

CONSEIL DE COMMUNAUTÉ
SÉANCE DU JEUDI 10 JUILLET 2014
PROCÈS VERBAL

Date de convocation : Jeudi 3 JUILLET 2014
Nombre de Conseillers : En exercice : 80
: Présents : 61 et 60 après le départ de
Monsieur LARUE.
: Votants : 76 après le départ de Monsieur
LARUE.

POUVOIRS :

Monsieur MADROUX à Madame LORET, Monsieur NDIAYE à Monsieur COQUELET, Madame OUADAH à Madame MEREUX, Madame ROUZEE à Madame TERLEZ, Monsieur BAYART à Madame CALMON, Monsieur NANIYOULA à Monsieur JACQUET, Madame DUMONT à Monsieur LECERF, Monsieur LECUYER à Monsieur DUVERE, Madame PONS à Madame CHASSY, Monsieur MAZURIER à Monsieur BRUN, Monsieur YUNG à Monsieur RENONCOURT, Monsieur LANIC à Monsieur LEVITRE, Monsieur JAMET à Madame DUVALLET, Madame LEMAN à Monsieur WUILQUE, Madame CATTELIN à Monsieur DELAMARE, Madame BREANT à Monsieur LETELLIER.

TITULAIRES PRÉSENTS :

Stéphane SAUVAN – Sylvie CHENET – Gaëtan LEVITRE – Véronique GAUTIER – Marie-Joëlle LENFANT – Jean-Marc MOGLIA – Jean-Michel DERREY – Thierry DELAMARE – Jean-Pierre BRÉVAL – Sylvie BLANDIN – Emmanuel MACÉ – Alain LEMARCHAND – Alexandre DELACOUR – Hervé LETELLIER – Jean-Claude COURANT – Guillemette NOS – Bernard LEROY – Sylviane LORET – Jean-Yves CALAIS – Anne-Gaëlle MÉREUX – René DUFOUR – Katia CAMUS – François-Xavier PRIOLLAUD – Anne TERLEZ – Jacky BIDAULT – Marie-Dominique PERCHET – Jean-Jacques LEROUX – Daniel JUBERT – Sylvie LANGEARD – Jean-Pierre DUVÉRÉ – Christian WUILQUE – Christian RENONCOURT – François CHARLIER – Jacky FLEITH – Didier DAGOMET – Jean CARRÉ – Chantale PICARD – Richard JACQUET – Angélique CHASSY – Marie-Christine CALMON – Jean-Pierre TROCHET – Didier PIEDNOËL – Pascal LEMAIRE – Dominique DELAFOSSE – Alain LOEB – Sophie HOUSSAYE – Samuel ONFRAY – Maryannick DESHAYES – Jean-Philippe BRUN – Jean-Jacques COQUELET – Jacques LECERF – Catherine DUVALLET – Fadilla BENAMARA – Fatia DJEMEL – Bernard CANCELON – Rachida DORDAIN – Maryline NIAUX – Anne-Marie JOURDAN – Michaël AMSALEM – Jean-Claude CHRISTOPHE.

TITULAIRE PRÉSENT LORS DU DÉBAT ET ABSENT AU MOMENT DU VOTE :

Ludovic LARUE.

TITULAIRES ABSENTS EXCUSÉS :

Yves LANIC – Pierre MAZURIER – Pascale CATTELIN – Hubert ZOUTU – Armelle LEFEBVRE – Amélia BRÉANT – Patrick MADROUX – Jacqueline PONS – Daniel BAYART – Caroline ROUZÉE – Pierre LECUYER – Céline LEMAN – Marie-Pierre DUMONT – Hafidah OUADAH – Patrice YUNG – Albert NANIYOULA – Alain RENAUX – Ousmane N'DIAYE – Marc-Antoine JAMET.

ASSISTAIENT ÉGALEMENT :

Régis PETIT – Sid-Ahmed SIRAT – Philippe CROU – Vincent VORANGER – Frédéric FOURNIER – Marie LE CALONEC.

Secrétaire : François-Xavier PRIOLLAUD

Monsieur LEROY souhaite la bienvenue aux élus communautaires et au public venu nombreux.

Ceci fait, il rappelle les conditions dans lesquelles cette réunion doit se dérouler en s'appuyant sur l'article L 2121-18 du C.G.C.T. qui dispose que « les séances du conseil communautaire sont publiques. Le public est autorisé à occuper les places qui lui sont réservées dans la salle. Il doit observer le silence durant toute la durée de la séance. Toutes marques d'approbation ou de désapprobation sont interdites ».

A l'issue de ce rappel, Monsieur LEROY entre dans le vif du sujet :

« Chers collègues.

Pour répondre à la demande générale, j'ai convoqué ce conseil communautaire exceptionnel après le cycle des 9 réunions de concertation organisées par l'Etat et conduites par la DREAL - dont la réunion de clôture s'est déroulée hier soir à Rouen - et avant la fin de la période de concertation le 12 juillet afin que nous faisons part de notre contribution au débat de concertation.

Le débat de ce soir doit être serein, courtois et constructif.

Nous devons mettre notre connaissance approfondie du territoire et des besoins de ses habitants, mettre notre sens des responsabilités de maires et d'élus communautaires, mettre notre intelligence commune au service de l'intérêt collectif pour dégager, si possible, une position forte pour l'avenir de notre territoire.

Le compte-rendu intégral de chaque intervention sera envoyé dans les délais prescrits à Monsieur GAILLARD, garant de la concertation. Chaque intervention sera enregistrée.

Pour le bon déroulé de la soirée, une intervention de 3 à 5 minutes par orateur est prévue.

Dans un instant, je prendrai la liste de ceux et celles qui veulent s'exprimer et seuls les orateurs inscrits en début de séance pourront s'exprimer.

A l'issue de ces interventions nous verrons si une position commune forte peut se dégager.

Je prends donc maintenant la liste des intervenants ».

Les élus suivants souhaitent prendre la parole :

- Monsieur DELAMARE,
- Monsieur CALAIS,
- Madame TERLEZ,
- Monsieur DUVERE,
- Monsieur LEVITRE,
- Madame BLANDIN,
- Monsieur CARRE,
- Monsieur DUFOUR,
- Monsieur LECERF,
- Monsieur MOGLIA,
- Monsieur BRUN,
- Monsieur CHRISTOPHE,
- Monsieur JACQUET,
- Monsieur LEMARCHAND,
- Madame DESHAYES,
- Monsieur LARUE,
- **Monsieur RENONCOURT.**

Aucun autre élu n'ayant demandé la parole, cette liste est considérée comme close. **Monsieur LEROY donne donc la parole à Monsieur DELAMARE ;**

« Monsieur le Président, chers collègues,

Je souhaite, à travers cette intervention, planter une partie du décor juridique dans lequel s'insère le projet qui nous est présenté par les services de l'Etat.

A ce titre, je voulais recadrer le projet dans le SCOT qui est l'outil essentiel d'aménagement du territoire de notre communauté d'agglomération.

Je rappelle que notre SCOT a été voté et adopté par les élus des communes qui composent aujourd'hui notre communauté le 14.12.2011, il y a donc un peu moins de 3 ans.

Le SCOT a pris une position politique en faveur de la réalisation du projet de liaison A28-A13 dans sa partie « Projet d'aménagement et de développement durable » (PADD), et a également pris en compte, en partie, le projet dans sa partie réglementaire que constitue le « document d'orientations générales » (DOG), mais sous certaines conditions que je vais rappeler maintenant.

Extraits du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable).

« Les dynamiques de croissance acquises » :

Dans cette optique, le SCOT a fait siens plusieurs projets structurants le concernant, d'importance nationale :

- le projet de plate-forme logistique tri modale,*
- la réouverture de la voie ferrée Rouen-Louviers-Evreux,*
- une nouvelle liaison routière vers l'A13 à forte intégration environnementale par l'Etat, permettant le désenclavement de la plaine de l'Andelle et renforçant le statut du SCOT Seine-Eure Forêt de Bord comme nœud d'échange du Val de Seine Normand.*

« Intensifier les capacités d'échanges avec la Métropole régionale » :

La mise en place de nouvelles infrastructures de transport reliant le pôle Louviers-Val de Reuil à Rouen permettra une meilleure intégration du territoire à la Région Urbaine. Le réseau secondaire devra être mis en cohérence avec ces projets et les capacités de transports collectifs seront à développer.

Le SCOT poursuit les objectifs suivants :

« Reconnaître l'opportunité d'une nouvelle liaison vers l'A13 sur le territoire, mais conditionner sa réalisation à une insertion et évaluation environnementale mutuelle et partagée entre l'autorité compétente de cette infrastructure et l'ensemble des acteurs du SCOT Seine Eure Forêt de Bord ».

Deux grands projets d'infrastructure sont appelés à transformer durablement les équilibres économiques de la région rouennaise. Le SCOT en prépare l'émergence :

- 1) L'aménagement d'une liaison nouvelle entre le Val de Seine Nord et l'A13 pour laquelle le SCOT reconnaît son opportunité dans son action de désenclavement de la plaine de l'Andelle et le raccordement de la future plate-forme tri modale au réseau routier national.*

Maintenue dans un état d'hypothèses de tracés au moment de l'élaboration du document, cette future liaison nécessitera des compléments d'études pour sa réalisation définitive, en particulier dans le cadre de son approche environnementale et son intégration paysagère.

Négociée entre l'ensemble des acteurs du SCOT, les habitants du territoire et l'Etat, son autorité compétente, cette actualisation par mise en compatibilité s'attachera à définir le tracé le plus performant sur le plan du développement durable, sans effets aggravants sur les équilibres écologiques des sites qu'elle traversera, sans remise en cause de la qualité de vie des espaces résidentiels existants et programmés.

- 2) La réalisation de la plate-forme tri modale de la confluence Andelle/Seine.*

« Devenir un nœud du réseau d'échange du Val de Seine » :

Dans cette même logique, le SCOT reconnaît la nécessité d'un projet de liaison vers l'A13 lui assurant une consolidation profitable de son rôle de nœud d'échange dans la Basse Seine. En l'absence de connaissance de tracés opérationnels et d'acte fondateur émanant de l'autorité compétente, cette liaison vers l'A13 reste placée sous éco-conditionnalités :

- d'une concertation publique active permettant à chaque composante d'acteurs (le Syndicat Mixte, les personnes publiques et les populations du territoire) d'exprimer ses propositions
- de l'actualisation de l'évaluation environnementale emportant la mise en compatibilité du document ;
- de garanties majeures de conservation de l'ensemble des équilibres environnementaux (biodiversité, nuisances, émissions polluantes, pressions sur les ressources, bilan carbone du SCOT...).

Extraits du DOG (Document d'Orientation Générale) « PRESCRIPTION DU SCOT » :

La réalisation sous éco-conditions d'une nouvelle plate-forme d'activités de rang régional nécessairement en lien avec le positionnement fluvial sur le secteur. Ce projet économique de 130 hectares permettant de créer de nombreux nouveaux emplois participera à la redynamisation économique de la vallée de l'Andelle.

