

Dossier du débat public

Contournement Est



juin 2005

Le projet de contournement Est de Rouen

Dossier du débat public

juin 2005



Le *Dossier du débat public* sur le projet de contournement Est de Rouen a été réalisé, pour le compte de l'Etat, par la direction départementale de l'Équipement de la Seine-Maritime.

Conception/rédaction/réalisation : **MM&A/Moser, Malt et Associés** - **Création graphique** : Sabine Eichler - **Photos** : Patrice Lefebvre - **Cartes et schémas** : Air Normand ; CERTU ; Centre d'études techniques de l'Équipement Normandie Centre ; Communauté de l'agglomération rouennaise ; direction départementale de l'Équipement de Seine-Maritime ; direction régionale de l'Équipement de Haute-Normandie ; Matthieu Gillois ; **MM&A** ; Seet Cecoba Rocher ; SNCF ; Syndicat mixte pour le SCOT de l'agglomération Rouen-Elbeuf ; VNF. **Impression** : Lecerf Rouen Offset - **Mai 2005**.

Le dossier que vous allez lire présente le projet de contournement Est de Rouen, proposé par la direction départementale de l'Équipement de la Seine-Maritime, au nom du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Ce dossier a été conçu et rédigé par le maître d'ouvrage*, suivant les indications de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Dans sa décision d'organiser un débat public sur le contournement Est de Rouen, publiée le 3 novembre 2004 (et dont le texte intégral figure en page 13 de ce dossier), la Commission nationale du débat public a, en effet, précisé que « *le débat public devait se faire sur la base d'un document présentant les liens et la cohérence entre le projet, les perspectives d'aménagement urbain et les projets d'adaptation des transports en commun* ».

Pour répondre à la demande de la CNDP, ce dossier a été « *préparé en concertation avec les établissements publics de coopération intercommunale compétents dans ces matières : Communauté d'agglomération rouennaise et Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération rouennaise* ».

* Les termes suivis d'un astérisque (*) sont expliqués dans le glossaire placé en fin de ce dossier.

Une large participation au débat contribuera à l'émergence du meilleur projet

L'agglomération rouennaise est très souvent présentée comme la seule de cette taille qui ne dispose pas d'un contournement. Pourtant, depuis plus de trente ans, tous les documents de planification urbaine affirment la nécessité de réaliser une telle infrastructure.

Des éléments pour un contournement existent déjà ou sont en cours de réalisation : rocade nord, rocade sud, voie rapide* SUD III, sixième pont, mais ces différents maillons ne sont pas « bouclés » ; ce qui conduit, aux heures de pointe, à un engorgement progressif des principales voies du centre ville. La place occupée par l'automobile et les poids lourds dans l'espace urbain est un handicap pour les transports collectifs et les modes alternatifs, qui ne disposent pas d'espaces pour se développer. De la même façon, le développement urbain de l'agglomération est contraint par l'absence de voie de contournement structurante.

Un contournement cohérent avec les politiques urbaines.

Les nuisances causées par de tels trafics au cœur de l'agglomération incitent, parmi d'autres raisons, un nombre croissant de Rouennais à s'installer de plus en plus loin hors de l'agglomération. Par voie de conséquence, ils sont chaque jour plus nombreux à venir en automobile dans l'agglomération pour leurs activités, participant ainsi à la dégradation de la qualité de vie.

En proposant de réaliser, à l'est de l'agglomération, un contournement qui s'intègre dans les politiques urbaines menées par le Syndicat mixte (pour l'élaboration et le suivi du schéma directeur) et par la Communauté d'agglomération rouennaise, l'État souhaite contribuer à l'émergence d'un nouvel usage de la ville et à une meilleure qualité de vie.

Cette nouvelle infrastructure, comme tout ouvrage, aura des impacts sur l'environnement. Il est nécessaire qu'ils soient réduits autant que possible et qu'ils ne remettent pas en cause les grands équilibres. Les études menées jusqu'à ce jour ont conduit à concevoir un projet complexe, qui, en particulier, intègre de nombreux ouvrages d'art* afin de préserver les richesses naturelles. Le dossier que nous vous proposons présente les réflexions déjà menées et les grandes questions posées par la réalisation du projet.

