

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

*direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

Paris, le **- 3 MAI 2012**

direction des infrastructures de transport

*département des partenariats public-privé
infrastructures et transports (DPPP-IT)*

Monsieur le Directeur Général,

Je vous prie de trouver ci-joint la Décision ministérielle d'approbation de l'avant projet sommaire modificatif de l'autoroute A150 entre Ecalles-Alix et Barentin en date du 3 mai 2012.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le chef du Département
Partenariats public-privé-infrastructures
et transports,


Michel HERSEMUL

Monsieur Pierre RIMATTEI
Directeur Général d'ALBEA
20 rue de Caumartin
75009 PARIS

Présent
pour
l'avenir

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Paris, le 3 – MAI 2012

direction des infrastructures de transport

Décision ministérielle

département des partenariats public-privé
infrastructures et transports

Affaire suivie par : Mathias BORSU - Chargé de projets
Mathias.Borsu@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 10 72 - Fax : 01 40 81 39 47

Objet : Décision ministérielle d'approbation de l'avant projet sommaire modificatif de l'autoroute A150 entre Ecalles-Alix et Barentin
PJ : Avis de synthèse de l'ingénieur général spécialisé dans le domaine routier du 3 avril 2012

Par courriers du 22 décembre 2011 et du 31 janvier 2012, vous m'avez adressé pour approbation le dossier d'avant-projet sommaire modificatif de l'autoroute A150 entre Ecalles-Alix et Barentin dans le département de la Seine-Maritime.

Le dossier d'avant-projet sommaire modificatif (APSM), complété du dossier d'étude préliminaire d'ouvrage d'art (EPOA) du viaduc de l'Austreberthe, a fait l'objet d'un examen par les services instructeurs (SETRA, CETE Normandie Centre, DREAL Haute-Normandie, DIT/GRA, DDTM de Seine-Maritime et IGOA) et d'un avis de synthèse de l'ingénieur général spécialisé dans le domaine routier en date du 3 avril 2012.

En application de la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 modifiée relative à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées, j'approuve les dispositions de l'avant-projet sommaire modificatif, dont les principales caractéristiques sont décrites ci-après, sous réserve qu'il soit tenu compte des observations et des droits d'évocation ci-dessous.

L'avant-projet autoroutier devra être conforme au dossier d'avant-projet sommaire modificatif, au cahier des charges de la concession et à ses annexes techniques, ainsi qu'aux engagements pris par l'administration dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique.

I - Description générale du projet

La section Ecalles Alix – Barentin de l'autoroute A150, de 18 kilomètres environ dans le département de la Seine-Maritime (76), constitue le dernier maillon à aménager de la liaison autoroutière entre Rouen et Le Havre par la rive droite de la Seine. Elle se raccorde au sud, à la

section non concédée Rouen – Barentin de l'autoroute A150 (diffuseur de Barentin) et au nord, à la section existante de l'autoroute A150, (diffuseur d'Ecalles-Alix), concédée à la Société des autoroutes Paris – Normandie (SAPN).

La réalisation de cette section d'autoroute doit notamment permettre :

- au niveau national, de conforter les liens entre les villes principales du bassin parisien et entre ses aires d'équilibre, notamment en renforçant la qualité des liaisons qui concourent à l'amélioration des cohérences régionales ;
- au niveau régional, de favoriser les relations entre les trois espaces que constituent l'agglomération rouennaise, le pays de Caux et l'agglomération havraise ;
- au niveau local, de limiter les flux de circulation et d'améliorer la sécurité sur la RD 6015 (ex RN 15), dont elle constituera le doublement.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 9 janvier 1998, prorogé jusqu'au 10 janvier 2013 par le décret du 7 janvier 2003 et jusqu'au 10 janvier 2018 par le décret du 28 novembre 2011.