Les conditions de sa réalisation formulées par le SCOT sont :

- Une accessibilité routière renforcée, avec pour solution possible le barreau de liaison A28/A13 qui exigerait alors une mise en compatibilité du SCOT par l'Etat.
- Une utilité économique réelle (rejet d'un positionnement de la plate-forme d'activités comme site de stockage ou de simple entreposage) qui sera déterminée par l'assurance d'un ratio emploi élevé correspondant à une logistique à haute valeur ajoutée.

« CONDITIONNER CHAQUE MISE A NIVEAU DU RESEAU ROUTIER A LA MEILLEURE INTEGRATION ENVIRONNEMENTALE » :

Concernant le projet de liaison autoroutière A28 - A13 dans le cadre du contournement Est de Rouen, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT a considéré ce projet de liaison vers l'A13 comme exigeant des mesures de forte intégration environnementale et paysagère nécessitant la mise en compatibilité du SCOT et de son évaluation environnementale par l'État et l'instauration d'un débat public permettant à chacun de prendre connaissance et d'émettre son avis.

Il est à noter, ci-dessus, qu'il s'agit de la seule référence au caractère autoroutier du projet, et sans connaissance du tracé, figurant dans le SCOT.

Voici, Mesdames, Messieurs, le contexte juridique et les fortes conditionnalités inscrites dans notre document de planification actuellement en vigueur.

Je vous remercie de votre attention ».

Au terme de cette intervention, **Monsieur LEROY** donne la parole à **Monsieur CALAIS** :

« Monsieur le Président, chers collègues,

Comme vous le savez, Léry et les communes d'Incarville, Val de Reuil, Les Damps, Le Manoir et Alizay seront particulièrement impactées par ce projet autoroutier.

Les réunions de concertation ont eu le mérite de faire prendre conscience à nombre d'entre vous, pourtant peu ou pas impactés par cette autoroute, des importantes nuisances qui frapperont nos communes.

Je remercie tous ceux qui nous soutiennent et font preuve d'une solidarité exemplaire.

Les réunions de concertation ont eu un autre effet totalement inattendu : une large majorité d'associations de maires, d'habitants et de défense de l'environnement ont su s'entendre autour d'un communiqué commun mettant en œuvre le vieil adage : l'union fait la force.

J'ai participé à la rédaction de ce texte, cela n'a pas été facile, mais tous les participants ont su mesurer l'importance de parler d'une seule voix.

Ce soir, prenons exemple sur ces associations qui nous montrent la voie à suivre et sachons nous unir, malgré nos divergences, pour trouver un consensus acceptable par tous.

D'avance je vous en remercie ».

Après avoir remercié Monsieur CALAIS, Monsieur LEROY donne la parole à Madame TERLEZ :

« Mesdames, Messieurs, chers collègues.

Je souhaite articuler mon intervention autour de deux thèmes forts portés par notre agglomération :

- L'agenda 21,*
- L'emploi.*

Comme vous le savez, l'agglomération, historiquement, a souhaité développer une politique exemplaire en matière de respect de l'environnement et de transition énergétique. Et les travaux menés sont tout à l'honneur, d'ailleurs, de la précédente mandature.

En 2006, les élus de la CASE ont décidé de placer le développement durable au cœur de ses politiques et de ses projets. L'outil Agenda 21 de l'agglomération a été voté en mai 2009 : 4 défis principaux et 121 actions décidées avec la participation des habitants, des associations, des entreprises, des établissements scolaires et évidemment des élus, de l'agglomération et des communes

Pour exemples, il s'agissait de :

- Impulser une dynamique de mise en réseau du tissu associatif sur le territoire.*
- Favoriser la prévention santé.*
- Mettre en place une politique d'accompagnement des activités économiques et dans l'aménagement du territoire, dans le respect des enjeux du Développement Durable.*
- Favoriser le développement d'activités du secteur de l'économie sociale et solidaire.*
- Favoriser l'artisanat et la filière de l'écoconstruction.*
- Elaborer un Plan Climat Energie Territorial.*
- Maintenir et développer l'agriculture périurbaine.*
- Favoriser le développement de modes de transports alternatifs au "tout voiture".*
- Renforcer la sensibilisation à la gestion des déchets.*

Climat et énergie

Depuis avril 2009, l'Agglo a une conseillère en énergie partagée.

Elle accompagne les communes de l'Agglo pour une meilleure maîtrise et une réduction des consommations d'énergies de leur patrimoine. Financée par l'ADEME et la Région Haute-Normandie, cette mission s'inscrit dans le cadre des engagements internationaux, européens et nationaux pour la réduction des consommations et la limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Les communes volontaires sont aidées gratuitement pour :

- la gestion énergétique de leur patrimoine,*
- la mise en œuvre de projets d'économies,*
- le recours aux énergies renouvelables,*
- la construction et la rénovation de bâtiments énergétiquement performants,*
- le montage de dossiers de subventions.*

La charte forestière

La Communauté d'agglomération Seine-Eure compte près de 10 000 hectares d'espaces forestiers, soit un tiers du territoire. La Forêt de Bord-Louviers représente quasiment la moitié de cette surface boisée.

L'Agglo a pris à bras le corps la charte forestière par volonté politique. La construction de la charte forestière Seine-Eure a commencé fin 2010.

Les forêts font partie intégrante du développement et de l'aménagement des territoires (par l'exploitation du bois, ressource renouvelable, l'usage de ces espaces pour les loisirs, sans oublier

les services éco systémiques apportés par ces milieux, essentiels au bien-être de tous : fonctions de protection des forêts, régulation des cycles de l'eau et de l'air, formation des sols, etc.)

Les grands partenaires de l'Agglo actuellement sont :

- L'Office National des Forêts (ONF) : animateur du comité de massif et partenaire technique au quotidien
- L'ALEC 27 : pilote des actions liées au bois énergie, un des grands volets de la charte forestière
- Anoribois (interprofession normande de la filière bois) : pilote de l'action de promotion de la construction bois
- Les institutions : DRAAF, DDTM, FNCOFOR (partenariat à renforcer avec ce dernier)...
- Les territoires voisins : CREA, GEA, PNR des Boucles de la Seine Normande...

Les partenaires étroits à venir :

- Le Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF) : pilote des 4 actions liées aux forêts privées, autre grand volet de la charte (2015/2017)
- Le CAUE 27, sur les questions d'urbanisme (transitions milieux urbains et espaces boisés)
- Eure Bois Déchiqueté (plateforme d'approvisionnement bois-énergie)

Les actions en cours :

- Le volet « construction bois » fait l'objet d'une convention annuelle avec Anoribois, qui adapte les actions à mener année après année.

Cette action a démarré concrètement au début du printemps, avec un questionnaire adressé à toutes les communes du territoire, dans le but de recenser les constructions ou projets bois (bâtiment, façade, abribus, mobilier...), publics ou privés, sur chaque commune. Cette enquête va permettre à Anoribois de dresser un état des lieux de la construction bois sur le territoire et de lancer des actions en conséquence pour le 2e semestre 2014.

- Le volet « bois-énergie » est lui aussi en cours de réalisation via une convention triennale unissant l'Agglo et l'ALEC 27 pour 2013/2016. En février, des rencontres entre agriculteurs locaux ont eu lieu afin de dresser un état des lieux de l'offre et de la demande en bois énergie dans le milieu agricole. L'ALEC est également en veille concernant les chantiers bois-énergie à présenter aux élus du territoire (démonstrations diverses, comme passages de déchiqueteuses). Le 3 juin dernier s'est d'ailleurs tenue une visite de terrain près de Gaillon à laquelle les vice-présidents de l'Agglo étaient conviés.

- Enfin, la préparation du comité de massif a débuté en avril. Le groupe de travail « Accueil » se réunit régulièrement pour traiter des besoins en termes d'accueil en forêt de Bord-Louviers, de la part des différents usagers (VTT, équitation, randonnées). Les propositions qui ont émergé de ces rencontres seront présentées lors du prochain comité de massif à l'automne.

Beaucoup a déjà été fait, et beaucoup reste à faire. Nous allons poursuivre cette politique ambitieuse de protection de l'environnement et des milieux dans le cadre du contrat d'agglo 2014/2020. Déjà quelques actions prioritaires ont été identifiées par la commission et vont être approfondies à la rentrée :

- Une Charte paysagère couvrant les 37 communes
- La mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue (définie dans le SCOT)
- Le Plan biodiversité : Natura 2000, lutte contre les espèces invasives, entretien des berges, gestion des mares, etc...

C'est donc dire à quel point nos exigences seront nombreuses et ferme dans le cadre de l'élaboration du document préalable à l'enquête publique, si le gouvernement en décide ainsi :

- Les solutions pour réduire l'impact visuel et sonore de l'infrastructure
- Les solutions pour garantir l'accès à la forêt de Bord, pour les habitants, les animaux domestiques et les animaux sauvages,
- L'intégration paysagère de l'ouvrage d'art.

Bref, toutes choses qui nous sembleront prioritaires et que nous déciderons de porter ensemble !

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Vice-Présidents, Mesdames et Messieurs les conseillers communautaires.

Je souhaiterais ce soir apporter au débat qui est le nôtre des chiffres objectifs afin d'éclairer notre discussion. Ces données proviennent notamment de Pôle Emploi et de la Maison de l'Emploi et de la Formation qui a, entre autres, une fonction d'observatoire de notre territoire, élargie à la vallée de l'Andelle.

Ces chiffres sont à la disposition de tous, et il est intéressant de les étudier en détails, mais ce soir, je souhaite vous en présenter une synthèse :

- Entre mars 2011 et novembre 2013 : ce sont 1 317 demandeurs d'emploi supplémentaires sur le territoire de la CASE et de la communauté de communes de l'Andelle ;
- En moyenne sur les communes d'Alizay, d'Igoville, de Pitres, du Manoir, des Damps, en un an, on observe une hausse de près de 15% toutes catégories confondues ;
- Environ 1 076 personnes sont au RSA sur l'Agglo (pôle emploi mai 2014) ;
- Environ 2 816 personnes sont indemnisées par l'assurance chômage, cela représente 41,4% des demandeurs ;
- 20 183 intérimaires en décembre 2013 ;
- Formation : seulement 33% ont le Bac ou plus sur le bassin. Ce qui est vraiment très bas comme taux de formation.

Ces quelques chiffres montrent la fragilité d'une grande partie de la population. La précarité de ceux qui travaillent mais avec des conditions de contrat difficiles (intérim, temps partiel, cdd, etc.).

La paupérisation est un problème majeur de notre société et ce phénomène n'épargne pas notre territoire. C'est un sujet dont les élus locaux se sont déjà emparés, mais le débat qui est le nôtre ce soir doit prendre en compte ces données majeures.

La situation du marché de l'emploi, donc, n'est pas bonne, au niveau national comme au niveau local. Parler, ce soir, de l'emploi est une obligation. Nous devons aussi aborder la question de la santé, de la mobilité géographique, et de la mobilité psychologique. La nouvelle infrastructure servira à de nombreux types de déplacements dont ceux consacrés au travail, à la formation, aux rendez-vous médicaux, à la prévention. Nous ne pouvons pas nier cette évidence.

