

## **Rapport du garant**

Projet de Contournement Est de  
Rouen

Liaison A28 A13

2 juin au 12 juillet 2014

établi par Michel Gaillard



Le 22 septembre 2014

**MICHEL GAILLARD**  
**Garant de la concertation**

Décisions de référence :

Saisine de la CNDP par lettre du Ministre en charge des transports datée du 18 septembre 2013

Décision CNDP du 6 novembre 2013

Décision CNDP du 4 décembre 2013

### **Propos liminaires**

Par lettre en date du 18 septembre 2013, le Ministre en charge des transports a saisi la Commission nationale du débat public du projet de « Contournement Est de Rouen et liaison A28 A13 ».

Considérant que l'opportunité de ce projet avait été débattue lors du débat public organisé par la CNDP du 9 juin au 9 novembre 2005, que celle-ci a été confirmée par la décision ministérielle du 6 mars 2006 décidant de la poursuite du projet, la Commission a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public.

Le bilan du débat public de 2005 soulignait *« que pour le Conseil régional et les deux Conseils généraux de la Seine-Maritime et de l'Eure le projet de contournement est de Rouen était nécessaire mais pas suffisant : il devait être considéré comme un élément de la liaison A28 – A13, donc être prolongé par un barreau de liaison avec le département de l'Eure, projet d'infrastructure inscrit au contrat de plan Etat-Région en vigueur à l'époque. En tout état de cause, le dossier du débat de 2005 comportait un chapitre sur cette question et celle-ci a pu être abordée pendant le débat public. »*

La décision de la CNDP datée du 6 novembre 2013, indique que la décision ministérielle de 2006 a été confirmée par les Gouvernements successifs et que ce projet figure, par ailleurs, dans les priorités affichées par le Premier ministre à la suite du rapport « mobilité 21 », que des études complémentaires ont conduit le comité de pilotage associant l'Etat, les Collectivités territoriales et les élus à retenir en octobre 2012 un tracé préférentiel tenant compte du débat de 2005 pour le raccordement à Rouen.

Par contre, le public n'ayant pas été directement associé à ces études et n'ayant pu, depuis 2005, exprimer ses observations, la CNDP recommande au maître d'ouvrage de soumettre au public ses réflexions et le tracé préférentiel qui en résulte dans le cadre d'une concertation qu'il organisera et qui sera placée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission désignera et qui en sera le garant.

Cette concertation s'est déroulée du 2 juin au 12 juillet 2014.

La mission du « garant », dont neutralité, impartialité et objectivité sont les mots clés qui sous-tendent sa mission, est une déclinaison des missions que les textes confèrent à la CNDP :

- il veille aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. A ce titre, il s'assure, notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts ;
- il contribue à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de participation de ce dernier ;
- il s'assure du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions, tant sur l'opportunité du projet que sur sa consistance et ses impacts.
- il valide le compte rendu de la concertation que rédige le maître d'ouvrage

Dans l'esprit de ce qui précède, le présent rapport évoque essentiellement deux aspects de la concertation qui vient de s'achever : l'appréciation de la qualité de celle-ci et l'énumération des points du projet jugés particulièrement critiques par le public.

## Sommaire

	Page
1- LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION ET SES OBJECTIFS	5
2- LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	6
3- LES INTERROGATIONS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET	9
4- CONCLUSION	13

## 1- LE PROJET SOUMIS A LA CONCERTATION ET SES OBJECTIFS

Le dossier soumis à la décision de la CNDP concerne, à l'origine, un projet de contournement routier de l'agglomération rouennaise, à l'est de celle-ci, dont le principe est évoqué depuis de nombreuses années dans divers documents de planification locaux, voir nationaux (SDAU de 1972, schéma directeur de 2001 et schéma de cohérence territoriale de 2004, mais aussi carte des infrastructures routières à long terme arrêtée par le CIADT du 18 Décembre 2003, etc.). Au cours de ces années, il a fait l'objet de phases successives d'études et de concertations, notamment du débat public de 2005 évoqué dans les propos liminaires.

