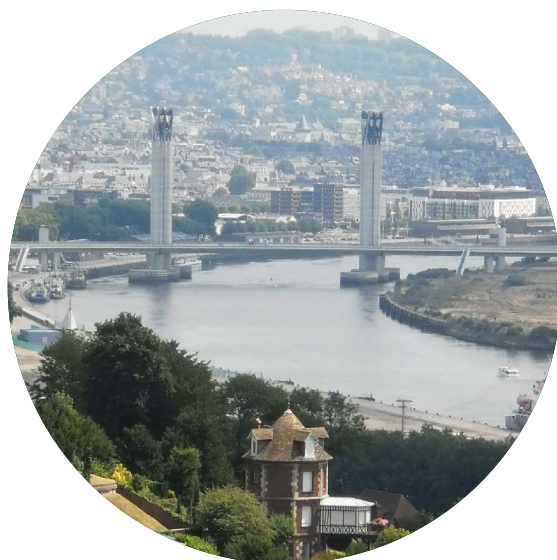




CONTRIBUTION À L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE LA LIAISON A28-A13

*des Élu-es Décidons Rouen &
des Élu-es EELV de la Métropole*



DÉCIDONS ROUEN
CITOYENNE ET ÉCOLO !



Métropole Rouen Normandie

Dans les cartons depuis 40 ans le projet de contournement Est a fait l'objet d'un débat public en 2005, puis d'une concertation en 2014 sur la base d'un nouveau projet avec tracé préférentiel, confirmé aujourd'hui par une enquête publique. Ce projet, qui coûtera plus d'1 milliard, est un gâchis d'argent public et est dépassé par les enjeux de déplacement de notre Agglomération. Car le contexte a fortement évolué - ne serait-ce que depuis 2005 - ne le rendant plus d'actualité et caduque. De plus le projet de tracé préférentiel révèle beaucoup trop d'incertitudes et les impacts sur le territoire sont très élevés par rapport à l'usage qui sera fait de l'infrastructure et de son coût.

En effet, quel sera exactement le niveau de pollution atmosphérique et sonore aux abords de l'ouvrage ? Le trafic réel avec la présence d'un péage ? Le coût de ce péage ? Quelles collectivités, et à quelle hauteur, financeront ce chantier estimé à près de 900 M€ ? Comment garantir que les poids lourds, même si un arrêté les y oblige, emprunteront bien ce contournement plutôt que de continuer à utiliser les routes secondaires pour éviter le péage ?

A) ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 2005

Depuis le débat public de 2005, le contexte local a fortement évolué, remettant en cause, plus que jamais, l'utilité de ce projet.

Evolution des infrastructures routières locales

Les nouveaux aménagements routiers qui ont eu lieu depuis, combinés avec l'A150/A151, et connectés avec l'A29, ont permis de constituer un véritable « contournement Ouest de Rouen » entre l'A28 au Nord et l'A13 au Sud de Rouen, par le pont Flaubert. De plus, l'écart de kilométrage entre le tracé de liaison A28-A13 par l'est de Rouen (41 km) et celui de ce « contournement Ouest de Rouen » tel que décrit ci-dessus sera très faible (moins de 10 kilomètres). Ainsi pour gagner 9 km, il va falloir déboursier 1 milliard d'euros, soit 111 millions du kilomètre ! Ce qui ne paraît pas économiquement ni raisonnable ni pertinent.

Evolution des transports publics

En matière de transport de voyageurs, l'offre s'est également étoffée dans la Métropole Rouen Normandie depuis le débat public sur le projet de Contournement Est de Rouen. La Métropole a adopté son nouveau Plan de Déplacements Urbains, prévoyant de nouvelles infrastructures structurantes de transports collectifs, telle la ligne T4 qui sera en service fin 2018 (estimation d'au moins 15.000 v/j pour 100 millions d'investissement).

Evolution des finances publiques

L'impact sur la santé des finances publiques actuelles n'a pas été évalué, alors que les comptes publics sont actuellement dans une situation très difficile, et que le gouvernement continue à diminuer les dotations de l'Etat. Les économies nécessaires pour rétablir nos comptes publics, rendent impossible d'imaginer une augmentation de la contribution de ces dernières dans le financement de la liaison A28-A13.

Surtout que certaines collectivités participent déjà au financement d'autres infrastructures. Par exemple, la réalisation des accès définitifs du Pont Flaubert, rive gauche, est estimée à 200 millions d'euros. Le projet figure au projet de Contrat de plan Etat - Région Haute-Normandie 2015-2020. Dans ce cadre, il est prévu que son financement soit pris en charge pour moitié par l'Etat, à 25% par la Région, 15% par la Métropole et 10% par le Département.

