

N°s 417362, 417385, 419246, 420311,  
420313, 420316, 420317, 420318,  
420319, 420392, 420482, 420503,  
420557

B4 à B16

## **COMMUNE DE Val de Reuil et autres**

**6<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> chambres réunies**  
**Séance du 9 novembre 2020**  
**Lecture du 19 novembre 2020**

### **CONCLUSIONS** **M. Stéphane HOYNCK , rapporteur public**

Un romancier<sup>1</sup> a pu écrire que « *la ville est un instrument à mesurer le temps* ». Le cas de Rouen vous replonge dans les choix rétrospectivement malheureux des années 50 à 70 en matière d'aménagement de développement d'autoroutes urbaines. La situation de Rouen est une des plus préoccupantes, puisqu'il ne s'agit pas simplement d'une rocade qu'emprunterait le trafic de longue distance mais bien d'une voie rapide qui s'engouffre dans le centre-ville, comme d'autres villes ont pu en connaître avant de parvenir à des schémas de circulation différents. Une partie du trafic, orienté vers le nord ou les installations portuaires passe par le centre-ville sans pouvoir aujourd'hui être dérivé.

Le projet de contournement Est de Rouen cherche donc à répondre à cette situation anachronique au risque lui-même d'apparaître comme un anachronisme de développement autoroutier. C'est en tout cas la critique globale d'une partie des requêtes. Mais avant d'examiner la question de l'UP du projet attaqué, et comme cela est classique dans le contentieux des DUP, de nombreux moyens sont soulevés qui contestent les différentes étapes de la procédure, cette profusion étant amplifiée par le fait que vous êtes saisis de 13 requêtes qui n'ont pas toutes la même argumentation. Nous nous permettrons ici de nous concentrer sur certains moyens, ceux qui nous paraissent poser des questions de droit ou de fait pour lesquelles la réponse mérite d'être discutée.

Mentionnons que les différents requérants, collectivités locales, associations, entreprises ou personnes physiques ont intérêt à attaquer le décret litigieux. En revanche, l'intervention de l'association « Alternatiba Rouen » à l'appui de la requête 420503, qui n'a pas été formée par

---

<sup>1</sup> Don DeLillo, *Mao II*, coll Babel p.40.

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

mémoire distinct en méconnaissance de l'article R. 632-1 du code de justice administrative, est irrecevable.

## 1. Légalité externe

1.1 Un 1<sup>er</sup> groupe de moyens est tiré de l'irrégularité, de l'insuffisance et de l'ineffectivité de la concertation préalable.

L'article L.121-9 du C.Envvt, da sa rédaction applicable prévoyait que la commission nationale du débat public (CNDP) lorsqu'elle est saisie en application de l'article L121-8, apprécie pour chaque projet les modalités de la participation du public. Si elle estime qu'un débat est nécessaire, elle peut soit l'organiser elle-même et, dans ce cas, elle en confie l'animation à une commission particulière qu'elle constitue, soit en confier l'organisation au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet. Dans ce cas, elle définit les modalités d'organisation du débat et veille à son bon déroulement. Si la commission estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut recommander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet l'organisation d'une concertation selon des modalités qu'elle propose.

Le projet de contournement a été soumis une première fois à la CNDP en 2005, et lui a été à nouveau soumis en 2013, dans une version assez profondément modifiée. Et par une délibération du 6 novembre 2013, elle a recommandé une concertation, sans estimer nécessaire de procéder elle-même à l'organisation d'un nouveau débat public. Cette concertation a eu lieu et la teneur de la délibération ne nous paraît pas critiquable.