La société ALBEA en a été désignée concessionnaire par décret n°2011-2011 du 28 décembre 2011 après une procédure européenne de mise en concurrence. Le contrat de concession a pour objet le financement, la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section de l'autoroute A150 entre Ecalles-Alix et Barentin, soit environ 18 km.

II - Etudes de trafic

Il apparaît que l'étude de trafic présentée dans l'APSM n'est pas à jour. Elle ne tient notamment pas compte des niveaux de péages adoptés dans le contrat ni de leur évolution dans le temps. Ainsi, les prévisions de trafics obtenues par ALBEA pour l'autoroute paraissent un peu élevées pour les VL et faibles pour les PL.

Observations :

En préalable à l'approbation de l'avant-projet autoroutier (APA) et au plus tard en parallèle à la présentation des documents évoqués ci après au titre des droits d'évocation, une mise à jour de ces prévisions de trafic devra être réalisée en prenant en compte les tarifs contractuels, les comptages réalisés par la DIRNO et déjà fournis au concessionnaire, ainsi que le réaménagement de la RD 6015, voire l'hypothèse d'une interdiction poids lourds sur celle ci.

III - Caractéristiques géométriques du projet

III.1 - Normes géométriques

Le projet consiste en la réalisation de 17,8 km d'autoroute à 2x2 voies de circulation séparées par un terre plein central et dotées de bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 m de largeur sur la totalité de la section. Chaque voie de circulation a une largeur de 3,50 mètres.

Conformément au contrat de concession, l'APSM se réfère à un dimensionnement de l'autoroute par référence à l'ICTAAL 2000, en considérant :

- la catégorie L1 entre le diffuseur d'Yvetot et le PK 12,100 (profil 138) ;
- la catégorie L2 entre le PK 12,100 (Profil 138) et le diffuseur de Barentin.

Dans la pratique, les caractéristiques de tracé de l'autoroute respectent les exigences de la catégorie L1 de l'ICTAAL sauf ponctuellement, de part et d'autre du viaduc de l'Austreberthe, avec l'adoption de pentes et de rampes de 6 % alors que la catégorie L1 retient un maximum de 5 % pour les déclivités. Ces valeurs de 6 % sont prévues sur de faibles longueurs (90 m au Sud de l'ouvrage et 240 m au Nord) et sont pleinement justifiées dans la mesure où elles permettent de limiter substantiellement la longueur du viaduc.

Les caractéristiques générales du tracé imposent par contre de considérer la vitesse de 130 km/h pour l'ensemble de la section : une réduction localisée à 110 km/h de la vitesse maximale autorisée ne pouvant paraître qu'incohérente et être de ce fait mal respectée par les usagers.

Observations :

Conformément au contrat de concession, il conviendra de retenir la catégorie L1 entre le diffuseur d'Yvetot et le PK 12,100, et la catégorie L2 entre le PK 12,100 et le diffuseur de Barentin. Dans tous les cas, la vitesse maximale autorisée à prendre en compte est de 130 km/h pour l'ensemble de la section.

III.2 - Tracé en plan et profil en long

Les caractéristiques du tracé en plan respectent les caractéristiques minimales imposées pour la catégorie L1 de l'ICTAAL. Il en est de même pour les caractéristiques du profil en long si l'on excepte les courtes déclivités de 6 % encadrant le viaduc de l'Austreberthe pour lesquelles une dérogation est justifiée.

ALBEA n'a pas envisagé d'autres dérogations ponctuelles en profil en long comme le lui permettait le règlement de consultation de la procédure de concession (pentes et rampes de 6 %, rayon en angle rentrant de 3 000 m ou en angle saillant de 6 000 m, en dehors des points singuliers du tracé). Le recours ultérieur à cette possibilité ne pourra être envisagé que dans le cadre de la présentation d'un nouvel APSM.

Comme cela sera évoqué par la suite, on ne peut exclure, à ce stade de l'étude, que des modifications du tracé s'avèrent nécessaires pour satisfaire aux exigences de visibilité requises par l'ICTAAL à l'approche des points singuliers.