Dans un courrier de juin 2011 adressé au Préfet de la région Haute-Normandie, la Ministre en charge des transports confirme l'intérêt que porte l'Etat à cette liaison A28-A13. Elle préconise la recherche, avec les collectivités territoriales concernées, d'un tracé de cette liaison complétée du raccordement à Rouen, qui garantisse le respect des objectifs de mobilité poursuivis ainsi que la recherche du moindre impact environnemental. Un tel projet serait alors placé sous maîtrise d'ouvrage unique de l'Etat, ce dernier examinant les conditions de sa réalisation sous le régime d'une mise en concession.

La mise en œuvre des recommandations de ce courrier s'est concrétisée par la réalisation d'études complémentaires conduites par l'Etat et soumises à l'avis d'un Comité de pilotage associant, notamment, l'Etat et les Collectivités territoriales, potentiels cofinanceurs du projet.

A l'issue de ces études, l'Etat a retenu une variante préférentielle du tracé tenant compte des conclusions du débat de 2005 pour le raccordement à Rouen, variante validée par le Comité de pilotage en octobre 2012. Cette variante, qui figure dans les priorités affichées par le Premier ministre à la suite du rapport « mobilité 21 », consiste en un fuseau de passage de 300m de largeur, conciliant au mieux, selon le maître d'ouvrage, les objectifs du projet avec les contraintes techniques et les enjeux environnementaux, humains et naturels.

Présentée au public au cours de la concertation qui vient de se dérouler, cette variante consiste à créer une autoroute à 2x2 voies reliant l'A28 nord, à hauteur d'Isneauville, à l'A13 et l'A154 près d'Incarville et à la RD 18e près du carrefour avec la RD 18, communément appelé le « rond-point aux vaches ».

Réalisée sous le régime de la concession, seule solution permettant, selon le maître d'ouvrage, sa réalisation rapide, cette nouvelle infrastructure présenterait un coût d'investissement estimé à 1,05 milliard d'euros à la date d'aujourd'hui. L'emplacement précis des postes de péage, le montant de ces péages, ainsi que la définition du tracé final à l'intérieur du couloir de passage de la variante préférentielle, seraient déterminés par le futur concessionnaire, qui devra respecter le cadre fixé par l'Etat, cadre issu en

partie des différentes étapes d'échanges avec la population. La mise en service du projet est envisagée pour 2024.

Huit ans après le débat public sur le contournement routier de Rouen, les raisons ayant motivé la décision d'organiser celui-ci, restent d'actualité concernant le projet soumis à cette nouvelle concertation : l'importance des enjeux économiques et sociaux **du fait des liens entre ce projet et la desserte des zones d'habitat ou d'activité des agglomérations de Rouen et de Louviers-Val de Reuil, la répartition des flux de circulation entre les divers modes de transport, les impacts sur les milieux naturels et humains et sur les paysages.**

Dans sa présentation du projet, le maître d'ouvrage, l'Etat, argumente que le projet de liaison A28-A13-Contournement Est de Rouen entend apporter une réponse durable à la situation de saturation des axes routiers de l'agglomération rouennaise et à ses conséquences pour les habitants et les entreprises concernés, à offrir une meilleure desserte de la vallée de l'Andelle et à renforcer les liaisons entre les pôles économiques rouennais et nord-eurois.

Attendue par les collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques hauts normands, la réalisation de ce projet favoriserait selon eux le développement et l'attractivité du territoire.

## **2- LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION**

Conçus par le maître d'ouvrage représenté par la DREAL Haute-Normandie (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), avec l'appui de ses conseils, et approuvés par le garant chaque fois que nécessaire, les outils mis en œuvre pour informer le public ainsi que le dispositif de la concertation lui-même et l'organisation de son déroulement, ont été présentés pour avis aux différents acteurs du territoires (élus, acteurs économiques et associatifs) impactés par le projet.

