

Enquête publique Liaison A28-A13 – Contournement Est de Rouen

CONTRIBUTION COMMUNE

Europe Ecologie Les Verts de Normandie et Groupe des élu-e-s régionaux Normandie Ecologie - EELV

*"On voit des autoroutes, des hangars, des marchés
De grandes enseignes rouges et des parkings bondés
On voit des paysages qui ne ressemblent à rien
Qui se ressemblent tous et qui n'ont pas de fin*

*Rendez-nous la lumière, rendez-nous la beauté
Le monde était si beau et nous l'avons gâché"*
(Dominique A, "Rendez-nous la lumière", 2012)

Le projet de contournement est de Rouen ne répond pas aux objectifs de mobilité et de réduction des gaz à effet de serre, que la France s'est engagée à mettre en œuvre avec l'accord de Paris qui a scellé la COP21 de décembre 2015.

Ce projet qui date des 30 glorieuses et de la grande époque du tout-routier du Président Pompidou ne répond ni aux objectifs écologiques ni aux objectifs économiques du 21ème siècle.

Les réunions publiques ont illustré la forte mobilisation contre ce projet inutile, et l'absence quasi totale de soutien. A part un salarié de la CCI, venu avouer qu'il n'avait pas de solution pour obliger les poids lourds à prendre l'autoroute à péage. Cette mobilisation et cette absence de soutien sont dues à la connaissance approfondie qu'ont les habitants des hypothèses, des effets bénéfiques, des risques, et des méfaits, que l'infrastructure produirait.

◆ PRESERVER L'AVENIR : LES ARGUMENTS ETHIQUES

Quel privilège pour une métropole moderne d'avoir su préserver à sa porte un poumon vert, des espaces naturels, des terres agricoles, qui ont vocation à nourrir les villes, et à préserver des espaces vierges, des continuités écologiques, bref la verte Normandie que nous aimons et qui attire par ses paysages et sa qualité de vie.

Avec 136 hectares de forêts détruites et plus de 500ha de terres naturelles et agricoles, sans compter la périurbanisation attendue, comment l'étude socio-économique de juin 2015 jointe au dossier d'enquête publique (pièce F) peut-elle évaluer à 31 millions les "gains environnementaux" (surtout quand l'étude environnementale ne sera menée... qu'en 2019) ?

Dans sa synthèse de novembre 2012, l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure souligne : « *Périurbanisation et zones d'activités sans maîtrise risquent (...) de faire subir à l'agriculture, dont les terres sont reconnues de qualité, de fortes pressions et de mettre à mal une activité économique dynamique, qui a de réelles perspectives d'évolution, à l'intérieur comme à l'extérieur de l'anneau. La question des moyens d'assurer la pérennité des espaces agricoles est donc posée.*

S'agissant des forêts et des espaces naturels, leur qualité a été maintes fois soulignée notamment lors du débat public et la décision ministérielle a insisté sur leur nécessaire prise en compte. Il n'en demeure pas moins que des risques existent, de morcellement des espaces, de ruptures de linéaires de promenades, d'entrave à l'accessibilité, en particulier si l'urbanisation est mal maîtrisée. »

Les espaces naturels jouent également un rôle essentiel comme puits de carbone, permettant d'absorber une partie des émissions de CO2.

Les détruire pour construire une nouvelle autoroute, attirer de nouveaux trafics, et augmenter les émissions de CO2 de 50.000 tonnes / an (Avis de l'Autorité Environnementale, février 2016), est un manque coupable de sens des responsabilités vis-à-vis des engagements que la France a pris au moment de la COP 21 et de l'Accord de Paris.

Pour la qualité de l'air et la pollution, les départements de Seine-Maritime et de l'Eure sont déjà en risque de contentieux. Les polluants en cause sont les particules fines, inférieures à 10 microns (PM10) et le dioxyde d'azote (NO2) : l'Europe, d'une part, constate le dépassement de valeurs limites et, d'autre part, que tout n'est pas mis en œuvre pour respecter les valeurs limites.

Selon la présentation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) rédigé par la DREAL : « *Au niveau régional, réduire ces émissions suppose l'évolution des modes de transport et de leur usage (réduction des kilomètres parcourus, développement de l'usage de transports moins polluants, développement du transport multi-modal, ...) qui nécessite un changement profond de la stratégie de développement territorial, tant d'un point de vue économique que d'un point de vue urbanistique. »*

Or, l'avis de l'Autorité environnementale du 3 février 2016 est clair : l'infrastructure présentée à l'enquête publique induirait une périurbanisation à l'Est de Rouen et une pollution supplémentaire du fait des véhicules qui rechargeront les pénétrantes en direction du centre de l'agglomération. C'est ce qu'on appelle le trafic induit, qui va à l'encontre des objectifs de réduction du trafic et de la pollution.

Avec le changement climatique, il faudra en outre faire face à des inondations plus fréquentes : là encore, les terres non artificialisées jouent un rôle d'éponge, en absorbant l'eau qui retourne dans les nappes et les cours d'eau.

Enfin, la charte des collectivités "pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire" a le cynisme de prétendre "*donner une image attractive et une identité au paysage participant à l'attractivité touristique*" : mais tout est une question de point de vue. La charte valorise le point de vue depuis l'autoroute, mais imaginons le point de vue... sur l'autoroute. Quand on est dans le paysage.

Or, l'impact paysager d'une telle autoroute est complètement masqué dans l'étude d'impact.