Tous ceux qui le souhaitent pourront s'informer et donner leur avis.

La Commission nationale du débat public (CNDP), en décidant d'organiser un débat public sur ce projet de contournement, a souhaité qu'il soit le plus ouvert possible et qu'il permette d'articuler le projet avec les politiques urbaines et les enjeux environnementaux.

Cette forme nouvelle d'information et de participation du citoyen très en amont de la décision sur un projet a été instituée par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Le débat qui s'ouvre s'adresse à tous les habitants de l'agglomération, des territoires voisins et à tous ceux qui seraient concernés par le projet. Il doit permettre d'enrichir les concertations déjà menées avec les collectivités locales et les associations, en donnant à ceux qui le souhaitent la possibilité de s'informer, de poser des questions, de recevoir des réponses et de donner leur avis.

Je souhaite personnellement que chacun puisse s'informer et s'exprimer : le projet final n'aura de sens que si la plus large information est donnée et si les problèmes posés par le projet peuvent faire l'objet d'échanges avec tous ceux qui le souhaitent.

Ce projet a pour principal objectif de détourner du cœur de l'agglomération les véhicules dont ce n'est pas la destination et ainsi d'améliorer la circulation dans le centre de Rouen, permettre le développement des transports collectifs et favoriser l'aménagement de la ville défini par les documents d'urbanisme.

Conformément à la décision de la CNDP, le dossier du débat a été préparé en concertation avec les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'aménagement urbain et de transports en commun.

Les réponses aux questions suivantes, posées à l'occasion du débat, permettront d'éclairer les choix du gouvernement quant aux suites à donner au projet :

- l'agglomération a-t-elle besoin d'un contournement ?
- le projet soumis au débat est-il compatible avec le projet de développement de l'agglomération ?
- le projet soumis au débat ménage-t-il des perspectives pour le développement des modes de transports autres que l'automobile, et notamment permettra-t-il un développement des transports collectifs ?

Thierry Duclaux,
directeur régional de l'Équipement de Haute-Normandie,
directeur départemental de l'Équipement de la Seine-Maritime

Situation du projet



Carte n°1

bRE Haute-Normandie / Source: BD Cartho (IGN®) / mars 2005

| | |
|--|---------|
| INTRODUCTION : LE PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN EST MIS AU DÉBAT PUBLIC | page 12 |
| 1. UN DÉBAT PUBLIC, POURQUOI ET COMMENT ? | page 12 |
| <p>L'objet du débat : le contournement Est de Rouen Le cadre réglementaire du débat public La décision de la CNDP Comment se déroule le débat public ? Quelles suites lui seront données ?</p> | |
| 2. UN PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES. | page 14 |
| <p>Une information du public par la presse régionale</p> | |
| 1^e PARTIE : LES OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS AU DÉBAT | page 16 |
| 1. UN OUTIL D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT POUR L'AGGLOMÉRATION DE ROUEN. | page 16 |
| 1A. Une finalité : améliorer la circulation dans le centre ville et sur les pénétrantes de l'agglomération rouennaise | page 16 |
| <p>Le positionnement géographique et économique de Rouen et son agglomération Rouen est au centre d'un carrefour est-ouest et nord-sud : une situation difficile Un projet au service de la reconquête urbaine</p> | |
| 1B. Un outil d'aménagement et de développement pour l'agglomération | page 21 |
| <p>Développer l'accessibilité de l'agglomération et les échanges internes Favoriser le développement des autres modes de déplacement Participer à la structuration de l'espace urbain en cohérence avec les documents d'urbanisme Améliorer le cadre de vie des urbains</p> | |
| 1c. Les principaux enjeux environnementaux | page 25 |
| <p>La protection de la ressource en eau La protection des milieux naturels Les risques naturels La protection du paysage Les risques technologiques La qualité de l'air</p> | |
| 2. LE PROJET : UN TRACÉ ET DES CHOIX QUI PRENNENT EN COMPTE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX. | page 31 |
| <p>Le tracé proposé <i>Un bouclage avec la rocade sud et la RN 338</i> <i>Une artère à 2x2 voies avec des fonctionnalités urbaines</i> <i>Le tracé au stade actuel des études</i> Les points d'échanges Des carrefours dénivelés Des sections semi enterrées ou enterrées Les principaux ouvrages d'art</p> | |