### **2.1- Les outils mis en œuvre**

Elaborés avec l'objectif de rendre cette concertation accessible à tous les publics directement concernés par le projet, ils concernent à la fois les supports d'information sur ce dernier et les moyens de communication associés.

- **Un dossier de la concertation** présentant les objectifs du projet et le tracé de principe envisagé pour cette liaison autoroutière a été adressé aux élus, notamment pour mise à disposition du public dans les mairies, aux acteurs économiques et associatifs, ceci dès

l'ouverture de la période de la concertation. Il a été largement diffusé lors des réunions publiques. Au total, près de 5 000 exemplaires ont ainsi été distribués.

- **Un dépliant, incluant une carte T**, présentant un résumé des caractéristiques du projet et le calendrier de la concertation, a été diffusé à 165 000 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées. L'efficacité de ce mode de distribution, usuel dans tous les débats publics, a été parfois critiquée (mélange avec d'autres documents publicitaires, non distribution dans les boîtes refusant les supports publicitaires). D'où la nécessité, dans ces procédures de communication sur la concertation et son déroulement, d'avoir recours à des annonces dans la presse locale, ce qui fut mis en œuvre à de multiples occasions au cours de la période de concertation.
- **Des panneaux d'exposition** (65 jeux) ont été mis en place dans les lieux accueillant le public (communes, intercommunalités et conseils généraux concernés par le projet) et à l'occasion de chacune des réunions publiques.
- **Un site Internet** dédié à la concertation était accessible dès le début de celle-ci, et a reçu près de 7 000 visites durant la période de la concertation, du 2 juin au 12 juillet 2014. Sur ce site, le public pouvait télécharger toutes les informations utiles concernant le dossier et la concertation elle-même (dossier de la concertation, programme et planning des rencontres, comptes rendus des réunions,...), faire part de ses interrogations ou déposer des avis sur le projet.

Le total des avis exprimés, soit déposés sur le site, adressés par courrier, par retour des cartes T, soit exprimés en réunion publique, représente près de 1 800 interventions versées au débat, une source précieuse d'information sur l'opinion des populations concernées par le projet.

Pour accroître l'opportunité qui leur était donnée de s'exprimer, les acteurs « institutionnels », politiques, économiques ou associatifs, ont eu la possibilité de rédiger une « **contribution** », celle-ci constituant un argumentaire explicitant la position de ses auteurs sur le projet débattu. Sur le site Internet du débat, 62 contributions ont été versées, émanant pour l'essentiel et à parts égales de trois types d'acteurs : les collectivités locales, les entreprises et leurs représentants, les associations

## 2.2- Les modalités de la concertation

**La concertation s'est déroulée du 2 juin au 12 juillet 2014** et s'est appuyée sur différentes modalités de rencontre avec le public.

Au total, **9 réunions publiques** ont été organisées: deux réunions d'ouverture de la concertation, à Rouen le 2 juin et à Evreux le lendemain, suivies de trois réunions dites territoriales (localisées à Saint-Jacques sur Darnétal, Pitres et Val de Reuil), de trois réunions dites thématiques (Oissel, Gouy et Alizay), et d'une réunion de clôture le 9 juillet à Rouen.

Les réunions territoriales ont été l'occasion de présenter le projet dans sa globalité et de faire un zoom sur le territoire proche du lieu de la rencontre. Les réunions thématiques visaient, outre une présentation globale du projet, à ouvrir un débat avec le public sur les liens entre le projet et trois problématiques distinctes, chacune abordée lors de l'une de ces trois réunions : le développement économique, l'environnement humain et naturel, la problématique « déplacement ». Lors de ces rencontres, sont intervenues diverses personnalités donnant leur point de vue sur le thème de la réunion.