Un des requérants soutient que la concertation des habitants, des associations locales et des autres personnes concernées pendant toute la durée de l'élaboration du projet, qui prévue par l'article L. 300-2 du code de l'urb (repris aux article L 103-2 et sv aujourd'hui) n'a pas eu lieu. Contrairement à ce que soutient le ministre, ces dispositions étaient bien applicables au projet, puisque l'article R. 300-1 du même code prévoit que la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants, est soumise aux obligations prévues au 3° du I de l'article L. 300-2 précité (voyez 28 juillet 1999 Coordination des associations contre le tracé autoroutier urbain au sud d'Avrillé et autres 197689; 197752; 197780, aux T.). Ceci paraît bien correspondre au projet en cause.

Pour autant, les prescriptions de la CNDP au maitre d'ouvrage en 2013 paraissent en l'espèce suffisamment précises pour assurer la concertation requise par ce texte. Il ne peut davantage pas être soutenu que cette concertation serait intervenue à un stade trop tardif puisque comme nous l'avons dit, cette seconde phase de concertation n'avait pour but que de compléter

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

l'information du public, qui avait été associé dès 2005 à la définition des grandes orientations du projet dans le cadre d'un débat public, sur l'état d'avancement de celui-ci. Le contenu de cette information est en outre suffisant.

1.2 Il est ensuite fait reproche à l'étude d'impact son caractère insuffisant sur un grand nombre de points : examen de l'état initial, justification du projet retenu, évaluation des impacts du projet sur la ressource en eau, sur la qualité de l'air et sur l'exposition au bruit des populations concernées, sur la présentation des mesures de compensation, sur l'évaluation des impacts cumulés du projet avec d'autres projets importants en cours sur le même territoire, sur l'analyse de l'ensemble des effets du projet, sur l'analyse de l'impact du projet sur le développement de l'urbanisation, et par rapport aux canalisations de transport de matières dangereuses...

Nous ne décelons sur ces différents points aucune insuffisance majeure de l'étude d'impact, étant entendu que pour une opération comme celle qui fait l'objet de la DUP, vous tenez compte de ce qui est prévu ou qui pourrait l'être au stade de l'étude, il ne s'agit pas d'exiger une présentation détaillée des impacts de l'opération telle qu'elle sera finalement réalisée.

Il en va de même s'agissant de l'analyse des hypothèses de trafic et des conditions de circulation qui est particulièrement discutée. Ce point est à l'évidence central s'agissant d'un projet de contournement autoroutier, mais la méthodologie retenue par l'étude qui figure au dossier, à laquelle on ne peut pas reprocher de ne pas tenir compte d'éléments postérieurs à sa réalisation, nous paraît permettre la discussion par les parties prenantes en présentant en particulier une analyse des hypothèses de trafic, et de leurs déterminants, et en présentant ses conclusions sur le trafic attendu.

1.3 Le groupe de moyen suivant critique l'évaluation socio-économique qui est prévue par le code des transports.

Votre jurisprudence ne conduit à annuler une DUP que dans les hypothèses de lacunes manifestes ou le caractère beaucoup trop général de cette évaluation socio-économique. (4 décembre 1995, *District urbain de l'agglomération rennaise*, n°157756, B aux T. ; 15 avril 2016, Fédération nationale des associations d'usagers des transports et autres, n°387475 et s., au rec).

Deux séries de critiques sont principalement faites à cette évaluation : tout d'abord elle serait insuffisante au regard des incertitudes pesant sur le niveau attendu des péages.

La requête de la commune de Val de Reuil en particulier souligne que l'évaluation de la valeur actualisée nette socio-économique (VAN SE) du projet a été réalisée sur la base d'une hypothèse de péage de 10 centimes / km pour les véhicules légers (VL) et 30 centimes par km

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

pour les poids lourds (PL) – et relève que le montant des péages n'est à ce jour pas fixé et qu'il sera *in fine* déterminé par le concessionnaire. Elle pointe en outre l'étude jointe au dossier d'EP, qui relève qu'une augmentation de 30% des hypothèses de péage réduit sensiblement la VAN socio-économique.