Evidemment, le contournement Est ne résoudra pas tout par magie. Je ne mésestime pas les contraintes imposées à notre territoire et, en particulier, aux communes directement impactées. Mais bien encadré, il peut être une formidable opportunité. Il peut :

- Contribuer au développement économique par l'installation d'entreprises et donc à la création de nouveaux emplois sur notre territoire ;
- Favoriser l'installation de nouveaux habitants qui créeront de l'activité économique sur le territoire (effet d'entraînement) et donc la création de nouvelles activités commerciales et commerçantes ou de service, particulièrement dans la Vallée de l'Andelle ;
- Oui, il peut faciliter la vie des populations enclavées dans la vallée de l'Andelle et contribuer à redynamiser un territoire qui se meure ;
- Il peut faciliter les déplacements des populations d'un bassin d'emploi à un autre. Nous le savons les échanges entre l'agglo de Rouen et l'agglo de Seine-Eure se font dans les deux sens.

Ce soir, mes chers collègues, je vous demande de prendre en compte ces éléments objectifs qui touchent à l'emploi qui est la préoccupation première aujourd'hui de nos concitoyens.

Je vous remercie ».

Monsieur LEROY remercie Madame TERLEZ donne la parole à Monsieur DUVÉRE :

« Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers communautaires.
Que voyons-nous à l'entrée de notre communauté d'agglomération ? Un panneau où il est inscrit :
« Tourisme et activités ».

J'aborderai ce premier point : le tourisme.

Posons-nous la question : Que peut-nous apporter ce contournement-Est de Rouen en matière de tourisme ?

Ce projet, à mon sens, constitue un enjeu majeur pour le développement du tourisme pour l'ensemble des territoires traversés, car Seine-Eure est une porte d'entrée nord sur le département de l'Eure. Il vise à améliorer les échanges avec le nord de Rouen, la Picardie, le Nord Pas de Calais et la ville de Calais elle-même ainsi qu'à améliorer la desserte de la vallée de l'Andelle et par conséquent favoriser l'arrivée d'une clientèle venant de ces territoires.

Mais, Seine-Eure a misé sur les atouts suivants : le calme, 80% de nature, la prédominance de l'eau sous toutes ses formes, les paysages variés, le patrimoine architectural diversifié, la Seine, l'Eure et leurs panoramas, la forêt de Bord, les espaces préservés, la base de loisirs régionale multi-activités...

Il convient donc de préserver tout ça de la meilleure façon.

Ce projet, appelé à répartir les trafics entre les axes routiers actuels, ne pourra que faciliter l'accès des touristes à bons nombres de sites touristiques et culturels situés dans notre département. Biotropica, par exemple, après 2 ans d'ouverture devient le 2^{ème} site touristique de l'Eure le plus fréquenté après les jardins de Monet à Giverny.

L'Eure, c'est le visage tranquille de la Normandie, le charme discret, trait d'union entre les deux régions normandes, terre de transition entre la mer et les terres, entre Paris et Rouen.

Le tourisme dans l'Eure est l'un des moteurs de l'économie de notre département. En 2013, la fréquentation globale des sites touristiques de l'Eure a grimpé de 22% et la clientèle euroise de 7%.

La clientèle vient principalement du bassin normand, notamment de la basse Normandie et de la région parisienne. Donc un public venant de l'ouest et du sud. Le tourisme d'origine étrangère ne représente, quant à lui, que 24% de la clientèle dont une forte proportion de touristes britanniques et allemands.

La durée moyenne des séjours est de 1,47 jour. Ce taux très bas confirme que nous sommes une destination de très court séjour. A nous de favoriser une augmentation de cette durée.

Les 35-64 ans représentent plus de 50% des clientèles de l'Eure. Hausse des 15-24 ans en 2013 et baisse des 25-34 ans. Les couples sans enfant restent les plus représentés comme au niveau national. Toutefois 43,3% des foyers séjournant dans l'Eure sont des familles avec enfants. Les clientèles de l'Eure sont majoritairement citadines. Près de 65% sont originaires de la région parisienne et de grandes agglomérations.

Les principaux moyens de transport utilisés sont la voiture (89,3%) et le train (7%) et une meilleure desserte sera un atout.

Ce que recherche cette clientèle est de « se mettre au vert » dans un écrin de verdure, pour ces raisons, plusieurs tourisms sont à considérer sur notre territoire :

En premier lieu le tourisme historique :

- Le Musée de Louviers*
- L'Eglise Notre-Dame de Louviers*
- Le Parc du château d'Acquigny*
- Le Musée de la Batellerie à Poses*
- L'Abbaye de Bonport à Pont de l'Arche*

Puis Le tourisme de découverte :

- La Chambre d'observation de la passe à poissons à Poses*
- Biotropica*

➤ *Les Marais et leurs oiseaux...*

C'est aussi un tourisme gastronomique, de plus en plus la gastronomie normande attire les touristes à la recherche de « produits du terroir » et le tourisme à la ferme se développe de jour en jour.

C'est enfin un tourisme de loisirs ou tourisme vert car l'Eure est une « terre d'eau », promenades au bord de la rivière, ces bases nautiques, telle que Léry-Poses, les randonnées possibles en sont les traits les plus marquants.

Vous l'avez compris c'est une terre attractive et il faut renforcer cette attractivité. La zone touristique de Louviers – Val de Reuil est riche en découvertes et doit améliorer sa pénétration touristique. Vacanciers, habitants ou visiteurs de passage trouveront au travers de nombreux sites, des visites multiples aux Portes de l'Eure que ce soit à Giverny, Gisors, Pacy-sur-Eure et Vernon.

Notre territoire est dynamique, il doit non seulement le rester, mais se renforcer et les diverses activités touristiques qui attendent nos visiteurs doivent être facilitées par un accès fluidifié et sûr.

Cette liaison sera une contribution favorable au tourisme si elle est correctement réalisée. Il faut que l'Etat se prononce vite sur les précautions à prendre en mesures environnementales et en mesures compensatoires.

Nous sommes là pour faire avancer les choses, bien sûr pas n'importe comment et c'est bien là le but de notre débat. Quelles que soient nos origines politiques, nous devons garder à l'esprit que nous travaillons pour l'avenir, c'est-à-dire pour les 25 prochaines années.

J'ai aujourd'hui, et j'espère que vous partagez Mesdames et Messieurs les conseillers ce point de vue, le sentiment profond de travailler pour nos enfants et pour leur avenir.

Alors évaluons sérieusement les conséquences environnementales vis-à-vis des habitants ou vis-à-vis des entreprises, et insistons sur les attentes de nos concitoyens en matière d'intégration paysagère ou de rétablissements d'itinéraires, de restauration de continuités écologiques ou d'aménagements et de gratuité de circulation afin de permettre à ceux qui sont les plus fragiles économiquement de pouvoir utiliser cette nouvelle infrastructure.

Assurons-nous que ce nouvel équipement routier ne devienne pas une balafre irréversible dans le visage touristique de notre territoire.

C'est à nous aujourd'hui de prendre nos responsabilités d'Elus et c'est pour toutes ces raisons évoquées précédemment que je défends ce projet de contournement-Est de Rouen à la condition bien entendu que soient respectés les paysages traversés au nord du territoire et que les remontées des professionnels du tourisme dont l'activité est proche du tracé soient correctement prises en compte. Ils n'ont manifestement pas envie de voir leur environnement saccagé car ils ont eux aussi misé sur la nature, le calme et la tranquillité.

Je vous remercie ».

Monsieur LEROY remercie Monsieur DUVÉRÉ et donne la parole à Monsieur LEVITRE qui indique que son intervention sera formulée au nom du groupe des élus du Front de Gauche :

« Monsieur le Président,

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier, Monsieur le Président, d'organiser au sein de notre assemblée, ce débat concernant le contournement Est de Rouen et de son barreau Eurois.

Je rappelle d'entrée, pour qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur nos propos, que nous reconnaissons la nécessité de contourner cette grande ville qu'est Rouen, comme nous reconnaissons la nécessité de réaliser ce barreau Eurois, qui contribuera, comme nous ne cessons de le réclamer depuis des décennies, au désenclavement de la Vallée de l'Andelle.

Mais pas à n'importe quel prix !

Il n'est pas acceptable, mes chers collègues, que ce contournement se fasse par un transfert des problèmes et des désagréments sur nos villes et nos villages, même au nom de l'intérêt général. Et encore moins que ce tracé nous soit imposé sans tenir compte de l'avis de nos populations concernées et de ses élus.

Il nous faut imaginer ce que sera cette réalisation autoroutière avec son péage, son échangeur situé à moins de 300 m des habitations ou encore son viaduc long d'1,6 km et haut de 25 m.

Une telle fracture territoriale aurait un impact bien trop important sur notre environnement, qu'il s'agisse des nuisances sonores, de la pollution, des risques sur la santé de nos concitoyens ou encore de la destruction de 600 ha de terres agricoles et de forêt, et de la détérioration de notre cadre de vie.

On ne peut accepter de tels sacrifices.

Vous avez très certainement remarqué que l'on nous explique régulièrement et avec une certaine insistance, pour mieux faire passer la pilule, que ce projet autoroutier est vital pour notre développement économique, notre sécurité et le désenclavement de la Vallée de l'Andelle.

Qu'ils soient tous assurés : nous sommes nous aussi, bien évidemment, favorables au maintien et au développement de l'emploi. D'ailleurs nous y œuvrons tous ensemble, quotidiennement. Faudrait-il pour autant, au nom de notre noble cause, accepter l'inacceptable ?

Bien évidemment non, d'autant plus que des solutions alternatives permettraient, si elles étaient travaillées, d'associer développement industriel maîtrisé et protection et sauvegarde de notre environnement.

C'est motivés par ces propositions alternatives que nous avons participé aux réunions de concertation menées par l'Etat sous l'égide d'un garant.

Cela nous a permis de mettre en lumière certaines questions restées encore aujourd'hui sans réponse et d'avancer des préconisations qui pourraient permettre de voir se développer un projet soutenable pour tous.

Permettez-moi, d'en développer quelques-unes devant vous ce soir :

Nous pensons, que pour garantir la fluidité et la sécurité des circulations, l'intermodalité devrait être au cœur du projet.

Il faut, nous semble-t-il, améliorer les modes de déplacements, notamment les transports en commun entre la CASE d'une part, la CREA et la Vallée de l'Andelle d'autre part.

Imaginer des solutions ferroviaires (le développement de haltes ferroviaires, comme la réouverture de la gare d'Alizay, la remise en état de la ligne de chemin de fer allant vers Charleval - Etrépagny). Cela doit être une priorité à associer au contournement routier.

Il en va de même pour le fret ferroviaire dont il faut revaloriser le matériel et la main d'œuvre déjà présente sur nos territoires.

Le transport fluvial est également à développer.

D'ailleurs, nous pouvons nous féliciter que l'approvisionnement de la papeterie Double A se fasse, à partir d'octobre 2015, par barges sur la Seine, libérant ainsi nos routes de centaines de camions. C'est l'exemple à suivre !

Aujourd'hui, au stade de cette étude, aucun engagement sur les relations entre le fleuve, le chemin de fer et la route n'est évoqué dans le projet.