Le dispositif, tel que précédemment décrit, a permis au public de pouvoir s'exprimer sur le dossier, ces rencontres publiques ayant constitué des moments d'échanges privilégiés avec le maître d'ouvrage.

## 2.3- Le déroulement de la concertation

Chaque réunion publique était ouverte par le maire de la commune accueillante. On notera que le choix a été fait de confier au garant le rôle de modérateur lors de ces rencontres, ceci en raison de son statut de personnalité indépendante du maître d'ouvrage et de sa position de neutralité à l'égard du dossier.

### ***Des réponses aux questions du public source, parfois, de frustration...***

Environ 2500 personnes ont participé aux réunions publiques, certaines rencontres ayant mobilisé plus de 300 participants.

Les réponses aux questions traitées lors de ces réunions ont parfois suscité de la frustration chez les participants de la rencontre, insuffisamment éclairés, selon eux, sur le thème abordé. Parmi ces thèmes figurent en particulier les hypothèses de trafic retenues dans les études, celui de l'implantation exacte de l'ouvrage par rapport aux habitations ou celui de la valeur du péage qui serait perçu. Face à ce sentiment d'insatisfaction, le maître d'ouvrage a rappelé le positionnement de la concertation dans le temps du projet, en amont des études de finalisation de celui-ci afin que puissent être intégrées au projet final les attentes du public, ses critiques et ses suggestions. Il a rappelé,

fréquemment, le rôle important que jouera le futur concessionnaire de l'ouvrage, large d'une cinquantaine de mètres environ à l'intérieur du fuseau de 300 mètres présenté à cette concertation, dans les réponses apportées à nombre de ces questions, en particulier dans la localisation précise de son implantation et sur le niveau de péage. Il a été souligné, enfin, que l'enquête publique organisée ultérieurement, si décision est prise de poursuivre le projet, sera une nouvelle occasion pour tous les usagers ou riverains du projet, de faire valoir leurs attentes et réserves sur toutes questions précises d'implantation et d'insertion des ouvrages.

### ***..et un climat des rencontres le plus souvent tendu***

Au cours de cette phase de concertation, les échanges entre le public et le maître d'ouvrage ont été à la fois riches et souvent de qualité. Mais incontestablement les réunions publiques ont été l'occasion, pour une grande partie des personnes présentes, de manifester bruyamment leurs inquiétudes face à un projet menaçant l'équilibre de leur environnement, leur cadre de vie actuel, un public souvent accompagné dans ses critiques par les élus locaux des territoires impactés par le projet.

Si d'une façon générale ces échanges sont restés courtois, on regrettera néanmoins quelques rares dérapages mettant en cause les personnes représentant le maître d'ouvrage en tribune, dérapages disqualifiés par les propos de la représentante d'une association de protection de l'environnement en réunion de clôture, estimant que le Directeur de la DREAL « *...est venu aux réunions avec calme, constance et courage...* »...sans jamais, dans ses propos, se départir du respect du public.

## **3- LES INTERROGATIONS ET LES AVIS EXPRIMES SUR LE PROJET**

Au cours des échanges qui se sont déroulés en réunion publique, mais aussi à la lecture des avis et contributions déposés sur le site ou reçus par courrier, de nombreux points du dossier ont été évoqués, points que reprend le compte rendu de la concertation dressé par le Maître d'ouvrage.

Rappelons que le garant, observateur de la concertation, ne prend pas position sur le fond du dossier, l'autorité responsable du projet restant libre de sa décision d'intégrer, lors de la finalisation de celui-ci, les réponses à certaines attentes fortes exprimées par le public. Il appartient au garant, par contre, de rappeler les questionnements clés soulevés à propos du dossier soumis au débat.