Comment compenser la fragmentation et la coupure paysagère dans un territoire rural et naturel d'une exceptionnelle qualité ?

Jusqu'à lors, il y avait peu de détériorations ou de verrues paysagères sur l'ensemble de la zone qui serait **balafrée** par l'autoroute. De la Seine à Préaux, en passant par l'Aubette ou le Robec, c'est un joyau, un poumon pour l'agglomération proche, une ceinture verte qui contribue largement à la notoriété touristique.

Pourtant, les documents n'indiquent pas les impacts visuels de l'infrastructure tout au long de son parcours.

De plus, l'enjeu de prospective n'est pas intégré aux études globales du dossier d'enquête. Concernant le Paysage, il n'est pas anticipé certaines évolutions (pratiques agricoles chamboulées, stress hydrique, changement climatique).

Or ces changements sont aujourd'hui avérés (notamment climatiques) et auront des conséquences sur la nature des paysages normands.

Sans vouloir mettre en doute la présentation de la biodiversité Faune-Flore, il apparaît évident que la prospective s'avère insuffisante. Déjà, à nouveau, des informations nous montrent que certaines espèces protégées ont été oubliées. Nous allons certainement, comme après l'expertise contradictoire Etude Faune Flore des associations qui a abouti à l'abandon du projet sur le site Natura 2000, remettre sur l'ouvrage des expertises complémentaires - ou bien nous décidons aujourd'hui de déroger à cette procédure et nous acceptons l'idée de dégrader notre environnement.

Élu-e-s et citoyens, nous devons défendre notre patrimoine naturel, en gardant en tête que l'attrait touristique n'existe plus, lorsque nous nous trouvons **dans le paysage**, balafré par une autoroute : l'attrait touristique n'est pas de traverser un paysage en camion ou en voiture, mais de s'y arrêter.

Ce n'est pas qu'une question de point de vue. Ce sont tous les aménagements dus à plusieurs générations qui ont modelé le paysage et donné à la région sa dimension touristique. C'est une remise en cause d'un travail exemplaire dédaigné.

Nous nous apprêtons à détruire l'un des plus beaux paysages de Normandie, les boucles de Seine, de Poses aux Andelys, un paysage qualifié de grandiose, le paysage somptueux des 3 lacs, la côte des deux amants, la destruction d'une partie sensible de la forêt de bord, avec un rôle social, ludique, éducatif, et sur la biodiversité et le tourisme.

La charte parle d'une mise en valeur réciproque réussie pour le territoire de la CASE ? Ils ont entendu la peur et la colère des habitants, et vous pouvez l'écouter grâce aux vidéos disponibles sur internet, si quelque part vous prêtez attention à la volonté des habitants, ou à leur désespérance.

Nulle part il n'est fait part dans cette charte des effets de l'augmentation de circulation, de la pollution, de l'augmentation des gaz à effet de serre, des risques sur l'eau potable bien réels sur les principaux captages de l'agglomération : Chapelle, Fontaine-sous-Préaux, où l'autoroute passera à 8 voies, près de la nappe, pour installer les péages, ou bien le Robec. Rien non plus sur la fragilité et la complexité du réseau karstiques, toutes ces rivières souterraines qui communiquent entre les captages. Ni les risques de formations de bétouilles, avec les risques de pollution inhérentes à ce type d'infrastructure, sur tout le réseau.

La charte souhaite pour finir que nous puissions nous approprier les grands viaducs pour en faire une identité du territoire et de nouveaux points de vue. Ah ! Le viaduc de Millau ! Le viaduc de Millau, c'est 400 millions d'euros, et un péage à 8,30€.

La liaison A28-A13, ce serait 7 viaducs, plus un pont au-dessus de la ligne SNCF Le Havre-Paris. Le milliard serait ric-rac !

On ne peut plus de manière raisonnable continuer à suivre un modèle de développement urbain basé sur **la recherche perpétuelle de nouvelles taxes foncières**, qui mène à faire disparaître l'équivalent d'un département français tous les 7 ans sous le bitume et l'artificialisation.

Il faut d'autres ressources pour les collectivités, car cette course sans fin à l'étalement urbain met en péril les équilibres naturels et régulateurs. Les coûts de réparation des effets du changement climatique exploseront si nous ne les anticipons pas dès maintenant en modifiant

notre modèle de développement. La périurbanisation doit impérativement être contenue, conformément aux orientations des **Schémas de Cohérence Territoriale** (Scot).

Le développement durable, avec ses piliers environnementaux et sociaux, doit pousser les collectivités à conditionner leurs dépenses à l'utilité sociale et environnementale. Le développement économique à coup de ZAC et de logistique est contraire au développement d'emplois durables. Les emplois verts doivent être priorités.

◆ UNE AUTOROUTE N'A PAS D'EFFET MAGIQUE SUR L'EMPLOI

*« Au vu des expériences passées, les partenaires impliqués dans cette démarche ont fait le constat partagé qu'une infrastructure, quelle qu'elle soit, suscitait très souvent une sorte « **d'attente magique** » des acteurs locaux, alors même qu'il n'y a pas d'automatisme en la matière : là où il y a dynamisme, l'infrastructure pourra être un accélérateur, mais en l'absence de stratégie, ce n'est pas elle qui créera le dynamisme, pas plus qu'elle n'apportera, à elle seule, une meilleure sécurité, une moindre congestion, une moindre concentration de la pollution... »*

(Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure - novembre 2012)

Citons encore l'avis du Conseil Général des Ponts et Chaussées sur le bilan loti de l'autoroute A28:

« Les collectivités ont eu la volonté d'accompagner la réalisation progressive de l'infrastructure, ce qui s'est traduit par l'aménagement de nombreuses zones d'activités économiques. Ces zones d'activités, qui conservent aujourd'hui encore d'importantes réserves foncières, ont accueilli un nombre croissant d'établissements, ce qui paraît répondre aux objectifs des collectivités.