L'argent public est de plus en plus rare et doit être utilisé dans l'intérêt de tous. L'Etat comme les collectivités locales voient leurs dettes explosées. S'il ne faut pas renoncer pour autant à investir pour

l'avenir sur notre territoire, les projets financés doivent répondre à de réels besoins des habitants et permettre de développer l'attractivité de notre territoire.

Dans ce contexte, le projet de la liaison A13-A28 est inquiétant. Comment assumer une subvention d'équilibre au concessionnaire en cas de déficit de l'infrastructure ? Quelle sera la clé de répartition entre les différentes collectivités ?

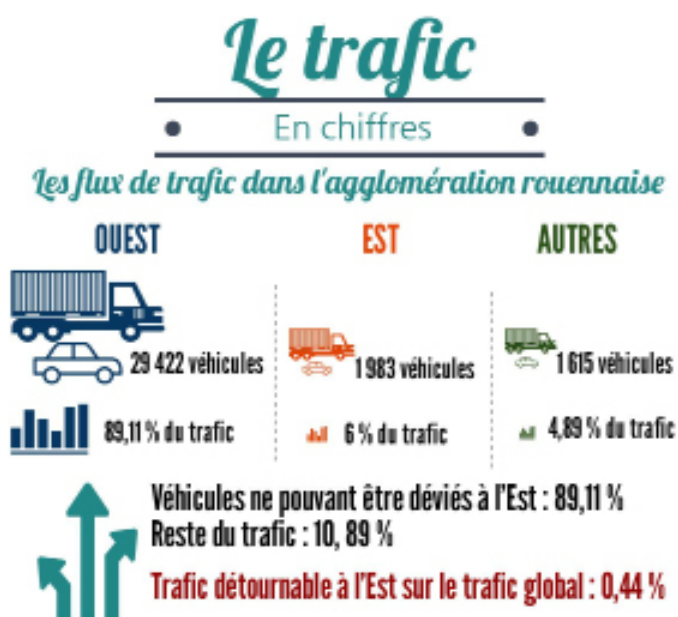
Enfin, une clause de déchéance sera-t-elle inscrite au contrat de concession, prévoyant le remboursement des coûts de construction et la reprise de la dette bancaire par les collectivités traversées par l'autoroute, si la rentabilité de l'infrastructure n'est pas atteinte ? C'est le cas par exemple pour l'A65, concédée à Aliénor, filiale de la Sanef et d'Eiffage.

Le soutien des collectivités dans ce contexte d'incertitude revient à signer un chèque « en blanc ».

B) UNE INFRASTRUCTURE QUI NE RÉPOND PAS AUX ENJEUX DE DÉPLACEMENT DE NOTRE TERRITOIRE

La réalité du trafic dans notre Agglomération

Le Plan de Déplacement Urbain de la CREA évalue que 73% des déplacements dans l'Agglomération sont de moins de 6 km, dont 60% en voiture. Ce qui signifie que le trafic de transit, qu'est censé absorber le futur Contournement Est est marginal dans les déplacements qui se font quotidiennement dans notre Métropole. Du coup ces trajets de moins de 6 km ne seront pas concernés par le Contournement Est.



Par ailleurs, les flux de trafic traversant l'agglomération se font essentiellement à l'ouest (89%). Seulement une part marginale est détournable à l'est (cf. *Chiffres trafic issus du CETE Normandie*). Le trafic qui arrive aujourd'hui de l'Est et qui se rend à l'Ouest (port de Rouen) emprunte le tunnel de la Grand'Mare et le pont Mathilde... et continuera à le faire puisque le Contournement Est sera à péage !

Les estimations de trafic de 2005 sur le potentiel contournement Est (*avant que ne soit décidé qu'il y ait un péage et avant les nouvelles infrastructures à l'Ouest dont le Pont Flaubert*) étaient pour la fourchette haute de 33.000 véhicules/jour. Avec le péage nous pouvons considérer que la réalité de la fréquentation sera bien plus basse, voir divisée par

deux comme pour l'A150 (50% de trafic en moins que les estimations annoncées pendant l'enquête publique). Le Pont Mathilde absorbe lui environ 80.000 v/j. Pendant la fermeture du Pont Mathilde, les transports en commun ont absorbé environ 15.000 voyageurs / j supplémentaires... et les prévisions pour la future Ligne 4 qui sera en service fin 2018 sont d'environ 15.000 voyageurs / jour pour la fourchette basse !

Un risque de saturation des axes pénétrants de l'Agglomération

Le contournement Est ne désengorgera pas le centre-ville de Rouen au vue de la réalité des déplacements sur notre territoire communautaire. Au contraire, le paradoxe est qu'il risque de provoquer une saturation des axes pénétrants de l'Agglomération.