| | |
|--|----------------|
| 2^e PARTIE : LES GRANDES QUESTIONS LIÉES AU PROJET. | <i>page 40</i> |
| 1. POURQUOI LE TRACÉ PRÉSENTÉ DANS LE DOSSIER A-T-IL ÉTÉ RETENU ? | <i>page 40</i> |
| Pourquoi un passage à l'est ? | |
| Pourquoi ne pas réaliser un contournement Est plus éloigné ? | |
| Pourquoi avoir retenu un contournement Est proche de l'agglomération ? | |
| Les variantes débattues précédemment | |
| <i>Le franchissement de la vallée du Robec</i> | |
| <i>De la vallée du Robec à la RN 31</i> | |
| <i>De la RN 31 à la RN 14</i> | |
| <i>De la RN 14 à Saint-Aubin-Celloville</i> | |
| <i>De Saint-Aubin-Celloville à Saint-Etienne-du-Rouvray</i> | |
| 2. QUELLE LIAISON VERS L'A13 ET LE DÉPARTEMENT DE L'EURE ? | <i>page 46</i> |
| Quelles seraient les fonctions de ce barreau routier ? | |
| Quels sont les principaux enjeux environnementaux ? | |
| 3. LE PROJET OUVRE-T-IL DES PERSPECTIVES NOUVELLES POUR AMÉLIORER LA CIRCULATION DANS L'AGGLOMÉRATION ? | <i>page 48</i> |
| La situation actuelle | <i>page 49</i> |
| <i>Un contexte spécifique : la convergence du réseau routier dans l'agglomération</i> | |
| <i>Le trafic de transit</i> | |
| <i>Le trafic d'échange</i> | |
| <i>Le trafic interne</i> | |
| <i>Des conditions de circulation très difficiles : la situation particulière du tunnel de la Grand-Mare</i> | |
| Comment la situation pourrait-elle évoluer d'ici 2015 : les grandes tendances | <i>page 53</i> |
| <i>Les effets du sixième pont de Seine et de la rocade sud</i> | |
| <i>Évolution du trafic interne</i> | |
| <i>Évolution du trafic d'échange</i> | |
| <i>Évolution du trafic de transit</i> | |
| <i>Évolution probable de l'agglomération sans contournement</i> | |
| Les apports d'un contournement Est proche de l'agglomération | <i>page 56</i> |
| <i>Les hypothèses retenues</i> | |
| <i>Les effets attendus</i> | |
| <i>Évolution des trafics</i> | |
| 4. LE PROJET EST-T-IL COHÉRENT AVEC LES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS URBAINS ET D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ? | <i>page 61</i> |
| Le transport ferroviaire de voyageurs, sa situation et ses potentialités | |
| Réduction de capacités routières et possibilités d'aménagements de transports collectifs | |
| Les modes de transport doux au sein de l'agglomération. La place du vélo dans le projet global | |
| Une stratégie de transports collectifs urbains | |
| <i>Les objectifs du contournement pour la réalisation du PDU</i> | |
| Accroître la sécurité routière | |
| <i>Les améliorations attendues de la mise en service du contournement Est</i> | |