*Ce point est cependant tempéré par les entretiens menés avec les acteurs locaux qui, sauf dans les secteurs au dynamisme économique déjà bien avéré, évoquent **plutôt un effet de relocalisation que de création nette d'activité.** » (rapport n°004891-01 - février 2007)*

La Direction Régionale de l'Équipement Haute-Normandie explique à son tour dans son évaluation socio-économique de l'A28 :

*« Si le succès commercial de ces opérations montre qu'elles répondent à un réel besoin des entreprises, on peut être plus circonspect quant à **leur impact réel sur l'emploi** : presque toutes ces entreprises étaient déjà présentes dans la région, parfois à seulement quelques kilomètres de là ; ce ne sont souvent que des re-localisations sans création significative d'emplois supplémentaires. »*

◆ L'AUGMENTATION DU TRAFIC INDUIT : EN CONTRADICTION AVEC LES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA NOUVELLE INFRASTRUCTURE

Dans sa synthèse de novembre 2012 sur le Contournement Est, l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure préconise en matière d'habitat et d'économie d'« éviter une périurbanisation renforcée et « toujours plus loin » et le mitage par de petites zones d'activité. »

« Sans aucune maîtrise et sans volonté d'un minimum d'anticipation, un certain nombre d'intérêts s'ils sont cumulés risquent d'entraîner des développements générateurs de graves dysfonctionnements au plan global. Il y a en effet convergence entre les intérêts des ménages en quête de l'accès à la propriété mais contraints par les coûts fonciers de se reporter de plus en plus loin, ceux des entreprises qui recherchent la visibilité, l'effet « vitrine » et la meilleure accessibilité par les axes routiers et ceux des communes qui espèrent profiter de l'infrastructure pour se développer, attirer de nouveaux habitants et créer des emplois. »

Les conséquences en seraient une augmentation du trafic et une nouvelle saturation, contraires aux objectifs assignés à l'infrastructure :

« Une évaluation d'expériences antérieures a mis en évidence qu'une augmentation de population périurbaine avait sur les flux de déplacements une conséquence de 1 à 3. Les zones d'activités quant à elles, ne génèrent pas seulement du trafic poids lourds, mais également des flux de véhicules particuliers, d'autant que leur taille et leur localisation diffuse rendent impossible une desserte par les transports collectifs et l'installation de services aux entreprises comme aux salariés.

Faute d'anticipation, les objectifs assignés au contournement Est/liaison A28-A13 ne pourront être atteints. Les axes pénétrants ne seront pas désengorgés et supporteront même un trafic augmenté, ce qui interdira toute requalification. L'infrastructure elle-même ne sera pas à l'abri d'être à terme saturée. »

(Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure - novembre 2012)

◆ L'ARGENT PUBLIC EST RARE ET DOIT ETRE UTILISE DANS L'INTERET DE TOUS

En 2005, le projet global de rocade Est de Rouen était évalué à 380 millions d'euros pour l'ensemble de l'itinéraire, sans péage. Il est aujourd'hui évalué à près d'un milliard d'euros, avec un recours à la concession, un péage, et 55% de financement public au minimum.

Pour les Normands, ce sera payer 4 fois : dans leurs impôts ; au péage ; dans la destruction de leur environnement, de paysages uniques ; avec en outre une augmentation des gaz à effet de serre et de la pollution de l'air (50.000 tonnes de CO2 en plus, sans compter l'exposition aux oxydes d'azote et aux particules fines qui n'ont pas été évalués), et avec une menace de pollution sur les captages d'eau potable de La Chapelle, du Robec et de Fontaine sous Préaux qui alimentent en eau la métropole, ce qui augmenterait encore les factures d'eau.

La dette de l'Etat et des collectivités explose :

- 2089 milliards de dette publique pour l'Etat
- 1 milliard 245 millions pour le département de Seine-Maritime (chiffres 2014)
- 237 millions pour le département de l'Eure
- 296 millions pour la métropole de Rouen (au 31 décembre 2013)

Ajoutée à cette dette, la baisse cumulée de La Dotation générale de fonctionnement (DGF) de l'Etat pour les collectivités représentera 29,8 milliards d'euros d'ici 2017.

<http://www.collectiviteslocales.fr/actus/economie-et-politique-locales/item/726-la-baisse-de-la-dgf-devrait-representer-presque-30-milliards-d-ici-a-2017-jacques-pelissard>

Comment assumer dans ces conditions une subvention d'équilibre de 55% pour une autoroute à 1 milliard d'euros ?

Quelle sera la clé de répartition ?

Et si l'infrastructure est déficitaire pour le concessionnaire, les collectivités paieront de nouvelles **subventions d'équilibre** (merci encore les contribuables !).

Enfin, **une clause de déchéance** sera-t-elle inscrite au contrat de concession, prévoyant le remboursement des coûts de construction et la reprise de la dette bancaire par les collectivités traversées par l'autoroute, si la rentabilité de l'infrastructure n'est pas atteinte ?

C'est le cas par exemple pour l'A65, concédée à Aliénor, filiale de la Sanef et d'Eiffage.

Cette question vaut très cher !