Dans cet esprit, ce rapport ne vise pas à l'exhaustivité des échanges qui se sont déroulés. Seules sont évoquées les questions ou opinions qui ressortent de manière très significative de cette concertation et qui appellent, de fait, une réflexion approfondie sur les suites que le Maître d'ouvrage souhaite donner à ce dossier. Ces suites concernent à la fois certaines caractéristiques du projet (tracé et types d'ouvrages), mais

aussi la méthode de travail à mettre en œuvre pour sa finalisation, dès lors que serait prise la décision de le poursuivre et le réaliser. Ces points significatifs sont au nombre de quatre :

- L'utilité du projet
- Le choix du tracé retenu
- L'option de la mise en concession
- Le dialogue avec les élus du territoire

#### **a/Un projet dont l'utilité est très largement soulignée**

Bien qu'ayant reçue une réponse positive et quasi unanime lors du débat public de 2005, et de ce fait réputée sans objet aujourd'hui, la question de l'opportunité du projet apparaît au cœur des échanges qui se sont déroulés durant cette période de concertation. De ces derniers, tous supports d'expression confondus, ressort clairement une approbation des objectifs poursuivis par le projet, mais une contestation fréquente des orientations retenues pour les atteindre.

Si divers intervenants, notamment les représentants des mouvements politiques ou associatifs investis dans les questions environnementales, sont régulièrement intervenus, notamment en réunion publique, pour affirmer que ce projet n'était pas utile, plaidant pour des réponses alternatives aux enjeux à relever et une autre conception de la gestion de la mobilité, la nécessité de réaliser un contournement de Rouen simultanément à une liaison A28-A13 desservant l'agglomération de Louviers/Val-de-Reuil apparaît assez largement approuvée par le public. On soulignera que cette adhésion aux objectifs poursuivis par le projet, donc à la réalisation d'un contournement est de Rouen, est partagée par la plupart des élus du territoire concerné par le tracé mis en débat, y compris ceux, nombreux, qui en critiquent certains aspects.

La convergence sur Rouen de la plupart des routes nationales et départementales, fréquemment saturées, se traduit en termes de difficulté de circulation dans plusieurs communes de l'agglomération rouennaise, tout particulièrement dans le centre-ville de Rouen, avec des impacts conséquents sur la vie de cette agglomération et le quotidien de ses habitants, impacts qui se mesurent aussi en termes d'insécurité routière, de pollution de l'air, de nuisances sonores qui atteignent en certains lieux et à certains moments, un degré intolérable pour les riverains des axes saturés.

En l'absence d'itinéraires de contournement, les trafics de transit et les trafics d'échange liés aux activités logistiques et portuaires implantées dans la région, viennent se superposer au trafic journalier des habitants de l'agglomération et du nord de l'Eure qui convergent vers Rouen. L'un des objectifs clés que poursuit le projet selon le Maître d'ouvrage, vise à permettre de détourner ces trafics du cœur de l'agglomération rouennaise, facilitant ainsi le développement des transports en commun sur les axes

routiers pénétrant dans celle-ci, tout en améliorant les échanges entre le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et Rouen.

Pour l'ensemble des entreprises et de leurs instances représentatives, la liaison projetée est une urgence économique, sa réalisation est indispensable à l'attractivité du territoire donc à la création d'emplois. Les difficultés actuelles de desserte routière, donc d'accessibilité, sont présentées comme un frein majeur au développement des activités existantes et un sérieux handicap pour l'accueil de nouvelles entreprises, notamment dans la vallée de l'Andelle qui, avec ce projet, bénéficierait de meilleures conditions de desserte.

L'exigence que soit réalisé ce contournement a été exprimée parfois avec force et très clairement, tant par des particuliers concernés par les nuisances actuelles que par les entreprises, une réalisation que tous souhaitent rapide.

#### **b/ Mais un choix de tracé qui soulève de nombreuses critiques**

Si la réalisation d'un contournement est de Rouen et d'une liaison avec l'A13 est globalement souhaitée, nombreuses ont été les critiques exprimées à l'encontre du tracé soumis à la concertation.