Enfin, la conception du viaduc de l'Austreberthe pose un certain nombre de difficultés : visibilité en accès, évacuation des eaux qui conduisent le concessionnaire à envisager la modification de la géométrie au droit de cet ouvrage (information fournie au concédant lors de la réunion trimestrielle du 11 avril 2012). La fourniture d'un APSM modificatif complémentaire doit être envisagée (voir chapitre VIII.2).

Observations

La dérogation aux règles de profil en long permettant des valeurs de 6 % sur les courtes rampes encadrant le viaduc de l'Austreberthe est accordée. Les faibles longueurs des pentes et rampes de 6 % encadrant le viaduc ne justifient pas la réalisation de voies spécifiques pour véhicules lents.

III.3 - Profils en travers

Le profil en travers, proposé en section courante et sur et sous ouvrages d'art courants, comporte pour chaque sens de circulation :

- deux voies de 3,50 mètres ;
- une bande dérasée de gauche (BDG) d'une largeur de 1,20 mètre ;
- une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 mètres ;

- Hors ouvrage, une berme de 1 mètre de large qui sera intégrée à la cunette lorsque le projet est en déblai.

Le profil en travers proposé pour le viaduc de l'Austreberthe comporte pour chaque sens de circulation :

- deux voies de 3,50 mètres ;
- une BDG d'une largeur de 0,75 mètre ;
- une bande dérasée de droite de 2 mètres.

Les dispositions envisagées n'appellent pas d'observation. En dehors du viaduc de l'Austreberthe, la largeur des BDG ne devra en aucun cas être réduite à moins de 1,00 m, aucune dérogation, même ponctuelle, ne pouvant être admise sur ce point.

III.4 - Visibilité en section courante

Les exigences de visibilité de l'ICTAAL, devant être considérées dès le stade de l'avant-projet sommaire, concernent :

- la section courante à l'approche des points singuliers (points d'accès, gare de péage, ouvrage d'art non courant, etc.) ;
- les approches des points d'accès (entrées et sorties de l'autoroute).

Les points et les zones concernés par ces exigences sont le diffuseur d'Ecalles-Alix, la barrière de péage, les accès aux aires de repos et de contrôle, le viaduc de l'Austreberthe et le diffuseur de Barentin. Comme déjà exposé précédemment, elles doivent être vérifiées pour la vitesse de 130 km/h.

L'étude du présent APSM fait apparaître que les conditions de visibilité ne sont pas vérifiées partout :

Viaduc de l'Austreberthe :

La visibilité à la distance d'arrêt (328 m pour 130 km/h avec une pente de 6 %) pourra difficilement être obtenue pour le sens Le Havre-Rouen du fait de la courbe à gauche de 1 500 m de rayon située à seulement 140 m de la culée Nord de l'ouvrage. La conception de cette approche requiert une analyse fine visant à optimiser les conditions de visibilité en section courante et, le cas échéant, à déterminer les conditions d'une éventuelle dérogation ponctuelle à l'ICTAAL. La réalisation de sur-largeurs de BDG atteignant 3,00 m pour assurer un dégagement sur le devant de la glissière axiale, comme le propose le concessionnaire, est une solution inacceptable car de nature à affecter la lisibilité de l'aménagement et qui n'est donc pas validée en l'état. Une adaptation du tracé de l'autoroute doit donc en premier lieu être envisagée.

Diffuseur de Barentin :

Comme cela sera explicité au chapitre IV.2, la conception même du diffuseur suscite des réserves majeures qui justifient la présentation d'un nouvel APSM pour ce diffuseur. Cette procédure devra nécessairement intégrer le respect des exigences de visibilité formulées par l'ICTAAL.