Or, les objectifs et la rentabilité de ce projet à 1 milliard ne sont pas du tout assurés.

D'après les chiffres du dossier du débat public, le trafic de transit ne constitue que 1,2% des flux totaux traversant l'agglomération (CETE Normandie Centre, p.39 à 41 du dossier du débat public).

Le maître d'ouvrage établissait par ailleurs dans le dossier du débat public 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*" (p.96 du dossier du maître d'ouvrage pour le débat public).

On en voit les effets sur l'A150, qui du fait de son péage à 17cts le kilomètre (soit 3,20€ pour 18 km pour les VL, et de 5,60€ à 8,70€ pour les poids lourds) se voit contourné par les véhicules légers comme par les poids lourds, avec 50% seulement de fréquentation par rapport au trafic attendu. Résultat : les axes secondaires se retrouvent toujours encombrés aux heures de pointe, ce sont les collectivités qui paient leur entretien, et qui devront de plus apporter des subventions d'équilibre supplémentaires au concessionnaire de l'autoroute si sa rentabilité n'est pas atteinte !

On court exactement le même risque avec la liaison A28-A13.

Le montant du péage n'est pas annoncé : on parle seulement de 10cts en valeur 2010 hors taxe, soit 13cts valeur 2015 TTC. Si l'on compare avec l'A150 : ce sont 17cts le kilomètre pour les VL, et 30 à 48 cts pour les poids lourds.

Or les seuls avantages liés au projet pour les usagers sont calculés en gains de temps de parcours, qui seraient "*largement supérieurs aux coûts engendrés par les autres postes*", et notamment le péage.

◆ UNE RENTABILITE BASEE SUR L'EVALUATION DES GAINS DE TEMPS, CHIFFRES A 1,5 MILLIARDS D'EUROS, SANS MISE A DISPOSITION D'OUTIL DE CALCUL

Selon l'étude socio-économique de juin 2015 jointe au dossier d'enquête publique, **les risques financiers** attachés à ce projet sont de trois ordres :

- des risques propres au projet (par exemple sur les estimations des coûts d'investissement, de maintenance et d'exploitation ou les estimations des trafics attendus),
- des risques liés au développement (effectivité des projets, ampleur des aménagements) portés par certains acteurs,
- des risques systémiques, liés à des incertitudes sur la croissance, le contexte énergétique et les grandes variables macro-économiques, qui sont reprises dans les hypothèses utilisées dans le calcul socio-économique.

Les risques systémiques, qui influenceront les hypothèses retenues pour la modélisation des trafics et pour le calcul socio-économique, sont liés au taux de croissance du PIB retenu.

Ils sont décrits et analysés dans la partie III-2 « résultats du calcul socio-économique et exploitation ».

Les indicateurs suivants sont utilisés pour le calcul socio-économique :

- La valeur actualisée nette socio-économique (VAN SE) correspondant à la somme des coûts et avantages actualisés sur la durée de l'évaluation. Cet indicateur reflète le bénéfice global actualisé du projet pour la collectivité.
- Le taux de rentabilité interne (TRI) correspondant au taux d'actualisation qui annule la VAN SE. Le TRI exprime l'équilibre entre les coûts d'investissements et les bénéfices liés à la mise en service du projet. (III.2.3. Les résultats du bilan pour la collectivité - 2.3.1. Les indicateurs socio-économiques et l'analyse du risque macro – économique p.155)

La VAN-SE est calculée avec un système d'actualisation **basé sur l'évolution du PIB** retenu sur la durée d'évaluation, via une anticipation de la croissance économique. (p.156).

Pour analyser l'influence du risque systémique sur le projet, la méthode suivante est utilisée :

1. calculer la VAN-SE du projet avec un taux d'actualisation de 4 % (c'est à dire avec une croissance du PIB entre 2 et 3 % - Rapport Quinet sur l'évaluation socio-économique des investissements publics)
2. calculer la VAN-SE dite « stressée » (c'est à dire avec une croissance du PIB de 0 %)
3. Si la VAN-SE stressée est négative, le projet est présumé vulnérable aux risques systémiques et les indicateurs socio-économiques et les tests de sensibilité doivent être réalisés et présentés en considérant un taux d'actualisation de 4,5 % (c'est à dire avec une croissance du PIB entre 2,5 et 3,5 % : du jamais vu depuis les années 70 !).

Or, quand on teste la robustesse des indicateurs du projet de liaison A28 / A13 avec une croissance du PIB à 0% (c'est à dire à PIB constant sur la durée de projection de l'évaluation), la VAN stressée obtenue est négative : - 586 millions d'euros 2010.

Ainsi, le projet de liaison A28/A13 est présumé vulnérable aux risques macro-économiques (ou systémiques).

Pour cette raison, la suite de l'étude socio-économique recalcule les indicateurs avec un taux d'actualisation à 4,5% plutôt qu'à 4%, qui aboutit... à des résultats favorables au projet !

Sur la durée de l'évaluation (jusqu'en 2070), les avantages actualisés cumulés conférés par le projet s'élèveraient à 752 millions d'euros 2010.

Selon l'avis du CGI (Commissariat Général à l'Investissement, pièce K, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de contournement est de Rouen, p.36) "*les scénarios de PIB proposés par le CEREMA, sur demande de la DGITM, sont décalés de notre point de vue des perspectives de croissance à ce jour*".

