES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

Suite aux nouvelles études conduites en vue de l'enquête publique, le passage du projet dans ce secteur très sensible a été revu avec une tranchée beaucoup moins profonde que celle envisagée lors de la concertation de 2014, nécessitant de fait une largeur beaucoup moins importante. Ces deux évolutions rendent possible la couverture de la tranchée à la hauteur des habitations proches, son intégration paysagère et le rétablissement direct de la rue du Clos du Mouchel. Pour autant, des acquisitions foncières demeureront nécessaires.



Image non contractuelle



« L'État a fait le choix d'une variante évitant les principaux enjeux environnementaux du territoire. »

EVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS

En retenant lors des phases précédentes du projet le fuseau de passage dans lequel s'inscrit la bande présentée à l'enquête publique, l'État a fait le choix d'une variante évitant les principaux enjeux environnementaux du territoire, en particulier la zone Natura 2000 des coteaux de Saint-Adrien et le cœur de la Forêt de Bord-Louviers.

Les différents viaducs prévus dans le projet présenté à l'enquête publique permettent d'éviter et de préserver de nombreuses zones humides et la zone Natura 2000 des Îles et Berges de la Seine, dont la destruction, même partielle, aurait un impact sur l'équilibre écologique du territoire.

Depuis la concertation de 2014, l'État a par ailleurs modifié la configuration des différents raccordements autoroutiers, notamment celui avec l'A13/A154, afin de réduire très sensiblement la surface boisée impactée et épargner les zones humides comprises entre l'A154 et les voies ferrées.

Pour autant, le tracé finalement retenu par le concessionnaire engendrera nécessairement la destruction de zones boisées et herbacées et de milieux humides qui devront être recréés ou restaurés à proximité des sites impactés de manière privilégiée dans des secteurs du territoire sino-maritime ou eurois où les continuités écologiques sont fragilisées.

PRÉSERVER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LIMITER LES NUISANCES SONORES

Dans les deux secteurs où l'autoroute passe à grande proximité d'habitations (Hameau du Boc et commune des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen), l'État imposera au futur concessionnaire de recourir à une tranchée adaptée afin de limiter les nuisances acoustiques. Sur l'ensemble du parcours, en fonction du tracé définitif et des calculs d'impacts acoustiques correspondants, des mesures additionnelles pourront être mises en œuvre : merlons et/ou écrans acoustiques le long de l'autoroute, voire isolement renforcé de façades d'habitations. L'insertion de la future autoroute essentiellement en déblais et l'ajout de talus végétalisés viseront à limiter les rejets de polluants et à maîtriser les nuisances sonores. Enfin, la réalisation du projet contribuera à une amélioration sensible de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique le long des voiries délestées d'une partie de leur trafic.



Image non contractuelle



Image non contractuelle

UN EFFORT PARTICULIER D'INSERTION PAYSAGÈRE

Le projet présenté à l'enquête publique et les prescriptions qui s'imposeront au concessionnaire prévoient une série de mesures permettant d'intégrer au mieux l'infrastructure dans le paysage traversé. Selon les secteurs, le choix de passage en remblais (au-dessus du niveau du terrain naturel) ou en déblais (en-dessous du niveau du terrain naturel), l'adoucissement et la végétalisation des pentes et des délaissés autoroutiers seront autant de mesures permettant de rendre l'infrastructure la moins perceptible possible pour les habitants des communes alentour. Les franchissements de la Seine devront faire l'objet de choix architecturaux soignés, respectant et valorisant l'identité paysagère du lieu. Ces deux ouvrages d'art constituent à eux seuls près d'un quart du coût du projet. Le passage du projet en lisière de la forêt de Bord fera là encore l'objet de mesures d'insertion, de remodelage paysager et de replantations boisées à même de masquer l'autoroute aux habitants de Val-de-Reuil et du Vaudreuil.

ACCOMPAGNER ET COMPENSER L'IMPACT DU PROJET SUR LES SURFACES AGRICOLES

Le projet s'insère le plus souvent au sein d'emprises agricoles ou boisées.

La SAFER Haute-Normandie, en lien avec la DREAL Normandie, a constitué depuis plusieurs années un stock de terres agricoles permettant de garantir une relocalisation des emprises consommées par le projet et de garantir une cohérence dans l'organisation et le fonctionnement des exploitations qui seront restructu-

rées. Suite à l'enquête publique, une procédure d'aménagement foncier pourra être mise en œuvre pour assurer ce remembrement.

Depuis la concertation de 2014 et grâce aux études menées et au dialogue entrepris avec les collectivités et les représentants du monde agricole, la consommation totale du projet, tous types de surface compris, a été réduite de 605 à 516 ha.

