

Comme l'a rappelé le 31 mars dernier le Ministre des Affaires étrangères, M. Laurent Fabius, la 21ème conférence sur le climat qu'accueillera la France en 2015 sera l'occasion de souligner des enjeux importants et l'urgence à agir. Dans cette perspective, **la France doit se montrer exemplaire et donner des signes clairs de sa volonté de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, particulièrement dans les transports**, l'un des secteurs les plus émetteurs.

Dans ce contexte s'achèvera cette semaine la phase de concertation autour du projet de contournement Est de Rouen / Liaison A 28-A13. **Depuis le début de cette concertation, alors que le directeur de la DREAL, représentant du maître d'ouvrage (l'Etat), confond «concertation» et simple «information», nous entendons monter la colère des populations** contre ce projet imposé: 33 communes et plus de 100 000 habitants seront impactés. Plusieurs questions restent toujours sans réponses.

Faire ce projet ? Mais pour quels bénéfices ?

Transfert du trafic de transit ?

Il est quasi inexistant à l'Est [1] !

Gain de temps de transport ?

A la question posée à Evreux le 3 juin, reprise le 2 juillet à Alizay, **l'absence de réponse du directeur de la DREAL laisse entendre qu'il n'y en aura aucun !**

Utilité de l'infrastructure pour les habitants ?

Entre une autoroute à péage à l'est, et un accès quasi-direct et gratuit à l'ouest (par l'A13 et l'échangeur de Criquebeuf [2]) **il ne fait guère de doute sur le choix des automobilistes et poids lourds qui délaisseront l'axe payant au profit du gratuit.**

Gain pour la santé et l'environnement - comme l'affirme la DREAL ?!

33 communes impactées, comptant plus de 100 000 habitants, subiront une pollution de l'air et de bruit largement accrue, sans que la santé des habitants du centre de l'agglomération rouennaise ne s'améliore [3]. 600 hectares de terres artificialisées, des terres qui nous nourrissent, des forêts où nous nous promenons, détruites; une base de loisirs, des coteaux et une boucle de Seine aux paysages uniques et classés, sévèrement impactés.

Qui paiera donc en réalité ?

L'argent public est rare, le Rapport de la Cour des Comptes sur la situation des finances publiques paru le 17 juin dernier, l'a clairement souligné [4]. Et avec la perte de recette de l'écotaxe poids lourds, comment l'Etat et les collectivités pourront-ils investir dans les projets de transports propres ? Pourtant, **ce sont bien les projets d'extension de tramways et d'augmentation de kilomètres de lignes de Bus à Haut Niveau de Services qui sont nécessaires pour désengorger et améliorer la qualité de l'air à Rouen !**

Nous rappelons que **le futur axe de transport en commun Nord Sud générera à son entrée service (2017-2018) 22 000 déplacements en bus, puis 30 000 en 2025 pour un coût de 100 millions d'euros, soit un trafic estimé équivalent à celui du contournement Est - pour un coût dix fois moindre !**

En outre, **le trafic estimé par la DREAL de 20 à 30 000 déplacements par jour sur le contournement Est est sujet à caution.** En effet, les chiffres de trafic estimé restent sensiblement les mêmes qu'en 2005, alors que l'Etat indiquait à cette époque que « *la mise à péage du contournement Est aurait pour effet direct de diminuer [...] d'environ 40% [le] trafic de transit qui aurait emprunté un contournement gratuit [mais] n'emprunterait pas un contournement payant* » [5]. On peut raisonnablement estimer, vu le pouvoir d'achat en berne de nos concitoyens, que les flux locaux estimés (d'échange et internes à l'agglomération) peuvent subir une baisse au moins égale.

Dans ces conditions, **il faut s'attendre à une baisse de 8 à 12 000 véhicules jours par rapport à l'estimation de la DREAL**, représentant un manque à gagner de 7 à 10,5 millions d'euros de recette pour le concessionnaire, sur la base d'un tarif de 2,4 € envisagé dans le dossier public de 2005, mais qui **devrait plutôt s'établir à 4 € selon les annonces faites par la DREAL** lors des dernières réunions (10 centimes du kilomètre).

L'ensemble des grandes réalisations d'infrastructures ferroviaire ou routière de ces dernières années ayant fait l'objet d'une garantie par les pouvoirs publics des trafics estimés, la prise en charge de ce déficit reviendra à la charge de l'Etat et des collectivités, représentant un **surcoût annuel de 11,5 à 17,5 M€** - sur la base d'un péage à 4€.

Au final, ce sera donc bien l'usager contribuable, qui paiera au péage et dans ses impôts! Le concessionnaire privé, lui, ne prendra aucun risque économique se contentant d'encaisser une rente sur le dos des contribuables à l'image du scandale du contrat **Ecomouv'** pour la collecte de l'écotaxe. Ce seront également les habitants qui paieront, par la destruction de leur environnement et de leur santé.

Ouvrons les yeux, ouvrons les oreilles, entendons la révolte des populations contre ce projet imposé et, de nombreux arguments l'ont démontré au cours de ces 8 réunions, **RUINEUX ET INUTILE !**

[1] Selon les propres chiffres fournis par le maître d'ouvrage, dans sa synthèse de l'étude de trafic de décembre 2013, p. 14.

[2] L'association «A13 - sortie 20» a rappelée à la réunion de Val-de-Reuil comment cette manœuvre permet aux usagers de l'A13 d'éviter le péage d'Incarville. Elle est déjà utilisée par un grand nombre de particuliers et de poids-lourds, provoquant de nombreux embouteillages quotidiens et dangereux à l'échangeur de Criquebeuf.

[3] De nombreuses études d'impacts réalisées par les services de l'Etat dans des projets routiers similaires montrent que la pollution de l'air en centre-ville ne diminue pas après la réalisation de contournement routier, tandis que celle des périphéries traversées augmente fortement (voir par exemple l'étude de qualité de l'air pour le projet d'A381 liaison Fontenay-Le Comte – Rochefort du CETE Ouest de 2002).

[4] <http://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/Situation-et-perspectives-des-finances-publiques-2014>

[5] p. 96 du dossier du maître d'ouvrage pour le débat public de 2005 sur le Contournement Est de Rouen.

Laetitia SANCHEZ

*Secrétaire régionale
EELV Haute-Normandie*

Cyrille MOREAU

Vice-Président de la CREA

David CORMAND

*Président du Groupe des Elu-es
Région Haute-Normandie*

**Françoise LESCONNÉC
et Jean-Michel BÉRÉGOVOY**

*Co-présidents du Groupe des élus Décidons Rouen
Mairie de Rouen*