"Contrairement aux risques spécifiques testés par la DGITM à conditions financières données, le risque systémique sur le PIB, donnée pour laquelle nous avons jugé le scénario de base optimiste, n'a pas été testé dans le cadre de l'analyse de sensibilité de la subvention d'équilibre dans l'étude financière." (Commissariat Général à l'Investissement, pièce K, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de contournement est de Rouen, p.40).

♦ L'OUTIL DE CALCUL SOCIO-ÉCONOMIQUE ÉVALUE LES COÛTS ET AVANTAGES ACTUALISÉS PAR POSTE.

Il faut ici souligner "*l'impossibilité pour la contre-expertise de travailler directement avec les données en entrée du calculateur socio-économique*" (pièce K, avis du CGI, p.5), la maîtrise d'ouvrage ayant utilisé un utilitaire de calcul socio-économique ne permettant pas de disposer de l'ensemble de la chaîne de calcul comme dans un tableur classique. "*Il pâtit de l'effet « boîte*

noire » propre à tout modèle et ainsi rend plus difficile le travail de contrôle." (pièce K, avis du CGI, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de contournement est de Rouen, p.31).

Le principal avantage présenté repose sur **l'évaluation des gains de temps, chiffrés à 1,5 milliards d'euros TTC** (pour 31 millions de "gains environnementaux" - les impacts sur la biodiversité n'étant pas évalués, en l'absence de méthodologie et de valeurs de référence - et 47 millions pour les gains de sécurité. tableau p.157, partie III.2.3.2 : La décomposition de la VAN-SE par type d'avantages).

Les gains de temps sont ensuite traduits dans le bilan en valeurs monétaires, par l'utilisation de *valeurs du temps*.

Ainsi, les avantages liés au projet pour les usagers sont calculés en gains de temps de parcours, qui seraient "largement supérieurs aux coûts engendrés par les autres postes", et notamment le péage.

Les gains de temps avancés dans l'étude sont localisés sur les itinéraires suivants :

- Le trafic de transit Nord/Sud qui peut gagner jusqu'à 30 minutes en heure de pointe.
- Les flux reliant Rouen (giratoire aux vaches) et la vallée de l'Andelle peuvent gagner jusqu'à 30 minutes en heure de pointe.
- Les flux reliant le secteur de Louviers Val de Reuil et Rouen peuvent gagner jusqu'à 10 minutes en heure de pointe.

Les méthodes de calcul de ces gains de temps ne sont pas expliquées dans l'étude socio-économique. Ils le sont en revanche dans un rapport complémentaire commandé par l'agglomération Seine-Eure.

Pour les habitants de cette agglomération Seine-Eure, le gain de temps est impossible. La liaison déboucherait en effet sur le "rond point aux Vaches" à Saint-Etienne du Rouvray, rejoignant le boulevard industriel (RD18E ou E46), déjà saturé aux heures de pointe.

Basée sur l'outil de calcul Google map itinéraire, l'étude fausse les résultats actuels pour obtenir un gain de 10 minutes. 16 à 22 minutes sont aujourd'hui nécessaires pour relier la Place Thorel à Louviers au rond point des Vaches à Saint-Etienne du Rouvray (environ 20kms).

Quel calcul permettrait de réduire ce temps de transport de 10 minutes, en respectant les vitesses autorisées ? C'est un problème mathématique d'un niveau CM2.

Or, toute l'analyse de l'atteinte des objectifs par la variante préférentielle (partie III.1.2. p.125) est basée sur cette hypothèse de gains de temps de parcours, **qui feraient accepter le péage par les usagers**.

Difficile de faire plus direct et rapide que l'A13, à plat, que ce soit pour le rond-point des vaches ou la Sud III. Bien que la majorité des Casois préfère contourner le péage, et perdre quelques minutes plutôt que payer 2,10€. Pourquoi payeraient-ils plus cher pour aller prendre un premier péage à Val-de-Reuil, emprunter un viaduc long de 1,7 km culminant à 25m de haut, redescendre au niveau de la Seine, avant de remonter sur le plateau jusqu'à l'échangeur de Gouy, aller jusqu'aux Authieux pour affronter un nouveau viaduc, avec une pente à 5% celui-là, redescendre vers Oissel où on pourra emprunter un nouveau viaduc au dessus de la voie de chemin de fer après avoir passé un second péage... ? Un peu tordu pour une amélioration d'une liaison qui est directe, sans changer d'altitude, sans pentes, via l'A13.

Quant au désenclavement de la vallée de l'Andelle, c'est au Conseil départemental de l'Eure que la question a été vite tranchée, par l'ensemble des groupes, le 20 juin 2016 : il n'y aura pas de

désenclavement de la vallée de l'Andelle du fait de l'infrastructure. Et ce que veulent les habitants, c'est faire cesser ce flux de camions qui traverse les communes, 1000 / j. Avec l'infrastructure viendrait, dans 8 ans, une interdiction de trafic de transit.

Mais pourquoi ne pas l'appliquer maintenant ? Si on ne veut pas l'appliquer dès maintenant, pourquoi l'appliquerait-on dans 8 ans ?

Pour le président du CD27, cette autoroute ne sert qu'aux rouennais, c'est donc à la métropole de payer.