EN SAVOIR +

Lire le résumé non technique de la pièce E du dossier sur le site www.liaisonA28A13.com

L'enquête d'utilité publique, une étape clé

►► 6 QUESTIONS POUR TOUT COMPRENDRE SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE, SON RÔLE ET SES SUITES

1 À QUOI SERT UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ?

C'est un moment essentiel pour tout projet d'aménagement. L'enquête publique permet aux citoyens de prendre connaissance de l'ensemble du projet, ses bénéfices, ses effets sur le territoire, son insertion et de toutes les études réalisées pour aboutir à ce projet. Elle se déroule sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante.

2 QUAND SE DÉROULE-T-ELLE ?

L'enquête publique sur le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13 se déroule du jeudi 12 mai au lundi 11 juillet 2016, soit une période de 2 mois.

3 SUR QUOI PORTE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

L'enquête publique porte sur l'utilité publique du projet, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et sur le classement autoroutier de l'infrastructure.

4 COMMENT SE PRÉPARE UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ?

L'ouverture et l'organisation de l'enquête publique sont annoncées par la Préfecture de la Seine-Maritime dans un document appelé « Arrêté d'ouverture de l'enquête publique » (à disposition notamment en téléchargement sur le site Internet du projet www.liaisonA28A13.com). Sont mentionnés dans ce document, les moyens d'information et d'expression. L'enquête publique se déroule sous l'égide d'une commission d'enquête indépendante nommée par le Tribunal administratif. Le maître d'ouvrage élabore un dossier d'enquête publique qui présente le projet, les études réalisées, son insertion, etc. Ce document très complet permet à tous de prendre connaissance des caractéristiques du projet.

5 QUEL EST LE RÔLE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE ? QUELLE EST SA COMPOSITION ?

La commission d'enquête est indépendante, elle est nommée par le tribunal administratif et doit remplir plusieurs missions :
 >> Veiller au bon déroulement de l'enquête publique
 >> Recueillir l'avis de tous
 >> Établir un rapport et ses conclusions motivées à l'issue de la phase

Pour l'enquête publique sur le projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13, elle est composée d'un Président, de quatre autres membres titulaires et de deux membres suppléants.

6 QUE VA-T-IL SE PASSER APRÈS L'ENQUÊTE PUBLIQUE ?

Après la fin de l'enquête publique, la commission va rédiger un rapport sur le déroulement de l'enquête et consignera dans un document à part ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserve(s) ou défavorables à la déclaration d'utilité publique du projet, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et au classement autoroutier de l'infrastructure. Le Ministre en charge des transports va ensuite transmettre au Conseil d'Etat les suites à donner à ces deux documents. Enfin, sur les bases du rapport et des conclusions motivées de la Commission d'enquête, des réponses du maître d'ouvrage sur les recommandations et réserves et après avis du Conseil d'Etat, le Gouvernement se prononce par décret sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et le statut autoroutier de l'infrastructure.

EN SAVOIR +

Lire la pièce A du dossier sur le site www.liaisonA28A13.com

S'informer et s'exprimer

►►► **DU 12 MAI AU 11 JUILLET 2016, PLUSIEURS MOYENS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION SONT À DISPOSITION DES CITOYENS.**

LES MOYENS D'INFORMATION

Pour prendre connaissance du dossier dans sa complétude : le dossier d'enquête d'utilité publique

Le dossier d'enquête publique est le document de référence préparé par le maître d'ouvrage, ici l'État, et comprend l'ensemble des études réalisées.

Il est composé de 13 pièces :

- Un guide de lecture qui présente les pièces constitutives du dossier
- Pièce A : Objet de l'enquête publique
- Pièce B : Plans de situation
- Pièce C : Notice explicative
- Pièce D : Plan général des travaux
- Pièce E : Etude d'impact sur l'environnement
- Pièce F : Evaluation économique et sociale
- Pièce G : Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- Pièce H : Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement du territoire
- Pièce I : Bilan de la concertation
- Pièce J : Avis de l'Autorité environnementale
- Pièce K : Avis du Commissariat général à l'investissement
- Pièce L : Autres avis réglementaires extérieurs

Le dossier d'enquête d'utilité publique est à disposition dans les 67 lieux d'enquête, sur les sites Internet de la Préfecture de Seine-Maritime www.seine-maritime.gouv.fr et du projet www.liaisonA28A13.com

Des rendez-vous sont également organisés pour informer le public du projet et des modalités de l'enquête publique

- **40 permanences de la commission d'enquête dans les communes traversées par le projet,**
- **4 réunions publiques,** en présence de la commission d'enquête et du maître d'ouvrage, à Rouen, Boos, Saint-Étienne-du-Rouvray et Louviers

Les dates et lieux des permanences et des réunions publiques sont indiqués au dos de ce document.