5. LE PROJET PARTICIPE-T-IL A UNE MEILLEURE ORGANISATION DE L'AGGLOMÉRATION ? page 70

Le renforcement de la centralité et la polarisation du périurbain

Renforcer la centralité

Structurer le développement périurbain autour de pôles

Les attentes par rapport au projet de contournement Est

Les points d'échange

Les perspectives de requalification urbaine

La stratégie économique liée au projet

6. QUELLE CIRCULATION ROUTIÈRE POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ? page 74

L'interface port-mer

L'interface port-fleuve

L'interface port-route

Les attentes par rapport au projet de contournement Est

Le transport de marchandises

La desserte du port et de la zone logistique Rouen multi-marchandises

Le transport des matières dangereuses

Les attentes par rapport au projet de contournement Est

7. PEUT-ON ÉVALUER LES IMPACTS DU CONTOURNEMENT EST SUR LE CADRE DE VIE ET SUR L'ENVIRONNEMENT ? page 80

L'EAU, LA BIODIVERSITÉ ET LE PAYSAGE page 80

L'eau, une ressource essentielle pour l'agglomération rouennaise

Les milieux naturels... un exemple remarquable de biodiversité

Des paysages de qualité et une agriculture dynamique

La ceinture verte, une composante du développement durable de l'agglomération

L'AIR ET LE BRUIT page 87

La qualité de l'air et ses effets sur la santé

Le bruit et la gêne sonore

LA SÉCURITÉ DES PERSONNES : LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES page 91

Les risques d'inondation

Les risques d'effondrement

Les risques technologiques

8. QUEL MODE DE FINANCEMENT ? page 93

Le financement du contournement Est de Rouen

L'impact d'un péage sur le trafic

Comment peut-on apprécier la rentabilité socio-économique du projet ?

QUELLES SUITES SERONT DONNÉES AU DÉBAT PUBLIC ? page 97

Glossaire page 98

Table des tableaux, schémas et cartes page 104

Principaux éléments bibliographiques page 105

1. UN DÉBAT PUBLIC, POURQUOI ET COMMENT ?

L'objet du débat : le contournement Est de Rouen

Le projet de contournement¹ Est de Rouen, dont ce dossier présente le contexte, les objectifs et les modalités, vise à soulager la congestion de la circulation, qui est devenue une réalité quotidienne dans le bassin de vie rouennais et s'accompagne de pollution de l'air, de bruit et d'encombrement de l'espace urbain. La réalisation d'une infrastructure nouvelle doit permettre de drainer hors de l'agglomération une part importante du trafic et, ce faisant, de favoriser le développement des transports en commun et des modes doux² de déplacement, de réduire les risques et la pollution et d'améliorer le cadre de vie.

Ce projet a fait l'objet de nombreuses études et d'une large information depuis une dizaine d'années.

Il est entré dans une phase nouvelle avec la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP), lors de sa réunion du 3 novembre 2004, d'organiser un débat public pour permettre au plus grand nombre de s'informer, de poser des questions et de donner leur avis sur le projet - voir la décision prise à la réunion du 3 novembre 2004 de la CNDP, en page 13.

Le cadre réglementaire du débat public

La loi relative à la démocratie de proximité du 27 février 2002 et son décret d'application n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 prévoient que le

maître d'ouvrage* qui présente un projet dont le coût est supérieur à 300 millions d'euros saisisse la Commission nationale du débat public. Celle-ci décide alors de l'opportunité ou non d'organiser un débat.

La décision de la CNDP

Le contournement Est de Rouen entre dans le champ d'application du décret d'octobre 2002 ; le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a donc saisi, le 11 septembre 2004, la CNDP.

Comment se déroule le débat public ? Quelles suites lui seront données ?

L'article 7 du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 prévoit que « le maître d'ouvrage*, ou à défaut la personne publique responsable du projet, propose au président de la commission particulière un dossier en vue du débat dans un délai de six mois à compter de la date de publication de la décision de la CNDP. Ce dossier, à destination du public, est constitué suivant les indications fournies par la Commission nationale du débat public. Celle-ci peut demander qu'il soit complété par des documents nécessaires au débat ». Lorsqu'elle juge le dossier suffisamment complet, la Commission nationale publie le calendrier du débat.