Cette intermodalité, vous en conviendrez, est pourtant nécessaire.

Nous préconisons également qu'une modélisation précise des trafics soit associée à une étude des risques. Les dernières études remontent à 10 ans, nous pensons qu'il convient de les réactualiser.

Enfin, il nous paraît indispensable que, pour permettre cette fluidité recherchée, la gratuité de circulation soit assurée.

Dans l'hypothèse d'un barreau Eurois à péage, c'est ce qui nous est présenté aujourd'hui, nombre d'usagers locaux potentiels choisiront de ne pas emprunter cette autoroute. Et nous les comprenons, tant la vie est difficile aujourd'hui.

Une stratégie d'évitement qui ne permettra pas d'alléger le trafic routier et qui nous laissera avec les problèmes que nous connaissons aujourd'hui notamment sur Pont de l'Arche.

Ajoutons, que le recours à un concessionnaire privé pour cofinancer cette autoroute, projet jugé d'utilité publique par l'Etat, n'est une bonne opération financière pour personne SAUF pour le dit concessionnaire.

Le principe de la subvention d'équilibre n'est pas acceptable, car elle rejette sur les collectivités « le risque financier » d'un tel projet.

Les usagers paieront donc doublement pour emprunter cette autoroute, comme clients du concessionnaire et comme contribuables.

Un autre montage financier est possible : grand emprunt, fonds européens...

Nous proposons donc que ce barreau Eurois, qui nous concerne particulièrement puisqu'il touche grand nombre de nos communes, soit une route à grande circulation à deux voies, gratuite bien naturellement, avec un franchissement de la Seine par un pont à hauteur du Manoir-sur-Seine / Alizay / Les Damps.

Cette proposition, beaucoup moins coûteuse que l'autoroute, chiffrée je vous le rappelle à 1,2 milliard d'euros, permettrait de rejoindre les principaux axes routiers existants, maillerait beaucoup plus notre territoire tout en fluidifiant le trafic, épargnerait la destruction de centaines d'hectares de terres agricoles et de forêts et permettrait, j'en suis persuadé, de trouver un consensus acceptable pour tous.

Pour conclure, je souhaite que notre assemblée contribue, ce soir, par l'avis qu'elle rendra, à l'issue de ce débat, à ce que ce projet soit de nouveau mis à plat et retravaillé, avec l'ensemble de nos associations, des élus, des communes impactées et, bien évidemment, de nos populations.

C'est à notre avis le seul moyen raisonnable pour éviter un blocage réel et durable de ce projet et éviter ainsi une perte de temps préjudiciable pour tous et une perte d'argent, tout en prenant en compte l'intérêt de nos populations ».

Après avoir remercié Monsieur LEVITRE, Monsieur LEROY invite Madame BLANDIN à développer son point de vue :

« Bonsoir Mesdames et Messieurs.

Si vous le permettez je vais d'abord m'exprimer en tant que maire de la commune d'Igoville. Je vais vous dire pourquoi, en prenant un exemple concret, le contournement Est de Rouen est indispensable.

Chaque jour ou presque, à Igoville, nous connaissons des bouchons et toujours aux mêmes heures.

Pas plus tard que ce soir sur la RD 6015, l'axe Rouen-Louviers, ou sur la rue de Lyons qui traverse le centre-ville, les voitures roulaient au ralenti.

Pourquoi ? Parce que les usagers de la route sont aussi des salariés qui ne veulent pas circuler sur l'autoroute. Ils ne veulent pas payer pour aller travailler. Utiliser l'autoroute est un luxe qu'ils ne peuvent s'offrir.

La vallée de l'Andelle connaît ces mêmes bouchons, les poids lourds y sont particulièrement nombreux. Ils circulent sur la RD321 puis débouchent au rond-point de l'Andelle pour reprendre le fameux axe Rouen-Louviers.

Aujourd'hui, il est indispensable de créer un contournement Est de Rouen pour désengorger l'axe routier Rouen-Louviers. Mais surtout pas avec une autoroute car cela ne ferait qu'aggraver le problème existant.

Tous ces bouchons sont synonymes de pollution. Dans toute l'agglomération rouennaise, la qualité de l'air est médiocre. L'indice qui prend en compte les mesures en dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, particules et azote, montre que le nombre de jours où l'indice est "médiocre" ou "mauvais" est en constante augmentation. Ce n'est pas anecdotique. C'est une réalité...

Je tiens également à m'exprimer en tant que vice-présidente de la commission transport de la CASE. Aujourd'hui, la CASE travaille sur le projet du bus à haut niveau de service (BHNS), veut développer les aires de covoiturages et met en œuvre, avec la CREA, la tarification multimodale entre les 2 territoires. A quoi cela sert-il si dans un même temps rien n'est fait pour désenclaver l'axe Rouen-Louviers et si le trafic routier ne cesse de s'intensifier?

Le projet de liaison entre A28 et A13 doit permettre :

- *de détourner le trafic des voiries et routes locales,*
- *d'orienter les trafics liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes sécurisés,*
- *de capter une grande partie des trajets domicile travail entre Rouen et les plateaux Est,*
- *d'améliorer les liaisons entre l'agglomération Rouennaise et le nord de l'Eure (la CASE),*
- *de désenclaver la vallée de l'Andelle.*

Si dès septembre 2014, dans le cadre d'ATOUMOD, la CREA et la CASE travaillent ensemble pour la tarification multimodale, si nous avons pour objectif de développer le transport collectif, alors il me semble essentiel de résoudre également le problème du contournement Est de Rouen.

Je vous remercie ».

Monsieur LEROY remercie Madame BLANDIN pour son allocution et cède la parole à Monsieur CARRÉ, qui s'exprime en ces termes :

« Bonsoir à toutes et à tous.

Je serai beaucoup plus bref qu'une partie de mes collègues puisqu'ils ont déjà exprimé une partie de ce que j'avais à dire.

Je voudrai vous parler uniquement de mon sentiment. Nous sommes allés, hier soir, au pôle métropolitain et, pour une fois, j'ai entendu le Président du pôle métropolitain parler de la liaison entre les deux zones multimodales qui vont se créer. Pour une fois, on a parlé du contournement Est de Rouen et de ces deux zones alors que jusqu'à présent, c'était soigneusement évité.

Autrement dit, l'autoroute, telle qu'elle est prévue, le barreau Eurois, tel qu'il est prévu, serviront surtout à rejoindre les deux zones multimodales. Quid de la vallée de l'Andelle ? Quid des habitants ? Rien.

Rien n'est dit.

On nous masque des choses. L'absence de véritable étude sur le désenclavement de la vallée de l'Andelle, sur le tourisme, dont j'ai entendu parler. Que les gens soient soumis à de fortes contraintes sonores, sanitaires, visuelles, on n'en parle pas. On dit qu'on le verra après, que la concertation sert avant tout à faire remonter les demandes des habitants, pour qu'on en tienne compte « après ».

Or, on sait très bien ce qu'il advient lorsque l'on demande quelque chose « après » : c'est trop tard.

Mon sentiment est, pour avoir vécu pendant 14 ans une lutte contre un centre d'enfouissement des ordures ménagères voulu par les pouvoirs publics et par une société privée, que si on ne se bat pas, on n'y arrive pas.

Mais ce n'est jamais perdu d'avance. La preuve, c'est que malgré la promesse d'une forte amende, qui était de 435 000 € pour la commune de Pitres, nous avons pu l'éviter. Ce qui aurait été une source de désagréments très forte puisque ce centre était à 20m au-dessus d'une nappe phréatique.

La DREAL nous parle à l'heure actuelle des captages d'eau, alors qu'elle n'en parlait pas à l'époque du projet de centre d'enfouissement. Donc, quand ça m'arrange, j'en parle, quand ça ne m'arrange pas, je n'en parle pas.

Et que dire de l'autoroute ?

Dans le cadre de mes fonctions à la CASE, je suis allé aujourd'hui à la CAPE pour voir nos collègues. Je suis revenu à Louviers, je suis reparti chez moi, je suis revenu encore. J'ai dû perdre, en gros, une heure ½ dans les bouchons.

A l'heure actuelle, depuis 30 ans et bien qu'elle soit rentabilisée depuis longtemps, l'autoroute de l'Ouest n'a pas fait beaucoup d'efforts pour la sécurité des gens. On sait très bien ce qu'il en est de la sortie de Criquebeuf-Pont de l'Arche.

Mais on pourrait aller plus loin, parce qu'on sait qu'il y en aura d'autres si on nous met une autoroute à portée de la main. Nous en aurons d'autres, à la sortie d'Incarville, prévue par ce contournement Est de Rouen sur le barreau. Nous en aurons également sur l'A321 avec son embranchement sur l'autoroute qui était prévue ; nous en aurons aux Authieux sous le port Saint Ouen puisqu'à chaque fois nous aurons des embranchements d'autoroute sur des routes départementales qui ne sont pas prévues pour absorber le trafic.

On nous parle d'une liaison A28/A13. Elle existe déjà puisqu'en contournant Rouen par l'Ouest, on peut arriver au rond-point des vaches et rejoindre le rond-point des colonnes puis l'A13. Donc, je ne vois pas pourquoi il serait nécessaire que nous ayons une autoroute qui passe sur ce fameux barreau Eurois.

Nous en avons déjà parlé maintes fois. J'aime la nature, j'aime les violettes de Rouen, j'aime tout ce que l'on veut, les crapauds à ventre jaune, etc. Mais je nourris une amitié pour les habitants bien plus importante. J'espère que dans nos réflexions, nous placerons l'habitant avant tout.

Merci ».

Monsieur LEROY remercie Monsieur CARRÉ et donne la parole à Monsieur DUFOUR :

« Tout d'abord, Monsieur le Président, je dois vous dire que je suis satisfait de la tenue de ce conseil exceptionnel. Je vous remercie de l'avoir convoqué avant la fin de la concertation. Ceci permettra peut-être, comme beaucoup l'avaient souhaité, une position commune sur ce dossier qui, s'il était maintenu tel qu'il nous a été présenté, impacterait durablement et définitivement notre territoire à tous.

Ma position qui est celle de la commune des Damps et de l'association ACCES : oui à un contournement Est de Rouen soutenable, mais refus du « Barreau Eurois » dans sa version viaduc

de 2 km de long, 25 m de hauteur défigurant la vallée de la Seine et de l'Eure, à péage avec un échangeur à Alizay et à Incarville.

Nous voulons une vraie desserte respectant le Grenelle de l'environnement, irriguant le territoire et développant ainsi l'activité économique qui fait cruellement défaut aujourd'hui.

Il faut revoir le dimensionnement de cet axe, construire un nouveau pont indispensable si nous voulons améliorer voire supprimer les bouchons inextricables que nous connaissons aujourd'hui.

Le réseau routier est saturé aux heures de pointe sur la RD 6015 entre Igoville et Pont de l'Arche, sur la RD 321 entre Le Manoir et Alizay, sur la déviation de Pont de l'Arche entre la RD 6015 et l'échangeur de Criquebeuf.

Il faut mettre en œuvre une solution acceptable pour tous car nous sommes confrontés dans cette vallée de la Seine à une explosion de la circulation automobile.