Observations :

Ces questions de visibilité seront regardées lors de l'instruction des deux APSM demandés ci-dessous au droit du viaduc de l'Austreberthe et de l'échangeur de Barentin, et pourront faire ultérieurement l'objet d'un droit d'évocation supplémentaire sur la base d'un dossier géométrique à fournir avant approbation de l'APA. La vérification générale de la visibilité dans les courbes et les points singuliers devra être faite au titre de l'APA.

IV - Systèmes d'échanges et caractéristiques des bretelles

IV.1 - Conception du diffuseur d'Ecalles-Alix

Le tracé en plan de la sortie Nord du diffuseur (Rouen vers Yvetot) devra être examiné dans son ensemble pour vérifier que la règle d'enchaînement de deux courbes successives de sens contraire de l'ICTAAL est bien vérifiée.

Observations :

Les justificatifs relatifs au tracé des bretelles du diffuseur d'Ecalles Alix seront fournis avant approbation de l'APA.

IV.2 - Conception du diffuseur de Barentin

La configuration proposée pour le diffuseur est de type losange avec des bretelles raccordées par des giratoires sur le réseau départemental. L'APSM ne contenant aucune étude de fonctionnement du diffuseur, il n'est actuellement pas possible de se prononcer sur l'opportunité de la configuration losange proposée et sur la capacité des giratoires à écouler les trafics qui y convergent.

Ce questionnement est amplifié par l'interrogation du concessionnaire de maintenir ou non le rétablissement de la RD 67 qui dessert notamment une zone commerciale (Zone commerciale d'intérêt régional de Carbonnières) et dont la génération de trafic devra être précisément évaluée.

Il y a lieu d'émettre des réserves sur les données de trafic et les vérifications de capacité qui ont été communiquées antérieurement par la concessionnaire à l'appui de son offre. A titre d'exemple, un élargissement à deux voies de la bretelle Barentin/Rouen pourrait s'avérer nécessaire à moyen terme.

Aucune indication n'est fournie sur la configuration de la sortie Rouen/Barentin prévue à 2 voies conformément au contrat de concession, ni sur la compatibilité des bretelles du diffuseur de Barentin orientées vers Rouen avec le complément, en direction du Havre, du nœud autoroutier A150 – A151 dont la faisabilité est à préserver.

Observations :

Au regard notamment des manques précisés ci-dessus, il y a lieu, après la mise à jour des éléments de trafic telle que demandée au chapitre II, qu'un nouvel APSM soit présenté pour le diffuseur de Barentin, lequel devra présenter le résultat des concertations menées localement pour la définition de la solution adoptée pour la desserte de la zone commerciale. En tout état de cause, les dispositions envisagées devront éviter le blocage du carrefour afin d'éviter des remontées de file sur l'autoroute depuis la sortie Rouen/Barentin. L'APSM concernant ce diffuseur devra être cohérent avec celui relatif à la modification de la géométrie au droit du viaduc de l'Austreberthe et notamment en matière de visibilité.

IV.3 - Profil en travers des bretelles

Le fort trafic attendu dès la mise en service sur les bretelles du diffuseur de Barentin amène à considérer qu'il y a lieu d'attacher une importance particulière à la largeur roulable de ces bretelles afin d'éviter le risque de remontée de file sur la chaussée autoroutière, voire le blocage total de la bretelle, en cas de poids lourd en panne sur la BDD.

Observations :

Au titre de l'APA, lors de la mise au point des profils propres à chaque bretelle du diffuseur de Barentin, il conviendra de tenir compte des remarques suivantes au vu des trafics attendus :

- *s'agissant des bretelles unidirectionnelles à une voie, la largeur roulable de 5,00 m ne permettant pas de doubler un PL arrêté, et conformément à l'ICTAAL¹, elle devra être portée à 6,00 m ;*
- *s'agissant des bretelles unidirectionnelles à deux voies, conformément à l'ICTAVRU et afin d'autoriser le dépassement d'un PL arrêté, elles devraient présenter une largeur roulable d'au moins 9,50 m.*

Au titre des droits d'évocation, le concessionnaire fournira, avant approbation de l'APA, un document justifiant au cas par cas l'application de ces règles ICTAAL et son complément Echangeurs.