La difficulté inhérente à un exercice de calcul de VAN d'un projet est qu'il doit s'appuyer sur des paramètres qui constituent des hypothèses de travail, et s'agissant d'un paramètre central comme celui du montant du péage, des variations même limitées peuvent avoir une sensibilité importante sur cette VAN. Il en va de même de paramètres comme celui des hypothèses de trafic. Ce qui nous paraît déterminant ici est au stade de la légalité externe est que l'information fournie donnait les éléments disponibles pour se faire une opinion, étant entendu qu'il n'y a pas dans cette évaluation à déterminer à l'avance des hypothèses précises sur les différents tarifs qui seraient appliqués (Association Alcaly et autres n°320667 et s. du 16 avril 2010 aux T. sur un autre point).

On peut relever que le CGI, qui a rendu une contre expertise comme les textes le prévoient, a jugé que le dossier d'évaluation socio-économique était solide et que les hypothèses retenues sont comparables aux tarifs moyens d'autoroutes interurbaines. Une critique similaire sur l'étude prévisionnelle de trafic nous paraît pouvoir être écartée de la même façon, les éléments du dossier ne laissant pas apparaître que les choix méthodologiques retenus pour cette évaluation s'écarteraient de ce qui est en général retenu. Il en va de même des choix opérés en matière de taux d'actualisation.

La seconde critique concernant l'évaluation socio-économique concerne son insuffisance s'agissant du financement du projet.

Dans une certaine mesure, l'absence de certitude totale à ce stade de la procédure est inhérente au choix de recourir à une concession, l'étude critiquée relève que *« compte tenu des études actuelles et des éléments de coût connus à ce jour, la subvention d'équilibre calculée à titre indicatif est d'environ 443 millions d'euros 2010. Pour autant, il s'agit bien d'un montant hypothétique utile à la bonne conduite de la présente étude. Il a vocation à être débattu puis fixé lors des échanges ultérieurs avec le futur concessionnaire. Le montant définitif dépendra donc du contrat de concession »*

La participation financière des collectivités territoriales intéressées à cette subvention d'équilibre n'est pas elle-même assurée. Il nous semble qu'il convient ici encore d'accepter cette part d'incertitude, dès lors que l'analyse socio-économique permet au public de prendre connaissance des différents paramètres qui peuvent être connus et projetés au stade de l'EP afin d'évaluer le coût socio-économique de l'opération qui fait l'objet de la DUP.

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

1.4 Plusieurs moyens soutiennent que le contenu du **dossier** soumis à enquête publique ne serait pas complet au regard de l'article R123-8 du code de l'environnement, mais aucun des éléments mis en avant, mineurs ou manquant en fait, ne conduit à retenir que le dossier serait incomplet.

1.5 Il est ensuite soutenu que le **rapport d'enquête** méconnaîtrait les dispositions de l'article R123-19 en raison d'un manque de rigueur, de cohérence ou d'impartialité. Les critiques mises en avant portent pour la plupart sur des points très secondaires. Tout au plus peut-on noter que la commission d'enquête a effectivement présenté à tort une étude conduite par l'association Air normand sur la qualité de l'air et l'évolution des émissions du transport routier comme favorable au projet, mais la commission n'a pas dénaturé les principaux enseignements de cette étude.

1.6 S'agissant des autres moyens de légalité externe, celui tiré de la méconnaissance de l'article R122-1 du code de la voirie routière mérite d'être mentionné, mais il concerne une version du texte alors applicable qui n'est plus en vigueur aujourd'hui. Cet article à la rédaction curieuse nous paraît distinguer **deux cas de figures**, correspondant aux deux paragraphes de l'article :

**D'abord** le classement dans la catégorie des autoroutes d'une route nouvelle ou projetée, ou d'une route existence. Il impliquait un décret en CE après enquête publique, qui peut en même temps prononcer la déclaration d'utilité publique de la route ainsi classée. C'est notre cas de figure.