Il faut aussi permettre aux habitants de la vallée de l'Andelle, de Pîtres ou du Manoir d'aller vers Val de Reuil et sa gare SNCF en quelques minutes.

Soyez certains que si vous maintenez cette option à péage, les usagers et nos administrés ne l'utiliseront pas. Déjà aujourd'hui, ils refusent de prendre l'A13 au péage d'Incarville et même avec des tarifs préférentiels.

Il nous faut la gratuité pour ce barreau Eurois.

La solidarité nationale doit jouer comme elle a pu jouer en son temps pour les rocade et autres périphériques des grandes villes françaises. L'Etat, certes en difficulté nous en sommes conscients, doit malgré tout assumer son rôle. L'équité des territoires en matière d'infrastructures et d'accès à ces infrastructures doit être respectée.

Pensez aux problèmes que vont rencontrer les habitants des communes proches de cet ouvrage avec le bruit, les atteintes à la santé, à l'environnement, au paysage et à la qualité de vie quand, dans nos projets communs, nous voulons faire de nos communes des petits bijoux.

Je voudrai rappeler ici que la synthèse du débat public de 2005 précisait : « Le débat laisse en suspens la question du barreau vers l'Eure pour lequel les études insuffisamment avancées ne permettait pas de produire l'information indispensable au débat. Mais les problèmes soulevés sur ce tronçon reliant le contournement à l'A154 et à l'A13 sont si aigus que la CPDP suggère la mise en place d'une procédure de concertation pour la suite éventuelle de ce projet ».

A l'époque, l'Etat maître d'ouvrage était d'accord mais depuis 2005, il n'a pas respecté cet engagement et il n'a jamais mis en application cette demande de la Commission Nationale du Débat Public Aucune réunion de travail, aucune participation, aucune concertation. Seules 3 grandes messes ont été organisées pour nous présenter les choix du comité de pilotage.

Si ce travail avait été fait correctement avec les élus concernés, nous ne serions certainement pas dans la situation que nous connaissons aujourd'hui.

Toutefois, je veux croire que la concertation qui va s'achever dans deux jours apportera un début de solutions à nos justes remarques et à nos oppositions.

J'ai cru comprendre en effet, lors de la réunion de clôture d'hier soir à Rouen, que le garant avait bien pris en compte un certain nombre d'arguments, qu'il souhaitait en tenir compte et qu'il voulait que les collectivités soient associées à l'évolution de ce dossier.

C'est une bonne chose et une avancée que nous devons à la pugnacité des uns et des autres et au regroupement des associations. J'espère que tout cela portera ses fruits et qu'ensemble nous aboutirons à un consensus sur ce dossier.

Merci ».

Monsieur LEROY remercie Monsieur DUFOUR et donne la parole à Monsieur LECERF :

« Pourquoi Val-de-Reuil dit non au tracé de l'autoroute ?

Nous sommes conscients de la nécessité de faire un contournement Est pour désengorger Rouen. La première partie du contournement soit les 21 premiers km répondent à un besoin réel et une attente des Rouennais et de ceux qui y travaillent.

Nous sommes également conscients de la nécessité de désenclaver la Vallée de l'Andelle afin de faciliter son développement économique.

Mais ce tracé autoroutier qui défigure des villages, qui défigure notre ville, qui défigure l'ensemble du site, non.

Ce tronçon Eurois coupant notre secteur ne tient pas compte de l'existant, ni des besoins réels. Il massacre des secteurs protégés (SNIEF, Natura 2000 etc...).

Il est pour nous inacceptable et ne tient pas compte des remarques de bon sens faites contre ce tronçon.

J'ai souvenir d'un tracé au SDAU de 1969 présentant un franchissement de la Seine, au Manoir, mais avec un gabarit de voirie de taille normale permettant de relier la Vallée de l'Andelle au secteur de Val-de-Reuil.

De plus Val-de-Reuil est déjà pénalisé par le péage d'Incarville et devrait subir encore en plus un deuxième péage ? C'est ridicule et inacceptable aux yeux de nos concitoyens qui ont déjà du mal à prendre celui d'Incarville.

Il serait souhaitable de revoir le tracé moins pénalisant, dans un profil non autoroutier et de ce fait gratuit

Tout ceci éviterait en plus un coût énorme pour les collectivités qui doivent mettre la main à la poche ».

Monsieur LEROY remercie Monsieur LECERF et invite Monsieur MOGLIA à présenter sa position.

« Monsieur le Président, cher(e)s collègues,

Notre territoire est considéré, à juste titre, comme attractif pour les entreprises.

Nous avons, ici il y a 2 jours, une rencontre avec la CCI, le Département, et Eure Expansion, qui confirme cette situation et cette attente.

C'est pourquoi, et pas seulement ces dernières années, notre région y a trouvé son compte avec l'installation et le développement de nombreuses entreprises.

L'activité économique et les emplois générés sont des facteurs de prospérité pour nos habitants, pour notre région et au-delà pour notre pays.

Certes, on doit cette attractivité à notre situation géographique, entre la région parisienne et les grandes villes que sont Rouen, Le Havre, et Caen.

D'ailleurs, la création d'une Ville nouvelle entre Paris et Rouen (Val de Reuil) est une des résultantes de ce constat.

Ces villes et ces ports, parmi les plus importants de notre pays, ont favorisé et développé les échanges de biens, de services et de personnes, qui à leur tour ont favorisé l'Eure, et pour ce qui nous concerne la CASE.

Mais, on le doit aussi aux élus de la CASE qui, dès son origine, ont orienté leurs réflexions et leurs actions vers le développement économique.

On le doit également à l'important et efficace travail réalisé par les Services de la CASE, et aux relations établies avec nos partenaires départementaux, et régionaux, ainsi qu'avec le monde des entreprises.

C'est donc bien le résultat d'une volonté des habitants, des élus, des entrepreneurs, et de leurs engagements volontaristes.

Au regard de l'emploi et des conditions de vie de nos habitants, notre situation plus favorable que d'autres secteurs de notre département (l'ouest par exemple), ne doit donc rien au hasard.

Outre les Normands de naissances, beaucoup d'entre nous, et peut-être même sur les bancs de cette assemblée, doivent leur présence ici, dans ce coin de l'Eure, à cette situation qui leur a permis d'y trouver du travail et de s'y installer.

Alors, les entreprises ont besoin de cette liaison, pour leur développement, mais nous en avons tous besoin, pour notre avenir collectif et individuel.

Pour compléter notre information, nous avons des contacts avec des groupements ou des représentants d'entreprises de notre secteur :

- Le GIVAPE qui représente 45 entreprises, notamment de la Vallée de l'Andelle (sinistrée) s'est unanimement déclaré favorable à ce projet. Il faut savoir, par exemple, que la liaison Charleval/Louviers prend 50 minutes pour venir rejoindre l'autoroute A13 ;*
- L'association « Entrepreneurs Seine-Eure », qui œuvre sur la CASE, comprend 30 entreprises adhérentes et emploie 1 500 salariés ;*
- Le groupement GILLEV, qui concerne de plus grandes entreprises, emploie lui près de 2 500 personnes. Tous sont demandeurs, avec insistance, de cette liaison.*

Avons-nous conscience que dans un monde concurrentiel, ouvert sur l'extérieur et notamment l'international, les entreprises doivent en permanence se remettre en cause pour ne pas disparaître ?

Avons-nous conscience que certaines entreprises de notre secteur exportent parfois 90 % de leur production aussi bien vers l'ouest et l'est, que vers le nord et le sud ?

Et toutes ces entreprises font venir des matières premières et des produits semi-finis pour alimenter leurs activités.

La fluidité des échanges et la proximité des accès routiers sont donc un des facteurs essentiels de leur développement et le coût de cette logistique pèse très lourd.

Par ailleurs, nous avons besoin d'améliorer les capacités de déplacement des personnes qui travaillent, en fluidifiant et en rendant plus confortables leurs trajets entre les bassins d'emploi et les domiciles.

Pour une entreprise, le facteur de développement, constitué par cette liaison est la perspective d'améliorer sa santé aussi bien économique que financière. C'est un des moyens d'assurer sa pérennité sur notre territoire. C'est donc pour nous une des possibilités de maintenir et, encore mieux, de créer des emplois.

Pour l'activité de notre territoire, ce contournement est de Rouen et le barreau eurois sont des perspectives de développement. Mais il y a urgence car il ne faut pas différer plus longtemps cette réalisation dont on parle depuis 30 ans. Sinon nous prenons le risque que dans quelques années il reste de moins en moins d'entreprises ici et que, pour celles qui n'auront pas mis la « clé sous la porte », elles fassent le choix de partir ailleurs !

Refuser purement et simplement cet équipement serait irresponsable. Nous devons donc être favorable à un contournement, avec son barreau eurois, mais bien sûr en faisant valoir nos conditions économiques, environnementales et financières.

En effet, se préparer à affronter l'avenir, avec les meilleurs chances, ne signifie pas qu'il faut accepter tout et n'importe quoi. Même si ce n'est pas une position facile à défendre, au regard des inquiétudes légitimes de riverains et de certaines communes, nous devons assumer nos missions et nos responsabilités.

A nous de faire valoir ce que nous exigeons, pour nos collectivités et leurs habitants, en étant vigilants, voire intraitables, sur ce qui sera fait pour réaliser ce projet.

Avant de terminer, je voudrais citer l'exemple d'une autre région, où une ville et ses environs ont combattu le projet d'autoroute qui devait y passer. Ils ont gagné !

Une autre ville, à 40 km, a obtenu le détournement et l'allongement du tracé pour avoir l'autoroute. Aujourd'hui la première a des problèmes d'emploi et ses jeunes partent s'installer ailleurs. La seconde s'est considérablement développée, dispose de grandes écoles et d'un tissu économique actif. Elle est devenue plus attractive.

Et enfin, 2 observations historiques : en période de crise économique et de dépression, la relance par l'activité - et notamment les grands chantiers - est sûrement pertinente.

De grands travaux, initiés par la puissance publique, apportent de l'emploi, des millions d'heures de travail et, tout aussi important, ils remobilisent les populations.

Ici et ailleurs, de grands anciens ont appliqué en leurs temps ces moyens avec une certaine réussite : que ce soit à l'est avec la NEP, ou à l'ouest avec le New Deal !

Alors, soyons réalistes et pragmatiques, regardons avec confiance vers demain.

Merci Monsieur le Président d'avoir donné à cette assemblée, ce soir, la possibilité de donner un avis, sensé et équilibré, favorable à l'emploi et porteur d'avenir.

Ne nous privons pas de cette opportunité ».

Monsieur LEROY remercie Monsieur MOGLIA pour son intervention et donne la parole à Monsieur BRUN :

« Mesdames, Messieurs, les délégués communautaires, je souhaiterai attirer votre attention sur le sursis à statuer.

Le sursis à statuer est une disposition du code de l'urbanisme permettant à une autorité compétente (les maires, le Président de l'EPCI) de s'opposer à une demande d'autorisation d'urbanisme (permis de construire, extension...) si celle-ci est susceptible de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation d'une opération d'aménagement qui a été prise en considération dans le périmètre des opérations d'intérêt national par le Préfet de département.

