



Europe Ecologie Les Verts - Normandie

## *Enquête publique Liaison A28-A13 – Contournement Est de Rouen*

### **CONTRIBUTION de Véronique Bérégovoy, Secrétaire régionale EELV-Normandie**

---

Actuellement, Secrétaire régionale d'EELV Normandie, j'ai été en charge de l'élaboration du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), en tant que Vice-Présidente, de la région Haute-Normandie de 2010 à 2015, déléguée à l'environnement et au plan climat énergie.

Force est de constater que ce projet de liaison A28-A13 n'est pas du tout conforme aux enjeux et objectifs de ces deux schémas structurants qui permettent d'aménager le territoire de façon cohérente en lien avec les enjeux de préservation de la biodiversité, essentielle à nos vies et les enjeux climatiques, énergétiques et de la qualité de l'air. En effet, il va à l'encontre des orientations, préconisations et objectifs de ces schémas qui s'inscrivent dans la réalité d'un territoire.

Il est donc important de faire quelques rappels sur l'état préoccupant de la Haute-Normandie dans plusieurs domaines, pour comprendre la nocivité d'un tel projet. Non seulement, il ne va pas résoudre les problèmes que ses promoteurs affirment mais il va accentuer de manière significative les difficultés existantes.

Les quelques données chiffrées que je vais énoncer proviennent du SRCAE et du SRCE. C'est sous la présidence de la région de l'époque et de l'Etat (représenté par la DREAL) que les travaux de ces schémas ont été effectués, avec la participation d'une centaine d'acteurs représentant toutes les activités du territoire. L'ensemble de ce travail avec les études et les chiffres qui l'accompagnent a été validé pour tous les participants.

Chacun a pu constater que l'analyse de l'occupation du sol actuelle met en évidence le fort impact des activités humaines en Haute-Normandie.

*« Un développement fort des espaces artificialisés, environ 41% de plus en Haute-Normandie par rapport à la France métropolitaine. »*

*« Une faiblesse du volume d'espaces naturels environ 46% de moins en Haute-Normandie par rapport à la France métropolitaine. »*

L'analyse des évolutions récentes met en évidence une augmentation continue de l'artificialisation des milieux aux dépens des milieux agricoles et naturels.

*« Au cours des dix dernières années, l'espace urbanisé a fortement progressé, principalement au détriment des espaces agricoles auxquels il a prélevé environ 300 hectares par an et, des espaces naturels auxquels il a prélevé environ 100 hectares par an. »*

La Haute-Normandie est donc particulièrement concernée par les atteintes à l'environnement qui ont essentiellement trois origines : l'évolution des pratiques agricoles, le développement urbain et industriel et le développement des infrastructures de transports.

Mais pour maîtriser l'impact sur la biodiversité et les continuités biologiques ainsi que sur le changement climatique et diminuer les pollutions, une des solutions est de réaliser des documents de planifications que sont les SCOT et les PLU à condition que ces derniers intègrent, en amont ces enjeux. C'est d'ailleurs l'objectif principal des schémas SRCAE et SRCE, inscrits dans les lois Grenelle. Ainsi les SCOT et PLU doivent prendre en compte le SRCAE et le SRCE.

Les principaux enjeux du SRCE sont :

- Limiter la consommation de l'espace pour préserver les zones agricoles et naturelles en luttant contre l'étalement urbain et la périurbanisation.
- Préserver et restaurer des réservoirs de biodiversité dont certains sont en danger imminents.
- Préserver et restaurer des corridors écologiques aux différentes échelles, locales, régionales et inter-régionales.

C'est un document cadre et réglementaire qui intègre la Trame verte et Bleue régionale (continuités écologiques, déplacements des espèces végétales et animales, réservoirs de biodiversité). La trame verte et bleue (TVB) est donc un nouvel outil au service de l'aménagement du territoire qui a pour but, entre autre, de réduire la fragmentation des habitats, permettre aux espèces de se déplacer, assurer les corridors écologiques entre les espaces naturels et atteindre le bon état des eaux.

Une des principales causes de l'érosion de la biodiversité est la fragmentation des milieux naturels et des paysages. Elle isole les populations animales et végétales et empêche les espèces d'accomplir leur cycle de vie. Ce morcellement a un impact direct sur la société humaine puisque de nombreux services écologiques fournis par la nature sont menacés : régulation et épuration des eaux de ruissellement, protection des sols contre l'érosion, l'amélioration de la qualité de l'air, la pollinisation, le patrimoine paysager...

Ainsi, ce projet de part son ampleur va considérablement amplifier les phénomènes de fragmentation, d'artificialisation des sols en détruisant définitivement des espaces agricoles, des espaces naturels, des boisements.

Alors même que la Haute-Normandie est l'une des régions les plus fragmentées de France, ce projet ne va qu'augmenter de manière significative ce problème.

Il est de même pour la problématique des gaz à effet de serre (GES) et la pollution de l'air.

Et parmi les enjeux du SRCAE, il y a celui de la diminution des GES et de l'amélioration de la qualité de l'air.

Sur ce sujet aussi, la Haute-Normandie détient un triste record, celui d'être la première région de France émettrice de GES par habitant.

Ainsi, un axe autoroutier supplémentaire de 41km, comme la liaison A28-A13, avec ses 2X2 voies, une vitesse de circulation à 130km/h, et la construction de 5 viaducs, cela ne va qu'augmenter les émissions de GES (d'ailleurs c'est ce qui est affirmé dans le rapport de l'autorité environnementale) et continuer à dégrader la qualité de l'air.