**Ensuite** Le classement dans la catégorie des autoroutes des ouvrages annexes et des raccordements à d'autres voies publiques qui est prononcé par arrêté du préfet, pris après enquête publique, lorsque ces ouvrages sont créés sur une autoroute en service. Il nous paraît clair que la phrase qui figure dans le même paragraphe et qui prévoit que « L'ouverture de l'enquête publique est autorisée par le ministre chargé de la voirie routière nationale » ne s'applique qu'à ces ouvrages, qui ne sont pas autorisés par décret.

Par suite, l'EP a pu être ouverte au cas présent par les préfets de Seine Maritime et de l'Eure.

2.1 S'agit de la légalité interne, un premier moyen délicat est tiré de ce que la DUP méconnaîtrait le SDAGE Seine Normandie et le SAGE Cailly Aubette Robec. S'agissant en particulier des SDAGE, l'article L212-1 XI prévoit que les programmes et décisions administratives **dans le domaine de l'eau** doivent être compatibles avec ces schémas directeurs.

Votre jurisprudence est en réalité assez casuistique sur l'opérance d'un tel moyen s'agissant d'une DUP:

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

- vous avez jugé que le décret qui se prononce sur l'utilité d'une **autoroute** ou d'un ouvrage routier affectant plusieurs masses d'eau et des aires d'alimentation en eau potable **ne constitue pas** une « décision administrative dans le domaine de l'eau » au sens de l'article L212-1 du code de l'environnement (CE Alsace nature 254174 du 9 juin 2004, A ; Association de défense de l'environnement et autres n°256511 et autres, 28 juillet 2004, aux T. ; 7 juillet 2006, Association pour la sauvegarde de la région de Langeais, n° 231001)

- mais lorsque la DUP porte sur un équipement hydraulique vous estimez qu'elle constitue bien une « décision administrative dans le domaine de l'eau ». Vous l'avez jugé à plusieurs reprises pour des DUP portant sur des barrages sur des cours d'eau (14 avril 1999, Commune de la Petite marche et autres, n° 185935 ; 10 novembre 2006, Association de défense du Rizzanese et de son environnement et autres, 275013, aux T).

Vos décisions sur les DUP routières ont été prises alors que s'appliquaient des dispositions relatives aux SDAGE issues de la loi sur l'eau de 1992, qui ont été modifiées depuis. En particulier, elles prévoyaient une place pour les SDAGE à deux niveaux : les programmes et décisions dans le domaine de l'eau devaient être compatibles avec les SDAGE, comme c'est le cas aujourd'hui, mais il était également prévu par la loi que les autres décisions administratives devaient prendre en compte les dispositions des schémas directeurs. Vous étiez donc amenés pour des DUP ne constituant pas des décisions administratives dans le domaine de l'eau à vérifier néanmoins que les schémas avaient bien été pris en compte, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

Le décret attaqué est indéniablement une DUP autoroutière, mais l'opération autoroutière projetée implique de traverser à deux reprises la Seine, une fois pour la liaison A28-A13 proprement dite, une autre pour le barreau d'accès à la ville de Rouen. En outre, le projet litigieux implique la construction, l'aménagement et l'exploitation de plusieurs ouvrages spécifiquement destinés à permettre la rétention, l'écoulement ou le traitement des eaux, afin de prévenir les risques d'inondation ou de pollution des aquifères sensibles situés sur l'emprise ou au voisinage du projet. Dans ces conditions, il nous paraîtrait curieux de refuser de contrôler la DUP, s'agissant de ces ouvrages spécifiques au regard du SDAGE ou du SAGE au motif que le projet plus globalement ne constitue pas une décision dans le domaine de l'eau au sens de des articles relatifs aux schémas directeurs de l'eau.

