

CONCERTATION  
 Projet de Liaison A28-A13  
 (Contournement Est de Rouen)

Plutôt que de rêver au contournement  
 Est de Rouen,

**Finissons la liaison A28-A13 par le contournement  
 Ouest, et développons les transports collectifs!**

**Qui paye le contournement Est ?**

L'Etat, qui financerait 25% du projet, obligera les collectivités locales à financer 25% **du budget prévu, de plus d'un milliard d'euros**. Cela ne suffira pas, le reste sera demandé à un **concessionnaire privé** qui, en contrepartie, recevra la totalité des recettes, **sous forme de péage**.

**Une infrastructure qui ne répond pas  
 aux problèmes des habitants !**

Débarrasser le centre-ville des poids-lourds qui ne font que traverser l'agglomération? OK, mais en 2003 le trafic de transit ne constituait que... 1,2 % des flux totaux traversant l'agglomération ! **Que fait-on pour les autres camions qui méritent l'agglomération?**

De plus le contournement Est n'est pas approprié à la traversée de l'agglomération par les camions de matières dangereuses, puisque la plupart des industries et sites SEVESO sont situés à l'ouest de la ville. Rallonger leur trajet de 20 minutes en passant par l'est de l'agglomération **augmente les risques**.

L'établissement d'un **péage dissuadera très certainement les poids-lourds de l'emprunter**, comme cela se voit ailleurs.

Pour les habitants, ceux qui n'ont pas les moyens de payer le futur péage du contournement Est continueront à subir les bouchons sur le réseau gratuit, ce qui constituera **une vraie injustice sociale!**

De même pour les temps de parcours, les études sur les déplacements montrent bien que **la diminution du temps de parcours dépend avant tout de la proximité des transports publics** et des liaisons rapides type TEOR, pas des autoroutes à péage!

**Un coût largement sous-estimé,  
 et à la charge du contribuable au final !**

Le coût envisagé par cette infrastructure a triplé depuis le débat public (380 millions en 2005)... **Aujourd'hui évalué à 1,05 milliard d'euros, son coût sera nécessairement réévalué d'ici à sa réalisation effective.**

Il restera de plus **25% du coût total à charge des collectivités locales**. En ces temps de rigueur budgétaire sévère cela aura les conséquences suivantes:

- ▶ nos collectivités devront choisir entre faire cette infrastructure très chère et **assurer des services publics de proximité de qualité**: les 2 c'est impossible!
- ▶ dans le cadre du partenariat public-privé, si les trafics n'atteignent pas les précisions, il y aura une **décharge à verser au concessionnaire... compensée par une hausse des impôts locaux!**

**Un soi-disant consensus des élus locaux qui s'est largement fissuré**

En 2005 déjà, **les élus écologistes et quelques élus locaux comme le conseil municipal de Belbeuf** s'étaient exprimés publiquement contre le projet de contournement Est. Récemment, de plus en plus d'élus locaux se sont déclarés contre le projet actuel, **les maires de Léry, de Val-de-Reuil, Pîtres, Alizay, Les Damps, Le Manoir-sur-Seine, Oissel, Les Authieux...**

## Est-ce vraiment indispensable à notre économie locale?

Le port de Rouen, les transporteurs et le BTP exerce un fort lobby en faveur du contournement Est, mais **les coûts globaux sur d'autres secteurs comme le tourisme n'ont pas été pris en compte.**

Or **les impacts risquent d'être néfastes pour les lieux jusqu'à présents préservés**, comme la base nautique de Léry-Poses qui aura un viaduc autoroutier au dessus d'elle, alors même que les collectivités locales y ont beaucoup investi.

Rappelons aussi l'abandon des projets économiques comme la zone d'activités du Mont Jarret, l'avenir en suspens de l'aéroport de Boos, ainsi que les difficultés d'attractivité des activités nouvelles des zones de la Ronce et de la Vente Olivier ; **des projets qui figuraient en 2005 comme des enjeux économiques majeurs pour justifier ce tracé.**

## Les transports collectifs, seul moyen efficace de baisser les flux de voitures et camions !

Juste avant l'accident du pont Mathilde, il passait sur ce pont 80 000 véhicules par jour. Depuis, les services de la CREA ont noté **une augmentation d'environ 15 000 voyageurs par jour dans le réseau TCAR- soit environ 15 000 voitures en moins!**

Sans réalisation du contournement Est, les objectifs de baisse de trafic prévus lors du débat public de 2005 sont donc déjà quasiment atteints, grâce au seul changement de comportement des usagers. **Il est donc nettement plus efficace et moins coûteux de continuer dans cette voie et de convaincre davantage de particuliers circulant dans l'agglomération d'emprunter les transports collectifs** plutôt que leur voiture grâce à une offre de bus et cars développée et adaptée, si l'on veut décongestionner efficacement et durablement le centre-ville de l'agglomération rouennaise.

## Et l'environnement? Et la santé des habitant-e-s des territoires traversés?

Contrairement aux obligations du code de l'environnement, **aucune étude d'impacts globale n'a été réalisée.** Pourtant la réalisation de cette infrastructure détruira des centaines d'hectares de terres agricoles très fertiles, induira des ruptures de continuités écologiques (trames verte et bleue) dans différentes zones naturelles de Haute-Normandie, région déjà très fragmentée et artificialisée, notamment dans la forêt de Bord, et la boucle de Seine de Poses.

**Les impacts globaux sur les captages d'eau seraient aussi importants**, du fait de l'état dégradé des bassins d'alimentation en eau potable de l'agglomération rouennaise (près de la moitié des habitants de la CREA seront concernés) et des risques supplémentaires pour les zones sensibles (risques de pollution par accidents de circulation, pollution des eaux de ruissellement...).

Toute nouvelle infrastructure routière augmente le flux global de véhicules sur son territoire. **La hausse des flux liés à la réalisation de la liaison A28-A13 augmentera donc le nombre de particules fines émises sur notre territoire**, alors même que la CREA et la CASE sont déjà soumises régulièrement à des épisodes aigus de pollution de l'air. **Actuellement déjà, selon une étude récente de l'INERIS, 100 morts anticipées par an sont dues à Rouen à la pollution excessive de l'air!** Ce chiffre ne pourra qu'augmenter avec l'augmentation globale des flux routiers...

## Nos propositions

Il existe des alternatives, moins coûteuses, plus respectueuses de l'environnement, de la santé des riverains, des terres agricoles, des ressources en eau potable !

► **Finaliser le contournement Ouest de Rouen, joignant déjà l'A13 à l'A 28** par la rocade Sud, la Sud III, A 150, A151 et la A 29: il ne reste plus qu'à terminer les accès au pont Flaubert et la liaison sans ronds-points à la Sud III (coût: 250 millions d'euros);

► Pour enlever des voitures et camions des centre-villes, il faut **développer les offres de transport fluvial et ferroviaire entrant au cœur de l'agglomération.**

► Mener **une politique ambitieuse et innovante de développement de transports collectifs**: tram-trains, parkings-relais, amélioration de l'offre de covoiturage, bus à haute qualité de services et en voies propres (type TEOR).

► **Dévier tout de suite le trafic de transit de poids lourds**: gratuité du péage d'Incarville, respect strict de l'arrêté préfectoral pris après l'accident du pont Mathilde.

**Ayons donc le courage de reconnaître qu'il est temps d'abandonner ce projet d'un autre âge, pour enfin préparer l'avenir, sur des bases respectueuses des habitant-e-s, de leurs ressources et de leur environnement !**