V - Aires annexes - Aires de Contrôle et haltes simples

V.1 - Aires annexes

L'aménagement de l'aire destinée au repos et desservant uniquement le sens Le Havre-Rouen n'est pas clairement défini, et le concessionnaire expose que :

- l'évaluation précise des besoins en capacité de stationnement de l'aire sera établie à l'occasion de la production du synoptique des aires annexes, les données de trafic considérées devant être revues en cohérence avec celles prises en compte pour le dimensionnement des chaussées ;
- l'aire est positionnée à ce stade des études en aval immédiat de la barrière de péage pleine voie, mais que sa localisation définitive sera précisée lors des études d'avant projet.

Observation :

Ces dispositions seront examinées lors de l'instruction du Plan Synoptique des Aires. L'APA devra mettre ces informations en cohérence

V.2 - Aires de Contrôle et haltes simples

L'ICTAAL prévoit, au paragraphe 7-2.1 : « *Des aires de stationnement de capacité suffisante et offrant des services adéquats aux usagers sont aménagées au droit des gares de péage* ».

Pour le sens Rouen-Le Havre, la création d'une halte simple offrant en permanence des possibilités de stationnement et équipée de sanitaires doit impérativement être prévue. Cette halte pourra éventuellement être couplée avec l'aire de contrôle des poids lourds qui, pour sa part, devra rester inaccessible en dehors des opérations de contrôle.

¹ ICTAAL 2000, chap. 5.2.4, p.30. et projet de Guide SETRA mai 2006 : complément ICTAAL « Les échangeurs » II-4-1

Observation :

La mise en place effective d'une halte simple dans le sens Rouen/le Havre, offrant des services suffisants aux usagers sera examinée lors de l'instruction du Plan Synoptique des Aires. L'APA devra mettre ces informations en cohérence.

VI - Rétablissements de communication

VI.1 - Désenclavement des Campeaux

L'APSM prévoit dans son « Schéma de principe des échangeurs et des bretelles de raccordement au réseau routier » que : « *La voie de désenclavement des Campeaux a été conservée conformément à l'APS. Cette liaison peut être supprimée si les habitants du secteur le souhaitent, afin d'éviter un report de trafic dans le hameau sur une voie non adaptée pour le recevoir* ».

Observation :

L'organisation des rétablissements de communication dans le quartier Hamelet-Les Campeaux devra au préalable faire l'objet d'études approfondies réalisées par le concessionnaire, ceci en réponse à une demande expresse formulée par la commission d'enquête dans le cadre de la procédure de DUP et reprise dans le dossier des engagements de l'État.

Ce point devra être évoqué dans le dossier « rétablissements » prévu ci-après au titre des droits d'évocation avant approbation de l'APA.

VI.2 - Profils en travers types des rétablissements

Pour des questions de sécurité routière, il ne pourra être accepté un positionnement des files de glissières à seulement 0,25 m (voire même 0,00 m dans le cas particulier de la RD 6015) des chaussées.

Pour la RD 6015, le profil en travers type sur ouvrage retient des largeurs de trottoir de 0,75 m, ce qui correspond à la largeur d'un passage de service mais non à celle d'un cheminement piétonnier qui requiert une largeur minimale de 1,00 m.

Observation :

Les caractéristiques des rétablissements devront respecter les normes de sécurité routière et être cohérentes avec les fonctionnalités qui leur sont spécifiques et qui justifient des dimensionnements adaptés (rétablissement de chemin de randonnée ou de grande randonnée, itinéraire équestre, aménagement spécifique en faveur des deux-roues...)

Ce point devra être évoqué dans le dossier « rétablissements » prévu ci-après au titre du droit d'évocation avant approbation de l'APA.