Le tracé proposé lors du débat public de 2005 avait fait l'objet de débats difficiles, notamment quant à ses effets environnementaux potentiels, et conduit des participants à proposer des tracés alternatifs permettant d'éviter les coteaux de Saint-Adrien et les zones de captage d'eau potable.

Le tracé dit « variante préférentielle » soumis à la concertation répond à ces deux préoccupations. Il soulève, a contrario, de nouvelles inquiétudes liées pour l'essentiel aux impacts du projet sur le cadre de vie des habitants directement concernés par celui-ci.

Contesté par nombre d'élus des communes traversées, par les personnes habitant à proximité de celui-ci et les associations locales créées pour organiser l'opposition au projet, les critiques exprimées portent sur les conséquences du projet, selon ceux qui les expriment, en termes de pollutions liées au futur trafic autoroutier (pollutions visuelles, sonores, liées aux émissions de particules fines,...), mais aussi de risque d'accidents, notamment au droit des ouvrages d'art nécessaires au franchissement de la Seine.

Point particulier parmi ces critiques, celui exprimé par les élus et habitants des Authieux sur le Port Saint Ouen, village dont le tracé projeté traverse, sur le plateau, la pointe ouest de la partie agglomérée, exigeant la destruction de plusieurs habitations, et surplombe les maisons situées en bordure de Seine.

Les options de tracés alternatifs à celui proposé sont peu présentes dans les interventions, hormis le passage du contournement par le pont

Flaubert, option qualifiée par le Maître d'ouvrage d'inadaptée au concept de contournement de l'agglomération, ce pont étant situé dans la ville de Rouen. Autre proposition étudiée et formulée par une association de riverains des Authieux : celle d'un passage en tunnel au droit de ce village, une proposition qui, à tout le moins, mérite d'être instruite. Le souhait d'un recours accru à la mise en souterrain de l'ouvrage a pu, parfois, être souhaité, à l'exemple de la commune de Saint-Etienne du Rouvray.

On notera, également, que la version autoroutière du projet, version à deux fois deux voies, est contestée dans sa partie euroise par la majorité des élus de la communauté d'agglomération concernée (CASE).

En réponse à ces critiques, exprimées souvent avec véhémence et exaspération, le Maître d'ouvrage a constamment apporté une réponse en trois points, associée à l'hypothèse d'une poursuite du projet :

- Les études d'impact qui seraient réalisées à l'occasion de la préparation du dossier de DUP, seront, comme l'exigent les lois dites « Grenelle », à la fois exhaustives et approfondies sur toutes les questions d'ordre environnemental soulevées lors des débats
- Le concessionnaire désigné le moment venu pour réaliser l'ouvrage, intégrerait dans ses études de positionnement et de conception de celui-ci les observations exprimées par le public lors de cette concertation, observations traduites dans le cahier des charges que lui fixera l'Etat
- En toutes hypothèses, la règle « Eviter, Réduire, Compenser » prévaudra lors de la finalisation à venir des études du tracé

Le dernier terme de cette règle méritera une attention particulière du Maître d'ouvrage s'agissant à la fois de l'indemnisation des particuliers dont les habitations sont directement menacées par la réalisation de cet ouvrage, mais également celle des agriculteurs dont les exploitations seront affectées par celle-ci, qu'il s'agisse du prélèvement de surfaces agricoles ou du nécessaire rétablissement des accès indispensables à la poursuite de leur exploitation.

### **c/ La mise en concession : une option contestée**

Au cours des débats, de nombreuses interventions ont porté sur les aspects financiers du projet, exprimant des doutes sur l'évaluation du coût de celui-ci faite par le maître d'ouvrage, mais révélant surtout les interrogations ou les inquiétudes du public dans une période marquée par les difficultés économiques qu'affronte le pays, son endettement et les déficits publics qui perdurent. Sous-jacente à ces interventions, la question est celle de l'adéquation d'un tel projet, coûteux en investissement, au contexte économique actuel.