Parallèlement, elle crée une commission particulière du débat public (CPDP), à qui elle confie l'animation du débat. La CNDP a ainsi nommé, le 3 décembre 2004, Charles Gachelin président de la commission particulière du débat public sur le projet de contournement Est de Rouen.

L'objectif du débat public est de permettre à toutes les personnes ou parties intéressées de s'informer, de poser des questions et de recevoir des réponses, de donner leur avis et, par là, d'éclairer les choix du maître d'ouvrage*. Le débat constitue donc une étape importante pour le projet.

À l'issue du débat public, le président de la commission particulière rédige un compte-rendu du débat, incluant



Permettre à toutes les personnes ou parties intéressées de s'informer, de poser des questions et de recevoir des réponses.

LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC, UNE AUTORITÉ ADMINISTRATIVE INDÉPENDANTE.

La loi du 27 février 2002 a fait de la Commission nationale du débat public, créée par la loi « Barnier » de 1995, une autorité administrative indépendante.

La CNDP veille « au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'État, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ».

La composition et le fonctionnement de la CNDP sont présentés sur son site web : www.debatpublic.fr

¹ Dans l'ensemble du dossier seront employés indifféremment les termes de rocade et de contournement pour désigner le projet du maître d'ouvrage. Ces deux appellations ont, en effet, été utilisées dès l'origine des études du projet.

² Les termes suivis d'un astérisque sont expliqués dans le glossaire placé en fin de ce dossier.

AU DÉBAT PUBLIC.



LA DÉCISION DE LA CNDP D'ORGANISER UN DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN.

Lors de sa réunion du 3 novembre 2004, la Commission nationale du débat public a publié la décision suivante :

« Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,
 Vu le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,

Vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 14 septembre 2004, reçue le 17 septembre 2004, et le dossier joint,

Après en avoir délibéré à la majorité de ses membres présents,

Considérant que l'aménagement apparaît comme un contournement partiel de l'agglomération rouennaise ayant pour objectifs de désengorger le cœur de l'agglomération d'une partie des divers types de trafic, de favoriser ainsi une amélioration des transports en commun sur les axes délestés, enfin d'améliorer la desserte des zones d'habitation ou d'activité du plateau situé à l'est de Rouen ; qu'ainsi son intérêt et ses enjeux se situent essentiellement au niveau de l'agglomération,

Considérant que le projet a été inscrit successivement dans divers documents de planification locaux (SDAU de 1972, schéma directeur de 2001 ayant les effets d'un schéma de cohérence territoriale; dossier de voirie d'agglomération de 1998, plan de déplacements urbains de 2000) ou nationaux (schéma de services collectifs de transports approuvé par le décret du 18 avril 2002, carte des infrastructures routières à long terme approuvée par le CIADT du 18 décembre 2003),

Considérant que dès lors le projet avait fait l'objet depuis 10 ans de phases successives d'étude et de concertation qui ont permis de traiter de son opportunité, d'en arrêter le principe (décision ministérielle du 23 septembre 1994) et de définir ses caractéristiques principales (arrêté du 4 novembre 1998 définissant le périmètre d'étude et prescrivant la mise en conformité des plans d'occupation des sols),

Considérant l'importance du projet pour le développement durable de l'agglomération à travers ses impacts sur l'environnement (proximité des captages*, traversée de plusieurs vallées et franchissement de la Seine, présence de zones naturelles d'intérêt national et européen) et ses effets sur la répartition intermodale des flux de circulation et sur l'urbanisation*,

Considérant que les concertations menées de 1993 à 1997 ont permis aux collectivités locales et aux organismes socioprofessionnels de se prononcer, que certaines phases, à l'initiative de collectivités ou d'associations, ont comporté des réunions publiques, que le site Internet de la direction régionale de l'Équipement consacre de nombreuses pages et ouvre un forum sur le projet ; que l'on ne peut cependant considérer que la part faite à l'information et plus encore à la participation et à l'expression du public a été proportionnée à l'importance des enjeux pour la vie quotidienne et l'avenir d'une partie de l'agglomération,

Décide :

Article 1 : d'organiser un débat public sur le projet de contournement Est de Rouen,