VI.3 - Tracé des rétablissements

Les tracés des rétablissements directs significativement décalés par rapport à leur axe actuel (RD 20, RD 6015, RD 104, VC1 de Villers-Ecalles précédemment évoqués) devront être optimisés en termes de conception routière et d'impacts fonciers agricoles. L'impact agricole de certaines voies permettant d'assurer des rabattements (RD 89 sur la VC 5 (Motteville) et de la VC 2 (Mesnil-Panneville) sur la RD 263) devra également être examiné.

Observation :

Le respect d'une part des clauses contractuelles et, d'autre part, des engagements pris par l'État, nécessite la fourniture, par le concessionnaire et en amont du dossier d'APA, d'un dossier récapitulatif présentant et justifiant les dispositions définitives en matière de rétablissements (tracé et profil en travers, compte rendu de concertation notamment validation des options retenues avec le Conseil Général pour les RD, respect des clauses contractuelles et des engagements de l'État) qui sera approuvé au titre des droits d'évocation.

VII - Système de péage

Dans le sens Rouen-Le Havre, il serait judicieux de décaler l'entrée de l'aire de contrôle PL vers l'aval, afin qu'une éventuelle extension d'une voie de la barrière puisse s'effectuer sans impact sur cette aire.

Observation :

La conception définitive de la gare de péage (notamment dimensionnement, géométrie des voies de TSA, équipements, dispositifs de traversée, signalisation), devra satisfaire à l'instruction du 30 octobre 2010, Télépéage sans arrêt (TSA) - Instructions relatives à l'implantation des voies et à la 9^{ème} partie de l'IISR et est soumise à l'approbation de l'autorité chargée du contrôle avant approbation de l'APA au titre des droits d'évocation.

Au stade de l'avant-projet autoroutier (APA), ALBEA devra porter une attention particulière à la signalisation et aux équipements ainsi qu'à la conception de l'auvent qui fera l'objet d'une approbation par l'autorité chargée du contrôle au titre du droit d'évocation sur la base de la fourniture des éléments de conception et de structure (APS – APD et projet accompagné des avis du bureau de contrôle technique et de l'AMO technique).

VIII - Ouvrages d'art

VIII.1 - Ouvrages courants

D'après les informations orales fournies par le concessionnaire lors de la réunion trimestrielle du 11 avril 2012, les ouvrages standardisés envisagés par le concessionnaire ne sont pas des ouvrages de type PRAD contrairement à ceux décrits dans l'APSM.

Observation :

Les dispositions finalement envisagées par le concessionnaire devront être explicitées dans un dossier d'information « OA courants » à fournir avant approbation de l'APA.

Les « exigences du maître d'ouvrage » nécessaires au dimensionnement des ouvrages neufs aux eurocodes devront être validées, au titre des droits d'évocation, par l'autorité en charge du contrôle avant approbation de l'APA.

VIII.2 - Viaduc de l'Austreberthe (Étude préliminaire d'ouvrage d'art)

En l'absence de sous dossier OANC dans l'APSM, le concessionnaire a fourni un dossier d'EPOA. Ce dossier peut être considéré comme suffisant pour permettre l'approbation de l'APSM mais présente des lacunes importantes vis à vis du contenu attendu pour une EPOA. Par ailleurs et comme indiqué ci-dessus, la géométrie au droit du viaduc pose des problèmes de visibilité à son approche et des difficultés d'évacuation et de traitement des eaux qui conduisent le concessionnaire à envisager, d'après les informations fournies lors de la réunion du 11 avril 2012, de modifier la géométrie en plan et en profil en long de l'ouvrage.

Le dossier d'EPOA présenté est notamment jugé insuffisant sur les thématiques suivantes :

- o la validation définitive de la géométrie et notamment la prise en compte de la visibilité;
- o les éléments géotechniques et le dimensionnement des appuis;
- o le pré-dimensionnement de la solution retenue;
- o l'organisation du recueil des eaux de la plate-forme : dispositif général, dimensionnement hydraulique et mécanique, lien entre BN 4 / Caniveau / mur antibruit, traitement des eaux avant rejet.