Le Préfet prend en considération le projet d'aménagement et délimite les terrains concernés (cette prise en compte à une durée de 10 ans maximum).

Dans le cadre du projet de liaison A28-A13, Mme la Préfète de l'Eure a pris un arrêté préfectoral le 7 avril 2010 délimitant pour le territoire de l'agglomération le périmètre d'études :

- aux 2 variantes de fuseaux au sud de la Seine et,
- aux 3 variantes au nord de la Seine.

Elle a par ailleurs écrit au Président de la CASE en date du 8 avril 2010 pour lui adresser cet arrêté préfectoral et lui indiquer les dispositions suivantes sur le périmètre d'études :

- Dans le cadre du projet de contournement Est de Rouen par la liaison A28-A13 et afin d'éviter de compromettre la réalisation du projet ou de le rendre plus onéreux ou plus difficile dans le milieu périurbain de la vallée de Seine et de l'agglomération Louviers-Val de Reuil, il apparaît indispensable de préserver les terrains nécessaires à la création d'un périmètre d'études.

Ainsi face à une demande d'autorisation de construire ou de réaliser des travaux sur un terrain affecté par le projet, l'autorité compétente pourra surseoir à statuer dans les conditions prévues aux articles L111-7 et L111-8 du code de l'urbanisme.

A ce jour, le périmètre du sursis à statuer reste celui qui a été arrêté par Madame la Préfète en 2010 et les conséquences en sont nombreuses, elles ont été exprimées à l'occasion des 3 réunions publiques qui se sont tenues sur notre territoire :

Ce sursis à statuer paralyse les projets de plusieurs habitants de notre territoire :

- Impossibilité de réaliser des extensions ;
- impossibilité de vendre des terrains pour y développer de l'habitat ;
- impossibilité de vendre des terrains pour y développer des zones d'activités.

Depuis plusieurs années, ces habitants vivent dans l'incertitude, il faut entendre la détresse de certains tel que ce propriétaire qui comptait sur la vente de son terrain pour compléter sa modeste retraite ou encore ce travailleur qui a consacré toute sa vie à financer son habitation et qu'il ne pourra plus vendre le jour où il sera trop vieux pour y vivre.

Ceux qui se sont exprimés sont furieux et désespérés ; leur vie est mise entre parenthèses à un horizon de temps qui leur échappe.

Qui peut croire que leur bien, ainsi gelé, va prendre de la valeur ? Qui accepterait cela sans rien dire ?

Cette situation n'est pas tenable et il n'est pas acceptable de faire durer le calvaire des habitants de notre territoire ; il faut stopper le drame humain que cela provoque.

Cependant, en attente de la Déclaration d'Utilité Publique (prévue fin 2015), l'Etat maintiendra cette disposition sur l'ensemble des fuseaux potentiels.

Il est urgent d'arrêter le tracé définitif et de limiter ainsi le périmètre du reste à statuer à un fuseau unique de 300 mètres de large (périmètre qui sera concédé à la société qui sera en charge de la réalisation de l'infrastructure).

Il faut donc une décision rapide de l'Etat, pour la constitution du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) de la Liaison A28 – A13.

Cela permettra de lever les incertitudes pour les riverains et les éventuelles expropriations.

Ainsi ceux qui ne seront plus concernés par le projet de liaison A28 – A13 seront libérés de cette contrainte, il en va de même pour les communes qui pourront reprendre leurs projets de développement économique à l'extérieur du périmètre retenu.

Enfin, pour les habitants qui resteront dans le périmètre à statuer, des compensations doivent être prévues ainsi que des mesures d'accompagnement afin de faire valoir leur droit.

En tant qu'élus il nous appartient désormais de faire émerger rapidement ce dossier, il s'agit d'un devoir de solidarité et de défense des intérêts des habitants de nos communes, ce projet de contournement est de Rouen a un sens et il peut être porteur d'avenir, prenons-en toutes les dimensions, notre responsabilité est ici engagée.

L'arrêté D1/B1/10/213 du 7 avril 2010 portant prise en considération du projet de liaison A28-A13 et création d'un périmètre d'étude est à votre disposition auprès des services de la CASE.

Je vous remercie pour votre attention ».

Au terme de cette intervention, Monsieur LEROY donne la parole à Monsieur CHRISTOPHE.

« Chers collègues.

En tant que Président de la commission cycle de l'eau et milieux naturels , je souhaite, en votre nom attirer l'attention de l'Etat et des décisionnaires du projet de liaison A 28-A13 sur les points cruciaux pour notre territoire et sur les engagements de la CASE pour préserver l'environnement, les ressources et les milieux naturels depuis le début de son existence.

La préservation de l'eau :

La Communauté d'agglomération Seine-Eure agit au quotidien sur toutes les étapes du cycle de l'eau, depuis la production, la distribution de l'eau potable, la collecte, le traitement des eaux usées, le contrôle de l'assainissement non collectif, jusqu'à la protection des milieux naturels.

L'Agenda 21, qui influence tout grand projet mené par l'Agglomération, incite à préserver cette ressource. La protection de l'eau a d'ailleurs donné lieu à l'élaboration de projets ambitieux et uniques dans la région. C'est le cas de l'agriculture et du maraîchage biologique autour du champ captant des Hauts-Prés.

Le champ captant des Hauts-Prés, à Val-de-Reuil, alimente en eau potable les deux-tiers de la population du territoire Seine-Eure, soit 40 000 personnes. Ce projet d'envergure a permis d'établir une zone d'agriculture biologique (70 hectares consacrés aux grandes cultures et 30 hectares au maraîchage) au sein du périmètre de protection rapproché du captage.

L'Agglomération a construit trois stations d'épuration (Louviers, Heubedouville et Léry) en 10 ans. La dernière, inaugurée en 2011, se situe à Léry. Elle est particulièrement innovante avec son unité de compostage.

La préservation des zones classées Natura 2000 :

L'Agglo a pris en charge l'animation des sites Natura 2000 sur le territoire en décembre 2012 : Le site Natura 2000 du Hom et les 3 sites Natura 2000 de la Vallée de Seine Amont, le site « îles et berges dans l'Eure », le site « Boucles de la Seine Amont d'Amfreville à Gaillon » et le site « Terrasses alluviales de la Seine ».

La démarche Natura 2000 n'exclut pas la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites.

L'outil de prévention qu'est l'évaluation des incidences permet d'assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité (violette de Rouen, crapaud sonneur à ventre jaune...) et activités humaines.

La protection des milieux naturels :

Au sein de la direction de l'Environnement et du cadre de vie, un pôle est spécifiquement dédié aux rivières et milieux naturels. Son équipe est chargée de surveiller, entretenir, réhabiliter mais aussi de préserver la biodiversité.

En 8 ans, l'Agglo a investi 2,5 millions d'euros dans deux franchissements mixtes piscicoles-canoës pour rétablir la continuité écologique. Le long de l'Eure, il subsiste en effet d'importants barrages (des chutes d'eau par exemple) qui empêchent les poissons migrateurs de remonter la rivière pour se reproduire, qui stoppent les kayakistes en les empêchant de descendre une chute de plusieurs mètres.

L'Agglomération a résolu le problème en aménageant des passes qui rétablissent la continuité écologique.

- La passe mixte poissons et canoës sur le site des Joncquets en octobre 2007,

- Le bras de La Villette, à Louviers a été inauguré en 2011,
- Le bras Dievet, à Louviers, a été mis en eau au cours de l'été 2012.

En 10 ans, l'Agglomération a réhabilité une trentaine de mares et mène régulièrement des campagnes de piégeage d'animaux indésirables comme les écrevisses de Louisiane, les perches soleil, les carassins dorés ou des poissons chats.

Les chiffres clés :

L'Agglomération gère et entretient :

- 21,6 km de berges de l'Eure
- 11 ouvrages hydrauliques
- 50 mares
- 6 ravines
- 3 parcs forestiers de 32 hectares
- 13 chemins de randonnées représentant 100 km

Nous allons poursuivre cette politique ambitieuse de protection de l'environnement et des milieux dans le cadre du contrat d'agglo 2014/2020.

D'ores et déjà, quelques actions prioritaires ont été identifiées par la commission et seront approfondies à la rentrée :

- Une Charte paysagère couvrant les 37 communes,
- La Mise en oeuvre de la Trame Verte et Bleue (définie dans le SCOT),
- Le Plan biodiversité : Natura 2000, lutte contre les espèces invasives, entretien des berges, gestion des mares, etc ...

C'est dire à quel point nos exigences seront nombreuses et fermes dans le cadre de l'élaboration du document préalable à l'enquête publique, si le gouvernement en décide ainsi :

- Les solutions pour réduire l'impact visuel et sonore de l'infrastructure,
- Les solutions pour garantir l'accès à la forêt de Bord, pour les habitants, les animaux domestiques et les animaux sauvages,
- L'intégration paysagère de l'ouvrage d'art.

Voilà, mes chers collègues les atouts que nous souhaitons préserver et développer. Je vous remercie pour votre attention ».

Monsieur LEROY invite ensuite Monsieur JACQUET à présenter son point de vue :

« Monsieur le Président.

Je veux vous remercier préalablement pour avoir organisé cette séance exceptionnelle qui n'est, malgré tout, pas un débat mais une succession d'interventions. Néanmoins, elles ont le mérite d'avoir lieu et c'est important.

Ma question est simple : on débat sur quoi ? Et surtout nous votons sur quoi ? Et y-a-t-il un vote ce soir ?

Cela me paraît important, si nous avons un débat et pour se forger un avis, de savoir ce sur quoi nous allons devoir nous positionner. Pour l'instant, nous ne le savons pas.

J'ai dit, dans une réunion de concertation à Alizay, que le projet avançait masqué depuis un certain nombre d'années. Nous avons participé à un certain nombre de débats publics depuis 2005 et je crois que c'est la première fois qu'a été évoqué, aussi clairement, le fait que l'on parle bien d'une liaison autoroutière et qu'il ne s'agit pas juste de la liaison A28/A13.

Aujourd'hui, c'est bien clair, on nous parle d'autoroute et c'est sur ce projet qu'on nous demande un avis puisque cela a encore été rappelé hier soir en réunion de clôture. L'opportunité de réaliser un projet a été actée avec le débat public en 2005. Donc, en gros, « circulez, il n'y a rien à voir ».

Aujourd'hui, c'est sur le projet qu'on nous demande un avis.

Cela a été dit, ce soir, à de multiples reprises et je pense que nous sommes tous unanimes sur le fait qu'il faut travailler sur le contournement Est de Rouen. D'autres auraient préféré le contournement Ouest de Rouen. Mais, globalement, il semble y avoir un large consensus – même s'il n'est pas partagé par tous - sur la nécessité d'un contournement de Rouen.

J'ai envie de dire à Jean-Marc MOGLIA que toutes les personnes qui manifestent un avis contraire, une désapprobation par rapport au projet, ne sont pas toutes les ennemies du développement économique. Nous avons tous envie de créer des emplois et je ne voudrais pas qu'on croit que mon intervention va dans le sens contraire.

Donc, contournement Est de Rouen : oui.