Nous vous invitons donc à considérer le moyen opérant, non pas de façon générale pour toute DUP routière, mais en raison des ouvrages nécessaires qui ont une incidence potentielle sur l'eau, et pour lesquels vous acceptez déjà ce contrôle dès le stade de la DUP. Pour autant, cet examen ne vous conduira pas à annuler le décret litigieux car nous ne décelons pas d'incompatibilité avec ces schémas : Si le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021 et le SAGE « Cailly-Aubette-Robec » approuvé en 2014 comportent plusieurs dispositions imposant notamment aux projets ayant un impact sur les zones naturelles d'expansion de crues la mise en place de mesures visant à en prévenir ou à en pallier les effets, et à prévenir tout risque

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

pour l'alimentation en eau potable, il ressort des pièces des dossiers que le maître d'ouvrage a analysé la compatibilité du projet avec ces deux schémas et prévu des mesures destinées à éviter, réduire et compenser ses incidences en matière d'imperméabilisation des surfaces et de ruissellement ainsi que de protection des captages d'eau.

Des dispositions au titre de la police de l'eau devront intervenir pour fixer des prescriptions détaillées au vu du projet final, comme l'indique le décret attaqué et c'est évidemment un autre contentieux que votre décision ne tranchera pas, mais au stade de la DUP il n'y a pas d'incompatibilité.

2.2 Le point suivant n'est pas sans lien avec une autre affaire appelée au rôle de ce jour (427301 Commune de Grande Synthe). L'association FNE se fonde sur les engagements internationaux de la France en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES) pour contester la légalité de la DUP.

S'agissant d'une DUP autoroutière déjà, vous avez déjà eu l'occasion de répondre à un tel moyen dans une décision Alcaly n°407206 du 4 décembre 2017 qui est inédite. Vous aviez indiqué, en répondant peut-être à un moyen sommairement exposé, que les stipulations du paragraphe 1 de l'article 4 de l'accord de Paris qui énoncent que les Etats parties à cet accord « cherchent à parvenir », en vue d'atteindre l'objectif de température à long terme contenant l'élévation de la température moyenne de la planète, « au plafonnement mondial des émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais (...) et à opérer des réductions rapidement par la suite (...) », n'ont pas par elles-mêmes pour portée de faire obstacle à la réalisation du projet litigieux.

Vous n'aviez alors pas explicitement fait la démarche de vous interroger sur l'invocabilité de ces stipulations, non plus que sur la question de savoir si, dans le contentieux d'une DUP, qui n'a pour objet que de permettre des expropriations, la question des émissions de gaz à effet de serre peut être examinée de façon autonome au titre de la légalité interne. Il nous semble en tout état de cause que l'effort de réduction qui s'impose à la France ne condamne effectivement pas par principe tout projet soumis à DUP au motif qu'il augmenterait les émissions de GES. En revanche, l'augmentation nette des GES du projet devrait faire partie des inconvénients de toute nature qu'il vous appartient de prendre en compte dans le cadre de votre contrôle du bilan cout avantage de l'opération.

Dans le dernier état de ces écritures, l'association FNE semble vous demander de ne vous placer que dans le cadre de ce **contrôle bilanciel**, vous pourriez donc considérer que ce n'est que dans ce cadre qu'il vous faut répondre au moyen de la requête.

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

2.3 Il est également fait reproche à la DUP de retenir l'option de la **concession**. Nous ne sommes pas certain de la consistance du moyen. Il vous est arrivé par le passé de contrôler au titre de l'EMA un tel choix au stade de la DUP (CE 29 janvier 1993 n° 131708 Epoux Matraire et autres aux T. sur un autre point), mais ici encore c'est véritablement au stade du bilan, dans la prise en compte des conséquences du choix du régime de concession, notamment s'agissant des péages que votre contrôle doit porter nous semble-t-il.

2.4 Nous en venons à la question de **l'utilité publique du projet**, qui est la vraie question posée par la plupart des requêtes.

Comme nous l'avons dit en introduction, le projet en cause vise essentiellement à mettre fin à la situation préoccupante née de choix anciens d'aménagements de la ville de Rouen, qui font converger vers le centre ville, en l'absence de contournement, certains trafics de transit, entraînant des congestions fréquentes des voies d'accès à l'agglomération.