Observation :

Un dossier d'APSM doit être présenté rapidement et avant l'approbation de l'APA au droit du viaduc de l'Austreberthe. Ce dossier devra notamment présenter les éléments de géométrie, de visibilité, de recueil, d'évacuation et de traitement des eaux, de profil en travers (notamment ensemble corniche/dispositif de retenue/caniveau/mur antibruit) et de paysage/architecture.

Un nouveau dossier d'EPOA, correspondant aux nouvelles caractéristiques envisagées, devra être présenté avant l'approbation de l'APA. Ce dossier devra respecter la forme imposée par la circulaire de 87.

Les « exigences du maître d'ouvrage », nécessaires au dimensionnement aux eurocodes, devront être validées par l'autorité en charge du contrôle avant approbation de l'APA au titre des droits d'évocation s'ils ne sont pas précisés dans l'EPOA.

IX - Chaussées (structures et maintenance)

L'examen du dossier d'APSM soulève des questions sur la conception des chaussées (sensibilité au gel des sols d'arase, structure et hypothèses de renouvellement des bretelles, couche de roulement des giratoires, structure de chaussée pour les aires)

Observation :

Suite à la mise à jour des études de trafic, une étude relative à ces aspects devra être fournie et fera l'objet d'un droit d'évocation avant approbation de l'APA.

X - Environnement, risques et milieu naturel

X.1 - Milieu naturel et biodiversité

Les principales dispositions que le concessionnaire s'est engagé à prendre en matière d'insertion et de protection de l'environnement lors de la réalisation de l'autoroute A 150 puis lors de son exploitation sont indiquées à l'annexe 12 au contrat de concession.

Ces dispositions ne sont pas exhaustives. Elles seront définies précisément dans le cadre de la mise au point de l'APA. Elles concernent à la fois l'autoroute proprement dite et les aménagements annexes réalisés par le concessionnaire.

Conformément aux engagements de l'État, un passage à amphibiens devra être réalisé dans le secteur de Villers-Ecalles.

Les ouvrages hydrauliques destinés à permettre le passage de la petite faune devront être conçus, ou complétés par des passages annexes correctement aménagés, de façon à assurer la transparence de l'infrastructure pour la crue décennale.

Les passages supérieurs et inférieurs à « grande faune », dont le nombre peut varier de 2 à 4, restent à positionner finement.

Observation :

Le respect d'une part des clauses contractuelles et, d'autre part, des engagements pris pas l'État, nécessite la fourniture par le concessionnaire, en amont du dossier d'APA, d'un dossier récapitulatif présentant et justifiant les dispositions définitives en matière de passages pour la petite et la grande faune (nombre, localisations, dispositions constructives) qui fera l'objet d'une approbation spécifique au titre du droit d'évocation.

X.2 - Ressource en eau et milieux aquatiques

Les modalités d'évacuations des eaux des écoulements naturels issus des thalwegs secs devront respecter totalement l'engagement de l'État de rétablir tous les écoulements naturels pour la crue centennale. Le profil en long sera établi de façon à limiter au maximum la présence de déblais au droit de ces thalwegs.

X.3 - Bruit

Observation :

Les études de bruit n'étant pas finalisées à ce stade de l'étude, une étude de bruit sera réalisée, une fois la mise à jour de l'étude de trafic demandée au chapitre II, afin de démontrer le respect des objectifs réglementaires sur tout l'itinéraire et sera fournie pour information à l'autorité en charge du contrôle avant approbation de l'APA.

X.4 - Paysage, patrimoine, cadre de vie

Il est signalé certaines limites du dossier sur ces questions :

- les principes d'entretien futur restent à préciser (gestion différenciée raisonnée) ainsi que l'utilisation des produits phytosanitaires,
- les plantes de type ajoncs et genets, non endémiques et fortement invasives, ne sont pas conformes aux engagements de l'État et sont à remplacer.