Maintenant, y-a-t-il la nécessité, c'est moins probant dans les documents que j'ai pu lire, de la réalisation d'un barreau Eurois ? Ce barreau Eurois est-il complètement nécessaire ?

Des études ont été menées il y a déjà un certain nombre d'années sur le désenclavement de la vallée de l'Andelle. Un itinéraire avait été repéré et je crois savoir que la commune d'Igoville avait réservé dans son document d'urbanisme, en son temps, des terrains qui permettaient de repartir du rond-point de l'Andelle jusqu'à l'autoroute A13 en créant un nouvel échangeur.

Il y avait donc des solutions qui existent toujours puisque je crois que les terrains sont toujours disponibles pour réaliser ce type de projet.

Maintenant, je vais vous dire pourquoi nous ne pouvons accepter ce projet tel qu'il est présenté.

Le premier point, c'est le cadre de vie, c'est l'environnement, c'est la consommation foncière. Nous avons d'ailleurs attiré l'attention des élus sur ces points à travers la réflexion que nous avons dans le cadre du SCoT. Vous parlez vous-même, Monsieur le Président, des bijoux que nous représentons. C'est gentil, cela nous donne de l'éclat. Notre environnement nous est effectivement cher. Les terrains agricoles, la forêt de bord qui est le lien de nombreuses communes de notre territoire. C'est aussi l'Eure, la Seine ; Pont de l'Arche est à la confluence de l'Eure et de la Seine et tous ces éléments-là nous importent.

Nous avons entendu parler de balafre. Il ne faudrait pas que le projet soit une balafre sur le territoire. Or cela le sera s'il est réalisé de la façon dont on nous le propose aujourd'hui.

Le 2^e point, c'est le manque de cohérence du projet par rapport à l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, c'est un vrai projet au service de l'aménagement du territoire, sauf qu'on nous parle de la liaison A28/A13, mais que l'on ne nous parle pas de l'autre structure qui pose problème sur le territoire et qui fait fuir des entreprises.

Cela s'appelle aussi une autoroute et c'est l'A13 puisque je vous rappelle que certaines entreprises refusent de s'installer à Criquebeuf parce que c'est compliqué de sortir. Comme quoi cela peut aussi avoir un effet repoussoir.

On ne nous parle pas de la ligne nouvelle Paris-Normandie. J'ai posé la question, on m'a dit que des études ont été faites. Je les ai cherchées sur le site de l'agence d'urbanisme du Grand Rouen, je ne les ai pas trouvées.

Le garant nous avait promis que ce serait sur le site de la concertation ; je ne les ai pas trouvées non plus. J'ai juste trouvé dans le Fil-Fax du 8 juillet un article qui nous disait « Feu vert aux études environnementales concernant la LNPN ».

Cela veut dire que ce projet est en route aussi, mais on va réfléchir à part.

Cela me pose un vrai problème puisqu'à l'Est de ma commune on aura, un peu plus loin, à la sortie des Damps, la liaison A28/A13 ; à l'Ouest on aura l'A13 et la ligne nouvelle Paris-Normandie, au Nord on aura le port fluvial.

Moi, je suis ravi de l'arrivée de cette infrastructure, sauf qu'aujourd'hui, j'imagine que les barges qui arriveront ne desserviront pas simplement DOUBLE A. On peut imaginer que d'autres entreprises

se serviront également du port fluvial. Qu'est-ce qui m'assure que les camions prendront une autoroute payante ? J'ai de vraies inquiétudes.

Ce projet date de trente ou quarante ans. Je n'étais pas né et je m'y intéresse depuis que je m'intéresse à la chose publique. Si nous parlons d'un échangeur autour de Pîtres, Le Manoir, Alizay, cela veut dire que l'on favorise le développement économique à la sortie de l'échangeur.

Mais on sait aussi qu'on va intensifier le développement de l'habitat au Nord de la Seine, à Alizay, au Manoir, à Pîtres, à Igoville, là où de nombreux projets d'habitat se réalisent en ce moment. Cela veut dire que l'on va augmenter, encore, la population au Nord de la Seine.

Cette population... Croyez-vous qu'elle empruntera une autoroute payante ? Je ne pense pas. Cela veut dire que l'on va charger un peu plus la RD 6015, le pont de Pont de l'Arche, la desserte de toutes les communes du nord de la Seine et que pont de l'Arche redeviendra une cité médiévale fortifiée puisqu'on ne pourra plus ni y entrer ni en sortir tellement il y aura de voitures.

Quant au péage, c'est quand même un vrai problème. Il suffit de se poster après l'échangeur d'Incarville. Vous aurez, au bout du compte, deux solutions :

- La première consistera à rejoindre Rouen par l'A13, gratuitement.
- La 2^e consistera à rejoindre Rouen par le nouveau barreau et là, vous paierez, pour à peu-près le même nombre de kilomètres.

Au bout du compte, on arrivera à Rouen. Aujourd'hui, ce scénario-là, on le connaît après Mantes avec l'A13, gratuite et encombrée tous les matins et l'A14. Je ne vais pas dire qu'elle est vide mais on va dire, pour être gentil qu'elle est particulièrement fluide...

Demain, ce que l'on nous vend pour le territoire, c'est exactement la même chose !

On va nous vendre une autoroute payante, qui sera vide ou empruntée par un grand nombre de camions, et puis, de l'autre côté, on aura l'A13 pour le peuple et on continuera à subir les bouchons.

Monsieur BERG, le DREAL, nous a dit que l'Etat aurait des exigences par rapport au concessionnaire. Si l'Etat avait des exigences et, surtout, s'il était capable de faire valoir ces exigences auprès des concessionnaires, cela ferait longtemps que l'on aurait trouvé une solution au problème de la sortie 20 où, tous les soirs, des automobilistes sont en danger.

Encore une fois, on a relégué cette question en arrière-plan en disant que cela ne faisait pas partie de la concertation et qu'il n'y avait absolument pas à répondre sur ce point.

Le dernier point, pour aller vite et parce que vous nous aviez accordé 3 minutes et je m'aperçois que j'ai beaucoup dépassé, c'est le coût du projet.

Nous avons eu une réunion de Bureau la semaine dernière portant sur le pacte financier et l'évolution du budget de la Communauté d'agglomération. C'était très intéressant, mais nous n'avons pas beaucoup parlé du coût du projet. Aujourd'hui, on nous dit « 1 milliard d'euros ». Minimum.

Pour information, en 2005, le projet était évalué à 400 M€. En 10 ans, on a pris 150 %. La mise en service de cette liaison A28-A13 est prévue pour 2024. Dans 10 ans. Je rajoute 150 %, on arrive à 2,5 Mds€. C'est peut-être un calcul un peu basique mais je ne crois pas trop au milliard que nous vend la DREAL. Mais allez ! Soyons sympathiques avec la DREAL. On garde le milliard.

On nous dit que le projet aura besoin d'une subvention d'équilibre ; 500 M€. C'est ce qui a été avancé. Participe à ces 500 M€ l'Etat. Mais j'ai aussi entendu, hier soir, que c'est la région Haute-Normandie, la CREA, Les Conseils généraux de l'Eure et de la Seine-Maritime et la CASE.

Compte tenu des débats que nous avons eus la semaine dernière, je ne sais pas si nous aurons la capacité à financer cet investissement, à y participer. J'ai de gros doutes sur la pertinence de ce projet...

Si vous nous demandez de voter, Monsieur le Président, dans l'état actuel et compte-tenu des éléments qui nous sont présentés, je serai obligé de voter contre le projet. Même si j'acte le fait, personnellement, qu'un contournement Est de Rouen est nécessaire. Mais au vu de ce qu'on nous propose aujourd'hui dans le département de l'Eure et sur le territoire en ce qui nous concerne, je ne pourrai bien évidemment pas voter Pour ».

Monsieur LEROY remercie Monsieur JACQUET et invite Monsieur LEMARCHAND à s'exprimer :

« Monsieur le Président.

Nous avons rencontré en mairie, la semaine dernière, les services de la DREAL. Le projet présenté ne me convient absolument pas.

Ma commune est entourée d'une zone industrielle, de l'autoroute A13 et de l'autoroute A154 sans aucune compensation financière. Lors de la réunion de concertation qui a eu lieu à Val de Reuil, j'ai donné mon point de vue et je reste sur cette décision.

Les riverains sont très inquiets par cette autoroute.

Que va-t-il se passer entre l'échangeur sur l'A13 et le péage de Val de Reuil ? Rien n'est mentionné sur le projet présenté par la DREAL.

Aurons-nous deux péages à quelques kilomètres d'intervalle ?

Devrons-nous attendre 2018 pour connaître le tracé final ?

Si l'autoroute est réellement construite, je souhaite que le péage soit installé au nord d'Alizay. Le mieux serait l'absence totale de péage.

Afin de fluidifier la circulation sur Igoville, Pont de l'Arche et la vallée de l'Andelle, le projet doit être requalifié en un pont 2 fois 1 voie et un échangeur de part et d'autre du viaduc. Les usagers attendent cela depuis de nombreuses années ».

Au terme de cette allocution, Monsieur LEROY invite Madame DESHAYES à prendre la parole :

« Monsieur le Président, chers collègues.

Le contexte a évolué depuis 2005, or depuis ce temps les infrastructures routières locales ont été modifiées de manière significative à savoir :

- *Création d'une déviation en 2x2 et 2x1 voies des communes de Pont de L'Arche et les Damps à partir de l'échangeur de Criquebeuf sur l'A13 et allant en direction de Val de Reuil,*
- *Mise en service du Pont Flaubert côté port de commerce de Rouen, avec bretelle de raccordement au pont d'ici 2020,*
- *Création de la Sud III au sud-ouest de Rouen,*
- *Elargissement en 2x5 voies de l'A13 a partie de la sortie 22 Oissel,*
- *Achèvement en cours de l'A150.*

Il ressort que tous ces nouveaux aménagements routiers, seront connectés et permettront donc de constituer un véritable contournement ouest de Rouen entre l'A28 au Nord et l'A13 au sud de Rouen (totalement gratuit, contrairement au projet présenté par la DREAL). De plus l'écart de kilométrage entre le tracé de liaison A28-A13 par l'est est de 41 kms et celui du contournement par l'ouest ne sera que de 10 kms d'où un coût moindre.

Des impacts environnementaux très lourds :

Contrairement aux obligations du code de l'environnement aucune étude d'impacts globale n'a été réalisée, le maître d'ouvrage n'a publié jusqu'à présent que des études d'impacts par tronçon.

Pourtant la réalisation de cette infrastructure, outre son impact foncier très important, conduira à la destruction de centaines d'hectares de terres agricoles très fertiles, induira des ruptures de continuités écologiques (trame verte et bleue) dans différentes zones naturelles de Haute Normandie, région déjà très fragmentée et artificialisée, notamment la forêt de Bord.

Des impacts sur la santé des habitants du territoire traversé :

La hausse des flux liés à la réalisation de la liaison A28-A13 augmentera le nombre de particules fines émises sur notre territoire, alors même que l'on trouve déjà dans les quatre agglomérations les plus impactées de Haute-Normandie en termes d'émissions de particules fines la CREA et la CASE (inventaire Air Normand 2008). Actuellement déjà, selon une étude récente de l'INERIS (Institut National environnemental industriel et des risques), 100 morts anticipés par an sont dus à Rouen à la pollution excessive de l'air. Ce chiffre ne pourra qu'augmenter avec l'accroissement global des flux routiers.