Article 2 : ce débat se fera sur la base d'un document présentant les liens et la cohérence entre le projet, les perspectives d'aménagement urbain et les projets d'adaptation des transports en commun. Il devra être préparé en concertation avec les établissements publics de coopération intercommunale compétents dans ces matières : communauté d'agglomération de Rouen et Syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération Rouen Elbeuf. »

en particulier tout ce qui a trait à son déroulement, les questions posées et les opinions exprimées. Il sera transmis au président de la Commission nationale, qui établira un bilan du débat. Les deux documents seront rendus publics dans un délai de deux mois après la clôture du débat.

Le maître d'ouvrage* disposera alors de trois mois pour faire connaître, par une décision qui sera publiée, les suites qu'il compte donner, à la lumière du débat, au projet de contournement Est de Rouen.

Si le projet est poursuivi, il doit alors suivre toutes les phases prévues par la loi. Tout au long de ces nouvelles

étapes de la vie du projet (participation du public jusqu'à l'enquête publique, enquête publique, information du public durant la phase de réalisation des travaux), comme le prévoit la loi, la CNDP « veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux. Elle conseille à leur demande les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage* sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet ». Si le projet arrive au stade de l'enquête d'utilité publique, le compte-rendu et le bilan du débat public sont transmis au président de la commission d'enquête. ■

2. UN PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION DEPUIS DE NOMBREUSES ANNÉES.



Depuis 1993, le public a eu régulièrement l'occasion d'être convié aux réunions publiques par les acteurs de la concertation.

Inscrit au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU)* de 1972, le projet de contournement Est de Rouen est relancé en 1991 pour aboutir à une présentation des études de faisabilité devant les collectivités par le préfet le 18 juin 1993.

À cette occasion, une importante concertation locale est organisée autour de trois options possibles, l'une à l'ouest et deux autres à l'est, selon des tracés plus ou moins rapprochés de l'agglomération.

À l'issue de la concertation, par décision ministérielle du 23 septembre 1994, l'État retient l'option d'un contournement Est rapproché. En 1995, sur cette base, est organisé un débat d'intérêt régional, prolongé par la préparation du Dossier de voirie d'agglomération (DVA)*. Une décision ministérielle du 24 décembre 1996 approuve le principe d'un contournement de type voie rapide urbaine*, situé à l'est et suffisamment proche de l'agglomération pour résoudre les problèmes de circulation du bassin de vie rouennais.

Les études se poursuivent et font l'objet d'une nouvelle concertation permettant de définir une bande de passage de 300 mètres, arrêtée par le préfet le 4 novembre 1998. Ces réflexions permettent l'inscription

du projet dans les différents documents de planification locale : parmi les objectifs du plan de déplacements urbains (PDU)* de l'agglomération rouennaise approuvé le 11 février 2000 figure un contournement Est sous la forme d'une voie structurante* du réseau routier.

De la même façon, le schéma directeur* de l'agglomération de Rouen-Elbeuf approuvé le 2 février 2001 - qui a les effets juridiques d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT)* depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)* du 13 décembre 2000 -, identifie le projet de contournement Est comme une des conditions d'un développement équilibré de l'agglomération. Avec son prolongement vers l'Eure, il participerait à une organisation harmonieuse de l'agglomération avec ses pôles périphériques*. La problématique d'une liaison avec l'Eure n'a jamais été omise lors des réflexions sur le contournement Est et le développement de ces pôles périphériques*.

Une information du public par la presse régionale

Pendant les différentes étapes de concertation, *Paris Normandie* et *Le Bulletin de l'arrondissement de Rouen* ont largement relayé l'information sur le projet. D'autres organes d'information ont abordé régulièrement le sujet : *La Lettre de Haute-Normandie*, *Liberté Dimanche*, *Rouen Magazine* (publication de la Ville de Rouen), *Agglomag* (publication de la communauté d'agglomération rouennaise) ou encore *Reflets* (publication du conseil général). On peut estimer entre 200 et 300 le nombre d'articles relatifs au projet de contournement Est publiés par la presse écrite depuis 1993.