X.5 - Agriculture

Le devenir de la ferme du Gravier devra donner lieu à une attention toute particulière. Dans l'hypothèse où cette exploitation se trouverait gravement déséquilibrée par la construction de l'autoroute, le concessionnaire devra contribuer financièrement à la réinstallation de l'exploitant sur une exploitation nouvelle comparable tel que prévu par les engagements de l'État.

XI - Engagements de l'État / bilans socio économique et environnemental

Le dossier des engagements de l'État a été mis à disposition du public. Les engagements de l'État seront mis en œuvre par le concessionnaire. Le concessionnaire informera le concédant et la DREAL Haute-Normandie de la manière dont il met en œuvre les engagements pris par l'État, compte-tenu des études complémentaires qu'il aura menées. Pour ce faire, il élaborera et actualisera régulièrement un dossier de mise en œuvre des engagements de l'État. Ces actualisations seront présentées au comité de suivi des engagements de l'État, mis en place par le préfet de région Haute-Normandie.

En liaison avec la DREAL Haute-Normandie, le concessionnaire établira à ses frais dans les trois à cinq ans suivant la mise en service de l'infrastructure et tel que prévu à l'article 6.8 du cahier des charges.

- un bilan des résultats économiques et sociaux en application des articles L 1511-6 et 7 du code des transports et du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 modifié ;
- Un bilan environnemental de l'infrastructure, en application de la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures. Un bilan intermédiaire sera présenté un an après la mise en service de l'autoroute A150.

Observation :

Le bilan environnemental devra permettre de vérifier le respect des engagements de l'État, d'évaluer les effets directs, indirects temporaires réels de l'ouvrage au terme des premières années de mise en service, et porter sur tous les thèmes environnementaux identifiés dans les études environnementales.

XII - Estimation du coût du projet

L'Avant-projet Sommaire, approuvé par la décision ministérielle du 4 décembre 1995, a arrêté l'estimation du coût du projet à 950 Millions de Francs TTC aux conditions économiques de mars 1995, soit 193 M€ HT, valeur septembre 2009.

XIII - Poursuite des procédures

Le concessionnaire élaborera sous sa responsabilité un avant-projet autoroutier (APA) du projet. Il fournira par ailleurs un nouveau dossier d'EPOA pour le viaduc de l'Austreberthe.

Le droit d'évocation sera utilisé pour les tous les points soulevés ci-avant, qui devront avoir reçu un accord de l'autorité de contrôle avant approbation de l'APA.

Le concessionnaire devra d'autre part prendre en compte les prescriptions et observations qui pourront être émises dans le cadre des arrêtés loi sur l'eau ou portant dérogation à la protection des espèces.

Le concessionnaire transmettra le volet environnement de l'avant-projet autoroutier à la direction régionale de l'environnement Haute-Normandie et au CGDD, selon les conditions prévues par la circulaire du 22 novembre 2004 relative à la concertation entre les services de l'environnement et les services de l'équipement pour l'élaboration et l'instruction des projets routiers du réseau national.

L'avant-projet autoroutier sera conforme au dossier des engagements de l'État et à l'ensemble des engagements pris dans le cadre des différentes procédures.

Pour la ministre et par déléation,
Le directeur des infrastructures de transport


Christophe SAINTILLAN

Copie à :

Monsieur le préfet de la région Haute Normandie, préfet de Seine-Maritime,
DGITM/DIT/DPPP,
DGITM/DIT/GRA,
DGITM/DIT/GRA Lyon,
DGITM/DIT/DRN,
DGITM/DIT/MARRN,
Pole MARRN Nord-Ouest,
DREAL Haute-Normandie,
DIR Nord-Ouest,
CETE Normandie-Centre,
SETRA.