S'agissant des risques spécifiques, le rapport de contre-expertise du CGI pose d'abord des questions sur **le scénario retenu par l'étude socio-économique sur les tendances en matière de population et d'emploi :**

"Les trois aires géographiques d'intérêt sont soumises à des dynamiques démographiques atones depuis la fin des années 90, et notamment inférieures à la moyenne nationale. Ainsi la population de Haute Normandie a crû de +0,2 % par an entre 1999 et 2006, la zone d'emploi de Rouen de +0,3 % par an et la zone de proximité de +0,1 % par an. Au sein de ces aires d'intérêt, les pôles urbains ont strictement stagné à l'instar de la Métropole Rouen Normandie qui connaît une croissance démographique nulle sur la période, alors que ce sont les couronnes périphériques, périurbaines et les communes rurales qui ont été les plus dynamiques.

Cette démographie atone, qui s'accompagne d'un déclin de l'industrie, pèse sur l'activité et l'emploi de la zone d'intérêt. Ainsi l'évolution du PIB et de l'emploi dans la région, globalement uniforme sur longue période entre l'Eure et la Seine-Maritime, est largement en-deçà des dynamiques nationales.

(...) Nous recommandons à la maîtrise d'ouvrage de tempérer le discours conclusif de son analyse stratégique au regard de la faiblesse structurelle de la dynamique socio-démographique de l'aire d'étude." (pièce K, avis du CGI, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de contournement est de Rouen, p. 16)

Deuxième risque spécifique pointé par la contre-expertise du CGI : *"l'augmentation des coûts du projet est testée sur une assiette étroite, alors que la littérature économique laisse penser que les incertitudes sur les coûts, bien que très variables d'un projet à l'autre, atteignent en moyenne 20 % de l'investissement total au même stade d'avancement des études techniques pour les projets routiers."*

Troisième risque : Les niveaux de péages sont sans doute sous-estimés.

"Les experts plaident pour une hypothèse de péages plus élevée considérant que celle qui a été retenue pour l'ensemble des études techniques du projet de liaison A28-A13, s'inscrit dans une fourchette basse de ce qui peut être constaté sur des concessions autoroutières récemment attribuées par l'État." (voir la pénétrante A150 à l'Ouest de Rouen, avec ces 17cts du kilomètre, soit 3,20€ pour 18kms)

http://www.normandie-actu.fr/trois-autoroutes-de-normandie-parmi-les-plus-cheres-de-france_215662/

Quatrième risque : *"Le taux de contrevenants à l'interdiction PL de 15 % peut sembler plus probable qu'il ne l'est dit, notamment si l'on se réfère à ce qui a pu être observé par ailleurs dans d'autres agglomérations où des enquêtes ont été menées et ont montré des proportions identiques de contrevenants, et si l'on se représente la difficulté qu'il y a à distinguer de l'extérieur un PL en transit (interdit) d'un PL qui dessert l'agglomération (autorisé). S'il est compréhensible qu'aucune mesure précise d'accompagnement de l'interdiction de transit ne soit détaillée dans le cadre du projet, l'adoption de telles mesures sera impérative pour obtenir les résultats escomptés sur le report de trafic de transit sur la nouvelle infrastructure."*

Les transporteurs eux-mêmes le concèdent : l'autoroute génère des coûts de péage parfois trop lourds, donc évités. M. Lesimple, responsable du département Etudes Aménagement à la Chambre de Commerce et d'Industrie Portes de Normandie (Eure), l'a dit lors de la réunion publique de Louviers le 26 mai dernier : *"Pourquoi sortent-ils de l'autoroute ? Bah, parce qu'ils sont arrivés à destination ! [rires dans la salle] Donc, il y a aussi effectivement des problèmes de coûts de transport, et effectivement des comportements dont il faut parler avec les syndicats professionnels de transport."*

Résultat : ce sont les shunts qui encombrant de camions nos départementales pour contourner les péages. C'est le shunt de l'A150 : les transporteurs avaient alerté dans un communiqué de (juin 2015) : le péage est trop cher ! C'est bien sûr la même chose pour les automobilistes, à 3,20€ les 18kms. Résultat : au bout d'un an d'exploitation, l'infrastructure accueille 50% de trafic en moins par rapport aux prévisions. C'est la même chose dans la vallée de l'Andelle, avec le shunt de Criquebeuf sur l'A13, et le rabattement vers la RD6014 via la RD321.

Les coûts d'entretien des départementales se reportent sur des conseils départementaux exsangues, et sur les contribuables.

◆ OBJECTIF N°1 : DESENGORGER ROUEN

Désengorger le coeur de ville, quelle belle idée ! Imaginez une ville sans pollution, avec tous les commerces, les centres culturels, les écoles...

À mauvais diagnostic, mauvais remède ! Est-ce que c'est le transit routier qui engorge Rouen ?

Sur les 900 000 déplacements quotidiens dans la métropole, 768 000 se font en véhicule particuliers, utilitaires ou camions. Essentiellement en motorisation diesel. La moitié sont des déplacements en interne, sur moins de 6 km. Mais de plus en plus de périurbanisation, avec des conséquences sur la congestion urbaine de 1 à 3.

Sur la base des études fournies par le CEREMA, Air Normand montre la répartition des émissions de polluants, par types de véhicules :

Cela saute aux yeux : les sources de la pollution et de la circulation proviennent quasiment intégralement du parc de véhicules légers, particuliers pour plus de moitié de toute la circulation, et utilitaires légers. *air-normand-repartition-emissions-km*

Les véhicules lourds (poids lourds, bus et autocars) ne représentent que 6% des kilomètres parcourus dans l'agglomération.

Au demeurant, les véhicules lourds sont responsables de 25% des émissions de NOx et de 21% des émissions de PM10.

Il est d'intérêt public et général de limiter ces pollutions, mais ce sont des véhicules en échange ou en interne. La seule solution est de d'investir dans le report modal.