Au cours de ces dernières années, le maître d'ouvrage* représenté par la direction départementale de l'Équipement de Seine-Maritime, a également organisé, à destination des habitants de l'agglomération, plusieurs expositions relatives aux projets d'infrastructure rouennais. Les données disponibles sur Internet ont également été une source d'information importante pour le public. Outre le site de la direction départementale de l'Équipement (www.seine-maritime.equipement.gouv.fr),

LES MOYENS MIS EN OEUVRE DANS LE DÉBAT POUR PERMETTRE AU PUBLIC DE S'INFORMER SUR LE PROJET.

Le *Dossier du débat*, réalisé par le maître d'ouvrage* pour présenter le projet de contournement Est de Rouen, est disponible dans les locaux de la commission particulière du débat public (CPDP), dans ceux du maître d'ouvrage* et lors des réunions publiques ; il est consultable sur le site web de la commission particulière du débat public (www.debatpublic-contournementderouen.org) et sera adressé à tous ceux qui en feront la demande.

Une plaquette synthétique présentant le projet est diffusée en nombre dans les communes concernées. On la trouve également sur le site Internet du maître d'ouvrage* (www.seine-maritime.equipement.gouv.fr) et sur celui du débat. Elle est adressée à ceux qui en font la demande.

En accord avec la CPDP, le maître d'ouvrage* prend toutes les initiatives nécessaires pour donner la plus large information sur le projet qu'il présente. En particulier, il met à la disposition des participants au débat public, en fonction des demandes qui lui sont adressées et de la dynamique du débat, les éléments d'information dont il dispose et qui sont de nature à éclairer leurs réflexions, en particulier pour compléter le dossier du débat public.

De son côté, dans le cadre de sa mission d'animation du débat, la CPDP assure l'information du public sous de multiples formes : publications (journal du débat, « cahiers d'acteurs »), site web du débat, réunions publiques, accueil du public dans ses locaux, rencontre avec ceux qui en font la demande, réponse aux questions et courriers qui lui sont adressés. ▶

qui comporte un descriptif du projet de contournement Est et permet aux internautes de poser des questions, on a dénombré plus de 25 sites mentionnant le projet. Ces sites

sont d'origines diverses : associations contre ou en faveur du contournement Est, journaux locaux ou régionaux, agences immobilières, etc. ■

UNE LARGE EXPRESSION DES ACTEURS LOCAUX.

De nombreux avis sur le projet ont été sollicités en de multiples occasions depuis une dizaine d'années. Depuis 1993, le public a eu régulièrement l'occasion d'être convié aux réunions publiques par les acteurs de la concertation, et notamment les élus et les associations. Lieux d'échanges et de confrontation autour du projet, ces réunions ont été fréquentes pendant les concertations de 1993, 1995 et 1997. Certains élus (en particulier dans les communes concernées par le tracé) ont systématiquement répercuté les comptes-rendus des réunions de concertation ou d'information organisées par l'État. Une dizaine de réunions publiques ont eu lieu à chaque étape, réunissant à chaque fois entre 50 et 300 personnes. De la diversité de ces échanges et opinions, témoignent les quelques exemples qui suivent - et qui ne se veulent en aucun cas exhaustifs.

Une attente forte des acteurs économiques

Des entretiens, réalisés à la demande du maître d'ouvrage* dans le cadre de la saisine de la Commission nationale du débat public d'octobre 2003 à février 2004, confirment la saturation des pénétrantes* et la congestion du centre urbain. Des acteurs économiques, interrogés à cette occasion, voient dans le contournement un levier pour la redynamisation du tissu local, le développement de nouvelles zones d'activités sur les plateaux est et une meilleure desserte des pôles économiques. L'un d'entre eux indique que « lors d'un colloque réunissant les Chambres du Commerce et de l'Industrie de Haute et Basse-Normandie, un appel a été lancé à l'association de l'axe Calais-Bayonne pour que cette dernière soutienne le projet de contournement Est de Rouen ». « Notre problème, ajoute-t-il, c'est la liaison qui permettrait de récupérer les flux de la RN31 et RN14 qui viennent s'enquiller dans le centre-ville de Rouen (...) ; c'est 40 % de camions qui viennent approvisionner le port de Rouen et la vallée de Seine ».