De plus les impacts touristiques risquent d'être néfastes pour les lieux jusqu'à présent préservés, qui se retrouveraient dans le périmètre de l'infrastructure. Par exemple la base nautique de Léry Poses risque fort d'en souffrir, alors même que les collectivités locales y ont beaucoup investi.

Le coût de l'infrastructure : une répartition inacceptable et irréalisable pour les collectivités :

Il resterait 25 % du coût total (estimé aujourd'hui à 1 milliard d'euros) à la charge des collectivités qui sont déjà exsangues et auxquelles on demande un effort budgétaire considérable dans les années à venir !

Enfin cette autoroute ne répond pas aux problématiques d'engorgement routier de l'agglomération rouennaise.

Pour conclure je rappelle à l'assemblée que Monsieur François LONCLE, notre député, s'est positionné en faveur du contournement ouest devant les coûts exorbitants de ce projet alors que les finances publiques sont au plus bas.

Je souhaite que notre assemblée s'exprime clairement sur ce sujet ».

C'est au tour de Monsieur LARUE de présenter son opinion :

« Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus.

Nous voilà dans cette assemblée pour une première session extraordinaire. Il est en effet extraordinaire de débattre d'un sujet ouvert depuis 2005, d'un tracé déjà voté, modifié maintes fois au gré des luttes d'influences entre mairies, avec plusieurs changements de configuration qu'elles concernent le contenu du projet ou son financement.

Ce projet d'autoroute a des conséquences irréversibles sur le paysage. A-t-on consulté les habitants de la région sur ce projet ? Non. Bien entendu. Une fois de plus, l'attractivité d'une zone géographique ou encore la circulation facilitée des marchandises justifie une surenchère du bétonnage de la vallée, du goudronnage systématique des forêts dont la surface déjà réduite s'incline toujours devant la logique marchande et l'idéologie de modernisation.

Un tel projet mériterait le consentement du peuple. C'est pourquoi j'appelle cette assemblée à discuter avec les partenaires de la région pour organiser un référendum. Vous pouvez également l'appeler consultation si ce terme vous fait peur.

Mais comme je doute fortement qu'une telle démarche soit faite, je tiens à préciser que je ne participerai pas à ce débat puisqu'il s'agit de décider dans tous les cas, sans le consentement des habitants hauts-normands. Je quitte la place en vous souhaitant un bon débat ».

Monsieur LARUE quitte l'assemblée et Monsieur LEROY donne la parole à Monsieur RENONCOURT. Ce dernier s'exprime en ces termes :

« Il n'est pas évident d'intervenir. C'est de ma faute, je n'avais qu'à lever la main plus vite en début de séance. Il y a néanmoins un petit côté confortable ; je vais me permettre de parler moins longtemps.

Il se trouve que j'étais en vacances jusqu'à ces dernières 48 heures et en venant à cette réunion, je me posais des questions sur la manière dont cela allait se passer à la fois sur la forme et sur le fond.

Je vous rassure, je savais de quel sujet nous allions discuter mais j'avais, sur le contenu et la méthode, quelques questionnements.

Sur le fond, est-ce que nous allions débattre, finalement, Pour ou Contre le principe du contournement Est de Rouen et de son agglomération ou allions-nous, plutôt, confronter un certain nombre de réflexions sur les modalités du projet ?

En ayant écouté, attentivement tous les collègues, j'ai l'impression que sur le premier point je n'ai pas entendu beaucoup de collègues affirmer leur opposition au principe d'un contournement Est de l'agglomération rouennaise. Mes amis et moi-même y souscrivons.

En revanche, sur les modalités telles qu'elles sont présentées dans le projet, j'ai retenu deux choses :

- *D'abord un questionnement sur le tracé du barreau Eurois. Alors certes, ce tracé ne concerne physiquement, si je puis dire, que quelques-uns de nos collègues et que quelques communes de cette agglomération. Mais je crois qu'il s'agit là de faire preuve de solidarité avec les communes qui sont concernées physiquement par ce tracé ; surtout quand on ne l'est pas soi-même. Donc c'est un premier point qui me paraît devoir être relevé.*
- *Et puis le second point que j'ai retenu et qui nous tient beaucoup à cœur, c'est le caractère payant de ce barreau Eurois prévu dans le projet. Les habitants de la CASE, comme le rappelait Madame TERLEZ, sont de condition modeste. Le coût d'un péage quotidien est un élément important. Et puis, cela l'a été dit aussi, il est évident qu'il y aurait – si vous me permettez l'expression – un contournement de ce barreau Eurois par les usagers qui trouveraient les moyens de ne pas l'emprunter.*

Voilà pour le fond et je crois que nous pourrions être plutôt d'accord.

Sur la forme, vous nous avez expliqué au tout début de la séance, que vous alliez retransmettre fidèlement la somme des interventions des uns et des autres au garant de la concertation publique ; Monsieur GAILLARD.

Peut-être aurait-il été plus efficace que nous nous organisions pour nous mettre d'accord sur un court texte – je ne vais pas employer le mot de motion car cela fera peur à certains d'entre vous, – mais sur un court texte que nous aurions pu voter – peut-être, soyons fous – à l'unanimité et transmettre au modérateur.

Cela aurait eu plus de poids que simplement retranscrire nos interventions.

Voilà Monsieur le Président. Merci. »

Au terme de cette dernière intervention, Monsieur LEROY remercie Monsieur RENONCOURT et les orateurs « pour la qualité, le contenu ainsi que la façon dont la première partie de cette soirée s'est déroulée ».

Monsieur LEROY livre son sentiment personnel :

« Monsieur RENONCOURT, vous me tendez une perche. Comme beaucoup d'entre vous, j'ai participé à l'ensemble des débats qui ont eu lieu à Rouen, Evreux, à Pitres, à Val de Reuil et Alizay

où nous avons entendu à la fois l'inquiétude des riverains, le désespoir des gens qui ne pouvaient pas réaliser leur projet, les craintes sur l'environnement et notre désir de voir qu'un ouvrage qui se réaliserait soit utile et utilisé par un maximum de gens et notamment les plus modestes.

C'était un peu le sens de mon intervention, hier soir, à Rouen, lors de la séance de clôture, où après avoir beaucoup écouté – beaucoup appris, aussi, sur les enjeux, les flux, etc. – j'ai senti se dégager une convergence des intervenants. Je vous proposerai donc de mettre au point un texte qui résume ce qui a été dit ce soir et qui va dans le même sens.

Ce que je disais hier soir, c'est que nous, les élus, nous ne sommes pas des spécialistes des prévisions de circulation à 10 ans. Mais il nous paraît nécessaire d'avoir une approche prudente quant au gabarit de l'ouvrage d'art et du barreau Eurois.

Il pourrait très probablement être simplifié à un ouvrage à deux fois une voie en réduisant ainsi le coût, en permettant des mécanismes visant à la gratuité nécessaire pour éviter de couper notre territoire en deux et qui permettrait aux plus fragiles économiquement de vraiment utiliser une telle infrastructure.

Je rappelais que le territoire Seine-Eure est un tout. Il n'est pas envisageable de le couper en deux.

Comment pourrions-nous expliquer à un chômeur de Pîtres ou d'Alizay que pour aller à Pôle-Emploi à Louviers, il doit payer le pont ?

Le fractionnement de notre territoire sera une fracture économique et sociale considérable. Nous l'avons rappelé, Seine-Eure a déjà beaucoup contribué et a beaucoup souffert avec l'A13 qui coupe Incarville du Vaudreuil et l'A154 qui coupe Louviers en deux.

Bien sûr, nous sommes solidaires des Rouennais. Nous sommes solidaires de ceux qui souffrent de la pollution, des problèmes de congestion de transports.

Mais nous ne pouvons pas accepter de payer deux fois. Nous ne pouvons pas accepter de voir notre territoire à nouveau morcelé par des infrastructures qui seraient infranchissables, physiquement et économiquement.

Voilà le sens de mon intervention hier soir qui, je crois, synthétisait les remarques des uns et des autres ainsi que celles que nous avons faites lors du Bureau communautaire du 3 juillet ».

Au terme de cette intervention, Monsieur LEROY propose une suspension de séance d'un quart d'heure destinée à réunir les différents contributeurs afin qu'ils s'accordent et rédigent une contribution commune, acceptable par tous.

De retour dans l'assemblée, Monsieur LEROY invite Monsieur PRIOLLAUD à lire le texte sur lequel les différents contributeurs se sont accordés :

« Liaison A 28 – A 13

Contribution de l'Agglomération Seine-Eure

Le projet de liaison A28 - A13, soumis au débat public dès 2005, fait l'objet d'une concertation publique qui s'est ouverte le 2 juin 2014 et qui se terminera le 12 juillet 2014.

La Communauté d'agglomération Seine-Eure, dont le territoire est directement impacté par ce projet, entend à son tour apporter sa contribution au débat public.

Réunis en Conseil communautaire extraordinaire, les conseillers communautaires expriment la position commune suivante :

- *Considérant la nécessité de remédier à l'engorgement routier de l'agglomération de Rouen, l'importance d'une meilleure desserte de sa zone industrialo-portuaire et l'objectif poursuivi d'un désenclavement de la vallée de l'Andelle ;*

- *Considérant la nécessité d'une décision rapide sur ce dossier en débat depuis bientôt dix ans ;*
- *Considérant l'augmentation sans précédent du taux de chômage dans notre bassin d'emploi et le potentiel que représente une infrastructure nouvelle pour le développement économique et la création d'emplois ;*
- *Considérant que le SCOT a approuvé le 14 décembre 2011 la nécessité d'une liaison vers l'A13 « lui assurant une consolidation profitable de son rôle de nœud d'échange dans la basse Seine » ;*

Le Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération Seine-Eure :

1. *Reconnait la nécessité d'une liaison A 28 – A 13 comprenant un franchissement supplémentaire de la Seine, dans le prolongement de la position déjà exprimée par l'agglomération Seine-Eure en 2005 et confirmée par le SCOT en 2011.*
2. *Estime néanmoins que le contournement tel qu'il est proposé n'est pas acceptable dans sa version autoroutière et doit être requalifié dans sa section euroise en deux fois une voie.*
3. *Considère que la réalisation de ce projet doit impérativement s'accompagner des garanties et des compensations indispensables – notamment financières – au vu des inquiétudes légitimes de la population quant à la prise en compte des exigences environnementales ainsi que des nuisances visuelles et sonores inhérentes à ce projet.*
4. *Réaffirme son attachement à la gratuité de la partie euroise afin qu'elle bénéficie au plus grand nombre sur le territoire Seine Eure ».*

Ce texte est mis au vote et adopté à l'unanimité des membres présents (Monsieur LARUE ayant quitté la salle n'a pas pris part au vote)

L'ordre du jour étant épuisé, aucune question ni remarque formulée, la séance est levée à 23 h 00.

Le Président,



Bernard LEROY