◆ L'INTERET REGIONAL EST TOUT AUSSI CONTESTABLE.

Les cartes le montrent, l'activité économique et les flux logistiques normands sont essentiellement situés sur un axe Est-Ouest, c'est l'axe Seine, et tous les ports, à l'Ouest de Rouen.

Or, la liaison A28-A13 s'intègre clairement dans un axe Nord-Sud, comme indiqué dans le rapport de la Région Normandie : il aurait ainsi vocation à relier les ports du Nord (Anvers ou Calais) à la péninsule ibérique. C'est autrement dit l'axe "Calais-Bayonne" contournant Paris par l'Ouest et réclamé par l[1] es transporteurs internationaux. Ces camions européens traverseraient

la région comme un couloir, sans **aucun gain économique** pour la région (on sait même que certains camions transportent leur propre carburant, moins cher). Voir l'émission Cash Investigation qui expliquait en avril dernier les règles du cabotage dans le transport routier européen : <http://video.lefigaro.fr/tvmag/video/cash-investigation-expliques-la-regle-de-cabotage-dans-le-transport-routier/4869930285001/>

Au final, ce contournement Est de Rouen n'est pas d'intérêt général pour la Région, et va à l'encontre du développement de nos ports, tout au profit du transport routier international et au dumping social, au détriment des frets ferroviaire et fluvial.

	<i>Ferroviaire</i>	<i>Fluvial</i>	<i>Camions</i>	<i>Tonnage (millions t)</i>	<i>EVP (en millions)</i>
Le Havre	5 %	9%	86 %	63,51	2,3
Rouen	5 %	9%	86 %	21,16	0,12
Dunkerque	4,99 %	4,37 %	90,62 %	47,62	0,26
Rotterdam	11 %	30 %	59 %	441,52	11,86
Anvers	8 %	32 %	60 %	184,13	8,63
Hambourg	34 %	2 %	64 %	130,93	8,86

Ce qui caractérise les 3 plus grands ports européens, c'est justement de ne pas être soumis à la prépondérance du routier. Entre 80% et plus de 90% dans les ports français, contre 60% dans les grands ports. Alors que nos ports sont placés dans des estuaires, sur des grands fleuves, et aux confluences des grandes lignes de chemin de fer, les politiques, et même la SNCF choisissent le mode tout routier.

74% des marchandises échangées entre UE et le reste du monde le sont par voie maritime. L'UE planifie 50% d'augmentation des échanges d'ici 2030. Un des enjeux de demain est le pré et post acheminement, c'est à dire des ports aux métropoles. Avec l'augmentation des trafics, les navires sont devenus colossaux, et déchargent 18 000 EVP (des conteneurs).

18 000 EVP, mis bout à bout, cela fait 1080 km, bien plus que la distance Hambourg-Paris ! Effectivement, presque tous les trafics en échange se font par route, dans les agglomérations, en polluant et en concurrençant les autres modes de transports qui utilisent la route et les trottoirs.

C'est un désavantage pour les ports, mais c'est une volonté politique et des "milieux" économique. D'ailleurs, le premier des routiers, c'est la SNCF, avec sa filiale à 100% Géodis. SNCF fait donc concurrence au rail, mais pour devenir le géant français du transport routier... international.

Avec sa filiale en Roumanie, Geodis peut donc employer des chauffeurs payés... 237 € brut par mois.

♦ AU FINAL, QUE RESTE-T-IL DES OBJECTIFS ASSIGNÉS À LA LIAISON A28-A13 ? LE TRAFIC ROUTIER INTERNATIONAL.

Et nous souhaitons faciliter le trafic international entre les ports du Nord et l'Espagne, alors qu'il existe déjà une autoroute, l'A28, sous-utilisée, qui permet le trafic nord-sud, l'axe Calais-Bayonne. Pourtant cet axe Nord-Sud existe déjà : c'est l'A28 !

Il est d'ailleurs clairement établi dans le rapport que les deux infrastructures seraient concurrentes, avec un avantage pour la portion nord de l'A28 **si elle demeurait gratuite** : faudrait-il donc y mettre un péage ?

C'est ce que suggère par 2 fois le rapport de la Région Normandie : "La jonction A 28/Contournement Est devrait être le point de départ d'une réflexion sur le **statut** et la fonction du tracé de l'A28 dans sa traversée de l'agglomération rouennaise (notamment

dans sa traversée de la vallée des deux rivières et de son arrivée sur la place St Paul ou le bd de l'Europe,...)" (p.27)

*"L'interconnexion à l'A 28 et la déviation du trafic à partir du point d'échange avec le Contournement Est de Rouen/Liaison A 28-A 13 amènent des questions concrètes de choix de hiérarchisation et de rôle des infrastructures. **La concurrence entre les deux axes est quasi certaine si l'accès à l'A 28 est maintenu à l'identique**, ce qui revient fortement à questionner les fonctionnalités de l'A 28 dans sa traversée de Rouen, préalablement à la réalisation du contournement Est de Rouen/liaison A 28-A 13." (P.25)*

La liaison A28-A13 nécessiterait en outre la liaison sud avec l'A28, passant par la RN154, aujourd'hui soumise à une autre enquête publique pour être requalifiée en autoroute payante au sud d'Evreux (rebaptisée A154).

C'est un scénario qui favorisera éventuellement certains logisticiens, en proposant des solutions de picking, et en offrant l'opportunité pour les transporteurs et les groupes internationaux de trouver une sérénité avec le transbordement en provenance des ports du nord, **aux dépendants des ports de la façade maritime normande**. La volatilité des échanges dus à la concurrence dans les offres hexagonale et mondiale devrait amener à plus de raison.