Rouen, la dernière métropole sans contournement

Un représentant d'une organisation syndicale de transporteurs routiers observe, pour sa part, que « Rouen, ville importante, est la dernière à ne pas être contournée ». Un autre fait la même remarque en ajoutant que « cela aura, de façon indirecte, une incidence sur la facilité d'acheminer des marchandises sur le port de Rouen ». Le président d'un club d'entrepreneurs renchérit : « Les déplacements dans cette région sont problématiques (...) C'est évident que ce contournement est vital », en précisant : « Le tracé ne me choque pas, il me paraît même, quand on connaît la topographie des lieux, plutôt pertinent ». Le diagnostic n'est pas contredit par une association des usagers de transports en commun, qui ajoute toutefois : « Il faut que le contournement s'inscrive dans une logique de rééquilibrage des modes de transports. »

Des élus informés

Au mois de juillet 2003, le quotidien *Paris-Normandie* fait état « d'un front commun régional des élus pour désenclaver Rouen » : « Les élus de l'ensemble des collectivités territoriales de l'agglomération rouennaise (Pierre Albertini, député-maire de Rouen ; Pierre Bourguignon, député-maire de Sotteville-lès-Rouen pour le Syndicat mixte chargé du Schéma de cohérence Territoriale ; Patrice Dupray, conseiller régional, Philippe Leroy, conseiller général et François Zimeray, président de la Communauté d'agglomération rouennaise) ont présenté au ministre de l'Équipement et des Transports, Gilles de Robien, un dossier portant sur les infrastructures de communication. A propos du contournement Est, ils ont (...) insisté sur sa réalisation la plus rapide possible ».

Le président de la Communauté d'agglomération revient sur le sujet dans *Paris-Normandie*, le 20 janvier 2004 : « Aujourd'hui, dit-il, le tracé de la rocade Est a été fixé. L'agglomération de Rouen souhaite que toutes les solutions soient étudiées afin d'activer la réalisation de cet équipement, conformément aux engagements de l'État et des collectivités concernées ». Quant au député-maire de Rouen, il déclare à *Paris -Normandie* (21 janvier 2004) : « La rocade est essentielle en termes économiques et les études sont très avancées. »

Un projet qui ne fait que « s'adapter au trafic » ?

Le vice-président d'une association qui a « participé, à partir de 1993, à toutes les réunions qui ont eu lieu avec la DDE sur le projet de développement du secteur est », explique que son « association n'est pas opposée au projet de contournement Est mais [qu'] elle est opposée à ce projet ». Les présidents d'associations de défense de l'environnement et de la faune indiquent avoir eu « connaissance du projet tout au début », projet qu'ils veulent « combattre », car « on ne fait, disent-ils, que s'adapter au trafic avec ce projet (...). Avant de s'adapter au trafic, on doit se poser la question de la modification des trafics et de ses conditions. »

À l'inverse, le président d'un collectif favorable au contournement déclare, en décembre 2003 : « Le collectif rassemble des riverains de la RN 14 qui ne peuvent plus supporter les nuisances liées au trafic routier (...). Il est indispensable que ce projet voie le jour rapidement (...). Il faut que ce contournement soit le plus proche de Rouen. »

À quelques semaines d'intervalle, un autre collectif, opposé, lui, au contournement Est juge que « le projet ne répond pas aux problématiques de transports de Rouen ». « Le problème de Rouen, précise son porte-parole, ce sont tous les gens qui habitent les plateaux est et qui se rendent à Rouen en engorgeant les axes. Et on ne veut pas tenir compte de cette réalité ». Pour lui, « il existe des solutions alternatives et l'on peut contourner cette agglomération autrement ». ▶