Le mode de financement de l'opération, à savoir le recours à une mise en concession, présenté par le Maître d'ouvrage comme la condition

incontournable d'une faisabilité financière de celle-ci, a été, de fait, au cœur des critiques exprimées par une large part du public qui refuse le principe d'un péage. Ce refus repose à la fois sur des raisons de coût des trajets, domicile-travail en particulier, mais aussi, exemples vécus à l'appui, sur ses effets dissuasifs pour les usagers potentiels. Le recours au péage se traduirait, selon ses détracteurs, par un projet n'atteignant pas ses objectifs de contournement, laissant sur les axes que l'on veut soulager une part significative du trafic.

Pour d'autres intervenants, par contre, inquiets des répercussions qui pourraient résulter d'une absence de péage sur la pression fiscale, il paraît normal que l'utilisateur paie le service rendu par l'autoroute et non le contribuable, déjà fortement sollicité.

Chacun aura entendu la réponse du Maître d'ouvrage sur cette question, à savoir que le choix est entre une autoroute à péage ou pas d'autoroute, avec pour seule atténuation du propos, l'éventuelle réduction du niveau de ce péage grâce à des subventions complémentaires des collectivités.

#### **d/ Le dialogue avec les élus du territoire**

Si la conduite du projet, postérieurement au débat public de 2005, puis dans l'esprit de la lettre de juin 2011 de la Ministre en charge des transports, a bien associé les principaux élus de la région à la définition de la « variante préférentielle » présentée à la concertation, la plupart des maires de communes concernées par le tracé ont exprimé, avec constance, leur regret de n'avoir pas été impliqués dans les réflexions ayant présidé aux études de ce tracé. Bien qu'ayant été régulièrement informés des orientations prises par le Maître d'ouvrage et approuvées par le Comité de pilotage, aujourd'hui ils ne sont clairement pas suffisamment porteurs du projet, alors même que la plupart d'entre eux adhèrent aux objectifs poursuivis par celui-ci.

Si le projet se poursuit, les associer plus que par le passé à sa finalisation paraît indispensable.

Dans ses conclusions de la concertation, chacun aura retenu que telle était bien l'intention du Maître d'ouvrage.

#### **4- CONCLUSION.**

Cette concertation, dont l'utilité a parfois été mise en doute par certains représentants du public, voire certains élus, aura été, au final, largement approuvée dans son déroulement, notamment par ceux qui ont participé aux rencontres publiques. Elle aura permis à tous les acteurs concernés, à tous ceux qui ont souhaité s'informer et faire valoir leur point de vue, d'être éclairés, autant qu'il était possible, sur le contenu et les objectifs du dossier qui leur était soumis, d'exprimer leur approbation ou leurs critiques. Des contributions argumentées ont nourri les échanges et on

souignera que, tout au long des réunions, même dans un climat tendu, a prévalu une bonne qualité d'écoute et de respect des opinions.

Rappelons que l'intégralité des échanges qui ont eu lieu au cours de cette concertation sera reprise dans le compte rendu de la concertation dressé par le Maître d'ouvrage, document qui sera soumis à l'avis du garant.

Ce même public aura pu noter que les échanges avec le Maître d'ouvrage sur ce projet ne s'interrompent pas avec la clôture de cette phase de concertation. Si le projet est poursuivi, la DREAL s'est engagée à ce que la préparation à venir du dossier d'enquête publique soit accompagnée d'un dialogue avec l'ensemble des partenaires institutionnels, élus et acteurs socio-économiques et associatifs, et d'une écoute des citoyens du territoire concernés par le projet. Par ailleurs, dans la phase finale des études de réalisation de l'ouvrage, il appartiendra au concessionnaire retenu d'ouvrir un dialogue avec les riverains du projet et leurs élus pour arrêter les détails de cette réalisation, en particulier l'implantation exacte du tracé.