Non seulement, nous n'allons pas tenir nos engagements (qu'ils soient locales, nationales, européens ou mondiaux) mais nous allons continuer à accélérer le processus de dégradation multiples.

Et d'ailleurs, il est rappelé dans le SRCAE, que le développement équilibré de l'espace régional (Haut-Normandie) doit être fondé sur des principes de durabilité. Pour cela, il est préconisé qu'il faut « *favoriser la densification et le renouvellement urbain dans les agglomérations, les villes et les centres-bourgs de la région tout en limitant l'artificialisation supplémentaire du sol pour préserver les zones agricoles et espaces naturels* ».

Et toutes les constructions d'autoroutes, de contournements en France, quelques qu'elles soient, ont démontré que ces nouvelles voies de circulation s'accompagnaient d'un étalement urbain sans précédent, venant combler les espaces vides proches des nouveaux axes. Aucun projet de cet ordre n'a pu démontrer le contraire.

De plus, le réseau routier en région (Haute-Normandie) s'étend sur près de 30 000 kilomètres linéaires dont 2,3 % de voiries structurantes (2% au niveau national). De ce fait, la Haute-Normandie a un réseau routier plus dense que la moyenne nationale. Ce territoire est déjà maillé par trois autoroutes majeures l'A13, l'A28, l'A29.

Ainsi, pouvons-nous, nous poser la question suivante :

A quoi auront servis le SRCAE et le SRCE, si ce n'est pour rien changer, continuer à développer un aménagement du territoire issu des « 30 glorieuses » qui ne tient pas compte des enjeux d'aujourd'hui ?

D'un côté, on va construire une autoroute dont l'utilité n'est pas du tout prouvée (avec un coût exorbitant) et de l'autre on va réduire à néant tous les efforts que les habitants, les entreprises, les collectivités engagent sur leur territoire quotidiennement, pour tenir leurs engagements dans la lutte contre le changement climatique, la réduction de la pollution atmosphérique et la perte de la biodiversité !

A cela, certains répondent, la « solution miracle » qui est « Mesures Compensatoires ».

Mais à partir du moment où un espace est détruit, où qu'il soit et quel qu'il soit, il est détruit à jamais. Les mesures compensatoires ne sont jamais à la hauteur des destructions effectuées. **La preuve est que malgré la mise en place de celles-ci, la France continue de perdre tous les 10 ans, l'équivalent d'un département en espace naturel et agricole. Si ces mesures étaient efficaces, cet état de fait n'existerait pas.**

Dans le dossier (en pièce G), il est abordé le document d'orientation et d'objectifs du SCOT de la métropole Rouen Normandie. Dans un premier temps, il est noté qu'il est incompatible pour partie avec le projet contournement-est. « *Certaines prescriptions entraînent une incohérence, notamment vis à vis de la consommation foncière, de la préservation des corridors et réservoirs de biodiversité, des trames aquatiques et humides, calcicoles et sillicoles, de la préservation des paysages et de la pérennité des espaces agricoles* ».

Et puis dans un second temps, on nous fait part des mesures à prévoir pour « *réduire les incidences du projet sur l'environnement* » et les mesures à prévoir pour une mise en compatibilité.

Il est choquant de voir qu'on ne parle pas de destructions mais « d'incidences » et de plus les mesures envisagées ne sont pas à la hauteur de l'ensemble des destructions et des problèmes que cela va engendrer. On parle de « *réduire l'impact surfacique sur les habitats naturels ainsi que la destruction d'espèces végétales en concevant et en adaptant au mieux l'emprise définitive de l'infrastructure ainsi que les zones de chantier* », « *recourir aux viaducs* », alors qu'eux-mêmes vont provoquer de graves problèmes, « *reconstituer les lisières* », « *compenser les habitats naturels* ». A la lecture de toutes ces préconisations, on ne voit aucune mesure concrète qui soit quantifiable, tout cela manque de précisions et reste très flou.

Il en est de même à propos des mesures compensatoires qui sont abordées dans le dossier du maître d'ouvrage et qui ressemblent plus à un catalogue de bonnes intentions que de mesures concrètes et précises : « Adoucir les talus de remblai, réaliser des aménagements paysagers, optimiser le tracé dans la mesure du possible, prévenir et parer aux pollutions accidentelles... ». Cela n'est pas sincère et ne répond ni à l'ampleur de tout ce qui sera détruit et ni aux nouveaux problèmes qui vont apparaître.

Il est temps d'arrêter ce projet qui n'est pas un projet d'avenir mais bien du passé. D'ailleurs, si il était si urgent, si indispensable à notre développement, comment se fait-il qu'en 50 ans, il n'a jamais pu voir le jour ?

Aujourd'hui, nous devons intégrer que les temps changent et que nous sommes face à de nouveaux défis essentiels pour l'humanité et la vie de nos concitoyens : la lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et la perte de la biodiversité. L'urgence aujourd'hui est de réduire la voiture et les camions en développant les transports en communs, les déplacements doux, le fluvial et le fret.

Aménager nos territoires durablement dans l'intérêt général des habitants, telle doit être la priorité.

**Véronique BEREGOVOY,**

**Secrétaire régionale EELV - Normandie**