Ce projet répond bien à une finalité d'intérêt général, le contournement de Rouen visant à contribuer à l'amélioration de la sécurité, de la santé et du cadre de vie des habitants. Il n'apparaît pas en particulier qu'une baisse tendancielle du trafic qui serait observable permettrait par elle-même de résoudre ces difficultés.

Le projet est en outre soutenu par les acteurs économiques locaux en raison de sa contribution au développement de l'économie locale.

Il est permis de douter davantage d'autres éléments qui figurent au dossier pour justifier l'UP, comme la possibilité d'emprunter cette autoroute pour des trajets locaux : l'intérêt d'un tel développement n'est pas **évident dans son principe** s'il s'agissait de favoriser le développement de la voiture individuelle, et, en raison des péages que comportera l'autoroute concessive, il est **incertain dans sa réalisation** s'agissant des trajets pendulaires. De la même façon, l'idée que la liaison A28-A13 puisse constituer le chaînon manquant autoroutier d'un axe européen nord-sud entre Calais et Bayonne est discutable, mais ce point comme le précédent sont clairement secondaires et ne remet pas en cause la finalité d'intérêt générale du projet.

Pour autant, les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont-ils pas excessifs eu égard à l'intérêt que présente le contournement ?

La question du **coût financier** est particulièrement difficile à appréhender dans un dossier comme celui-ci. Celui-ci est estimé à 886 millions d'euros 2015 HT, soit plus de 21,5 millions d'euros le kilomètre.

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

Il n'est pas possible, comme le soutiennent certaines requêtes d'appliquer mécaniquement le raisonnement que vous avez retenu dans l'affaire d'assemblée du 28 mars 1997 Association contre le projet de l'autoroute transchablaisienne n°170856. Vous aviez alors effectivement retenu que le cout financier du projet par km construit, rapporté au trafic estimé devait « être regardé à lui seul comme excédant l'intérêt de l'opération et lui retirant ainsi son caractère d'utilité publique ». Dans cette affaire le coût était évalué à 80 millions de francs par km, ce qui, par une approximation très rustique car non actualisée correspond à 16,5 MEUR par km, soit moins que le projet de Rouen.

Mais avant d'arriver à cette conclusion de l'absence d'UP dans cette affaire d'assemblée, vous aviez relevé que l'opération ne présentait qu'un **intérêt limité**, en raison de la faible probabilité d'un prolongement de l'autoroute au delà de la frontière suisse et de l'existence de routes existantes entre les deux communes qui devaient être reliées.

Les circonstances de fait étaient ainsi très différentes, et on ne peut pas perdre de vue que si le cout du contournement de Rouen par km est élevé, c'est d'abord parce qu'il s'efforce de compenser un certain nombre de nuisances que le projet est susceptible d'engendrer et qu'il comprend en outre de nombreux ouvrages d'arts.

L'évaluation socio-économique établie par le maître d'ouvrage, corroborée pour l'essentielle par la contre-expertise du Commissariat général à l'investissement, estime que la valeur actualisée nette socio-économique du projet demeure positive dans presque tous les scénarios, sauf en cas de croissance nulle. Comme on l'a dit certaines hypothèses sont discutables, mais elles ne remettent pas en cause le réalisme des conclusions de cette évaluation.

Au titre des **atteintes à l'environnement**, la plupart des requêtes relèvent que le projet devrait se traduire par une augmentation globale des émissions de CO<sub>2</sub>, principal gaz à effet de serre, de l'ordre de 5% par rapport à l'état initial, avec une répartition favorable au cœur de l'agglomération et plus défavorable en périphérie – ce surplus résultant également de la destruction estimée de 146 ha de bois et forêts.