Vous avez des cartes à disposition, qui établissent visiblement ce schéma d'infrastructures à vocation internationale et francilienne, **sans aucun intérêt régional normand**.

Tous ces considérants remettent en cause l'utilité publique de cette infrastructure.

◆ LES ALTERNATIVES AU CONTOURNEMENT EST EXISTENT

La métropole rouennaise dispose de plusieurs accès, et son trafic se concentre à 89% à l'Ouest de l'agglomération. Le contournement par l'Est rallongerait le trajet, avec un péage dissuasif.

Citons le dossier du Débat public de 2005 (p.96) : "La mise à péage du contournement Est aurait pour effet direct de diminuer son attractivité et donc de réduire ses effets :

- Environ 40 % du trafic de transit* qui aurait emprunté le contournement gratuit n'emprunterait pas un contournement payant ;
- Le rôle de déchargement du centre ville (et en particulier du pont Mathilde) du trafic poids lourds serait conservé ;
- Une diminution du trafic en traversée de Seine par rapport au scénario «contournement gratuit» se produirait. Elle traduirait une limitation des déplacements des communes des plateaux est et nord à destination de la rive gauche."

Le 6ème franchissement de la Seine à l'Ouest par le Pont Flaubert peut rapidement être complété par les accès nécessaires permettant de relier l'A15 rive droite à l'A13 rive gauche - en dissociant les flux de poids lourds (vers le boulevard maritime) des véhicules légers. Le secrétaire d'Etat aux transports, à l'époque M. Cuvilliers, a apporté 100 millions d'euros pour ce projet, également inscrit dans le dernier budget de la Région Normandie.

Améliorer et compléter les aménagements existants, avec des accès gratuits, voilà une utilisation raisonnée de l'argent public, rare et précieux pour réaliser les projets d'intérêt général.

Pour les plateaux Est, une ligne de bus en site propre (la T6) permettrait de décharger la voirie de nombre de voitures. Un axe de transport en commun en site propre comme la future ligne Nord-Sud de la métropole (T4), ce sont 20.000 déplacements évalués par jour, pour un coût total de 100 millions d'euros, soit 11 fois moins que la liaison A28-A13, pour un nombre de déplacements comparable à celui estimé par la DREAL en 2005 (sans péage).

Imaginons la même ligne en site propre pour les Plateaux Est avec des rabattements en transport à la demande et des parkings relais : ce seront de nouvelles solutions de mobilité, et moins de pollution. La réouverture de la gare de Darnétal serait aussi une opportunité.

Des transports plus performants pourraient avoir le même effet pour la vallée de l'Andelle, en fluidifiant le trafic. Les camions y passent déjà en nombre pour rejoindre l'Île de France en évitant les péages de l'A13 (comme les automobilistes, ils utilisent la sortie 20 à Criquebeuf). Une nouvelle infrastructure à péage rechargerait encore en camions cette vallée de l'Andelle. On le voit pour tous les axes secondaires parallèles à des autoroutes payantes. Ce que veulent les habitants, c'est faire cesser ce flux de camions qui traverse les communes, 1000 / j. Avec l'infrastructure viendrait, dans 8 ans, une interdiction de trafic de transit. Mais pourquoi ne pas l'appliquer maintenant ? Si on ne veut pas l'appliquer dès maintenant, pourquoi l'appliquerait-on dans 8 ans ?

Pour les habitants de l'agglomération Seine-Eure, les solutions passent par la gratuité du péage d'Incarville (massivement évité par une sortie 20 à Criquebeuf très accidentogène) et par une liaison ferroviaire Rouen-Evreux passant par Louviers, avec des gares en ville - pour éviter de devoir prendre sa voiture pour aller dans une gare au milieu des champs.

Réorganisons enfin la filière logistique pour décongestionner nos routes (où passent plus de 70% des marchandises transportées en Haute-Normandie), en relançant le fret fluvial et ferroviaire, moins émetteurs de gaz à effet de serre que les camions.

La rénovation des lignes ferroviaires existant entre les silos des coopératives céréalières et le port de Rouen permettrait de réduire des trafics routiers d'échange avec le port, et la pollution dans l'agglomération. Là où le contournement Est n'apporterait rien.

La réouverture de la ligne Orléans-Rouen, si on en faisait une priorité nationale, permettrait de compléter cette réduction de trafic pour les céréales de la Beauce, et d'assurer un avenir pérenne au port de Rouen. Réduire les échanges céréaliers routiers, et aussi les échanges VL entre Évreux et Rouen. Là il y a un choix politique, offrant une véritable alternative au tout routier.

Pour le flux de transit restant, un arrêté préfectoral et des contrôles peuvent l'interdire, comme cela fut mis en place après l'accident du Pont Mathilde.

Ce sont des questions de volonté politique, d'intérêt général et d'utilisation judicieuse de l'argent public.

N'attendons pas une autoroute destructrice de notre environnement et très risquée sur le plan financier, pour réaliser dès maintenant les investissements nécessaires au développement des transports en commun, des parkings relais, des plans vélos, du fret fluvial et ferroviaire, trop longtemps délaissés. Ces investissements seront beaucoup moins coûteux, moins risqués, et ils profiteront au plus grand nombre, durablement. Le centre-ville de Rouen se trouvera ainsi apaisé et sa pollution réduite.