LES MOYENS D'EXPRESSION

Temps d'information, les 40 permanences et les 4 réunions publiques sont également un moment pour les citoyens d'exprimer leur avis sur le projet.

D'autres moyens sont mis à disposition du public :

- > Un **registre électronique** accessible sur le site internet de la Préfecture de Seine-Maritime : www.seine-maritime.gouv.fr
- > Des **registres papier** à disposition dans les lieux d'enquête

Il est également possible d'adresser un **courrier** à l'attention de la commission d'enquête à la Préfecture de Seine-Maritime.
Préfecture de la Seine-Maritime,
DCPE/BPP, 7 place de la Madeleine
76036 Rouen cedex

S'informer et s'exprimer

4 RÉUNIONS PUBLIQUES

ROUEN

Mardi 17 mai 2016

à 19h30

La Halle aux Toiles

Place de la Basse Vieille

Tour

BOOS

Jeudi 19 mai 2016

à 19h30

Salle Polyvalente

Rue d'Uelzen

SAINT-ÉTIENNE

DU-ROUVRAY

Mardi 24 mai 2016

à 19h30 - *Esigelec -*

Amphithéâtre Charliat

Avenue Galilée

LOUVIERS

Jeudi 26 mai 2016

à 19h30

Le Grand Forum

Boulevard de Crosne

40 PERMANENCES EN MAIRIES

SEINE-MARITIME

BELBEUF

jeudi 2 juin de 9h à 12h

BOIS-D'ENNEBOURG

mardi 7 juin de 16h à 19h

BOIS-L'ÉVÊQUE

mardi 31 mai de 16h à 19h

BOOS

samedi 4 juin de 9h à 12h

DARNÉTAL

mardi 21 juin de 9h à 12h

FONTAINE-SOUS-PRÉAUX

lundi 6 juin de 14h à 17h

GOUY

vendredi 10 juin de 9h à 12h

ISNEAUVILLE

jeudi 12 mai de 9h à 12h

LA NEUVILLE-CHANT-D'OISEL

jeudi 16 juin de 15h30 à 18h30

LES AUTHIEUX-SUR-LE-PORT-SAINT-OUEN

mardi 14 juin de 15h à 19h

LE MESNIL-ESNARD

jeudi 9 juin de 14h à 17h

MONTMAIN

samedi 18 juin de 9h à 12h

OISSEL

lundi 20 juin de 9h à 12h

PRÉAUX

mardi 5 juillet de 15h à 19h

QUÉVREVILLE-LA-POTERIE

vendredi 24 juin de 14h à 17h

QUINCAMPOIX

mardi 28 juin de 9h à 12h

RONCHEROLLES-SUR-LE-VIVIER

jeudi 30 juin de 15h à 18h

ROUEN

lundi 13 juin de 9h à 12h

SAINT-AUBIN-CELLO-VILLE

vendredi 1^{er} juillet de 9h à 12h

SAINT-AUBIN-EPINAY

lundi 4 juillet de 14h à 17h

SAINT-ÉTIENNE-DU-ROUVRAY

mercredi 6 juillet de 9h à 12h

SAINT-JACQUES-SUR-DARNÉTAL

samedi 25 juin de 9h à 12h

TOURVILLE-LA-RIVIÈRE

mercredi 22 juin de 9h à 12h

YMARE

vendredi 13 mai de 15h à 19h

EURE

ALIZAY

mardi 17 mai de 9h à 12h

IGOVILLE

mercredi 18 mai de 9h à 12h

INCARVILLE

lundi 23 mai de 14h à 17h

LE VAUDREUIL

mercredi 25 mai de 14h à 17h

LÉRY

vendredi 27 mai de 14h à 17h

LES DAMPS

lundi 30 mai de 14h à 17h

LOUVIERS

jeudi 19 mai de 16h à 19h

LE MANOIR

samedi 14 mai de 9h à 12h

PÎTRES

mercredi 1^{er} juin de 14h à 17h

PONT-DE-L'ARCHE

mardi 24 mai de 9h à 12h

VAL-DE-REUIL

lundi 11 juillet de 11h à 15h

AUTRES PERMANENCES

Métropole Rouen Normandie - **vendredi 20 mai** de 15h à 18h

Communauté de communes des portes nord-ouest de Rouen - **jeudi 23 juin** de 9h à 12h

Communauté de communes du plateau de Martainville - **vendredi 8 juillet** de 15h à 18h

Communauté d'agglomération Seine-Eure - **mercredi 8 juin** de 9h à 12h

Communauté de communes de l'Andelle - **jeudi 26 mai** de 14h30 à 17h30.