En chiffres absolus, le projet conduirait à une augmentation d'émissions de gaz à effet de serre d'environ 50 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Ce point n'est pas négligeable, mais comme on l'a dit plus haut, il ne suffit pas à condamner le projet **par principe**. Rappelons qu'en 2019, les émissions de GES en France étaient de 441 Mt CO<sub>2</sub>eq. Et les 50 000t annuelles du projet de contournement correspondent, selon l'avis de l'Autorité environnementale au dossier, au total des émissions de gaz à effet de serre annuelles de 8 000 personnes en France. Il nous paraît donc difficile que sa contribution au réchauffement climatique suffise par lui-même à lester le bilan de l'opération pour lui faire perdre son UP.

S'agissant de la qualité de l'air, l'étude d'impact conclut à un accroissement des émissions des différents polluants de 4% à 14% à l'échelle de l'aire d'étude mais à un impact positif

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

pour les populations compte tenu des reports de trafic vers des zones moins densément peuplées : l'effet sanitaire est donc en réalité positif.

L'emprise du projet conduira en outre à la destruction de 146 hectares d'espaces boisés et de plusieurs centaines d'hectares de sols naturels ou agricoles mais le ministre précise en défense que la plupart des exploitants agricoles devant être expropriés ont déjà été identifiés et que la SAFER a acquis certains terrains en conséquence.

L'impact négatif sur plusieurs espèces animales et végétales protégées sont également mis en avant tout comme les risques de pollution, notamment de l'eau.

Toutefois, pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs du projet sur l'environnement, sont prévues par le maître d'ouvrage des mesures importantes, comme la construction d'ouvrages spécifiques visant à prévenir l'aggravation des risques d'inondation et à protéger les aquifères contre les pollutions structurelles ou accidentelles ou la reconstitution en lisière des forêts existantes d'espaces boisés, ou des mesures pour limiter les inconvénients visuels ou acoustiques pour les riverains.

S'agissant des espèces protégées, des dérogations devront être obtenues en application de l'article L 411-1 du c. env, assorties le cas échéant de prescriptions détaillées.

Vous l'aurez compris, contrôler le bilan coûts avantage d'un tel projet est **malaisé**, car nous ne sommes dans l'hypothèse d'un projet **d'intérêt faible** où l'existence d'un inconvénient important ferait perdre l'utilité du projet, ni dans celle d'un projet **d'intérêt majeur** pour lequel des inconvénients chacun de **faible ampleur** ne foisonneraient pas pour remettre en cause l'UP.

Le projet est d'une importance réelle mais ses inconvénients sont loin d'être triviaux, la multiplication des requérants, notamment des communes en est un indice.

Il est intéressant de lire les conclusions du rapport du 1<sup>er</sup> février 2018 du conseil d'orientation des infrastructures qui s'est livré à un exercice différent de votre contrôle du bilan, en cherchant à classer par priorité les grands dossiers d'infrastructures en France. S'agissant du contournement Est de Rouen, après avoir constaté que le statu quo en terme de congestion à Rouen n'était pas satisfaisant, il indique :

*Au sein de la commission des avis divergents se sont exprimés quant à l'intérêt du projet. Certains commissaires ont notamment fait part de leur conviction que d'autres solutions par l'ouest, ..., permettraient d'apporter une réponse satisfaisante aux problèmes qui se posent, tout en étant plus respectueuse pour l'environnement et les populations locales. ....*

*Après en avoir longuement débattu, la commission se prononce majoritairement en faveur du projet actuel. Après analyse comparative des enjeux nationaux des différents*

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*

*projets, elle le classe dans la catégorie des premières priorités du scénario n°2. Dans le cadre du scénario n°1, la commission classe le projet dans les secondes priorités.*

Pour votre part, vous ne contrôlez pas les mérites de tracés alternatifs et tout en reconnaissant que l'hésitation est permise, nous pensons en définitive, comme la commission d'enquête et le commissariat général à l'investissement, que le projet présente au terme du contrôle du bilan une utilité publique.

PCMNC à ce que l'intervention de l'association Alternatiba Rouen et au rejet de l'ensemble des requêtes.

*Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.*