En effet, 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. »

« Il y a en effet convergence entre les intérêts des ménages en quête de l'accession 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. »

Ce développement périurbain aurait pour conséquence l'augmentation du trafic et une nouvelle saturation, contraires aux objectifs assignés au contournement Est :

« 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).

La destination des périurbains ne change pas, pour le travail, pour la culture ou les loisirs, les échanges avec le CHU, les universités et tous échanges nécessaires au sein de la Métropole. Mais ils devront utiliser quasi systématiquement leurs véhicules particuliers, n'ayant pas d'autres alternatives. Rouen même sera engorgé de plus de déplacements automobiles. Et si un urbain n'effectue en voiture qu'un aller-retour par jour en moyenne, c'est 3 à 4 déplacements quotidiens pour un périurbain. Et un ménage périurbain est multi-motorisé, deux véhicules ou plus, tandis que le taux reste largement mono-motorisé pour un urbain. Le contournement Est générerait donc une congestion urbaine accentuée, plus de stationnements, plus de pollutions et de particules.

La question de la pollution

L'autorité environnementale a alerté que le contournement Est induirait 50.000 tonnes de CO2 en plus, notamment sur la rive gauche, sans compter les effets du développement de la périurbanisation qui n'ont pas été pris en compte. Cette augmentation de la pollution nuirait à la santé des habitants des zones situées à proximité du contournement Est, et viendrait s'ajouter à celle déjà très présente sur notre territoire.

Le Contournement Est n'est donc pas la solution pour diminuer la pollution sur notre territoire. Pour réduire la pollution il faut mettre l'argent public dans le développement des transports en commun sur la Métropole, et en liaison avec les agglomérations voisines.

Cette infrastructure aura également des impacts sur la pollution de l'Eau. Il y a 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 pour le péage, près de la nappe, 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 circulation des camions du centre-ville de Rouen

Les poids lourds transitent essentiellement à l'Ouest, ou vont au port de Rouen. Les camions éviteront le péage du contournement Est comme ils évitent déjà celui d'Incarville sur l'A13, malgré un arrêté leur interdisant.

Ce risque est dénoncé par le rapport du CGI (*avis du CGI, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de contournement est de Rouen*) : «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.»

L'autorité préconise de rétablir l'arrêté en vigueur pendant la fermeture du Pont Mathilde, qui interdisait les poids-lourds en transit sur l'A28 / tunnel de la Grand'Mare et les faire passer à l'Ouest. Et renforcer les contrôles. Cette solution est réalisable sans contournement Est et elle serait nécessaire de toute façon même avec la réalisation du contournement, sinon ils emprunteront cet itinéraire pour éviter le péage du contournement Est.

Par ailleurs, la vallée de l'Andelle est déjà un couloir pour les camions qui veulent éviter les infrastructures à péages entre la région parisienne et la Métropole. Ils empruntent notamment l'échangeur de Criquebeuf pour éviter les péages de l'A13. Une nouvelle autoroute à péage n'améliorera pas cette situation de zone de transit. La solution serait la gratuité du péage d'Incarville.

Ainsi le contournement est ne désengorgera pas le centre-ville de Rouen, il risque au contraire d'y amener encore plus de véhicule. De plus il ne répond pas aux enjeux des déplacements quotidiens essentiellement intra-agglomération (pour rappel 73% des déplacements de notre territoire font moins de 6km). Pour désengorger le centre-ville de Rouen et réduire la pollution (dont nous avons souvent des pics !) il faut :

- Rétablir l'arrêté qui était en vigueur pendant la fermeture du pont Mathilde qui interdisait aux Poids Lourds d'emprunter l'A28 / tunnel de la Grand'Mare et les faire passer par l'ouest (cf. Carte plus bas). C'est ce que nos groupes défendent depuis des années (bien avant la fermeture du Pont Mathilde) et c'est ce que préconise aujourd'hui l'Autorité Environnementale.

- Développer les transports en commun qui absorberont une partie des 73% de trajets dans l'Agglo qui font moins de 6km et à 60% en voiture ! ... et réduiront d'autant la pollution. Car comme l'a alerté l'autorité Environnementale, le CE se serait 50.000 tonnes de Co2 en plus ! Certes pas en centre-ville de Rouen mais cela ne fait que déplacer le problème.

- Finir le contournement Ouest de Rouen. Les travaux des accès sud du Pont Flaubert sont budgétés, restent ceux de la tête Nord. Les aménagements à l'Ouest ont déjà coûté des millions, finissons les et utilisons les plutôt que de redépenser 1 milliard pour une infrastructure qui concernera au mieux entre 10.000 et 15.000 v/j et ne désengorgera pas le centre-ville de Rouen.

C) LA QUESTION CENTRALE DU PÉAGE

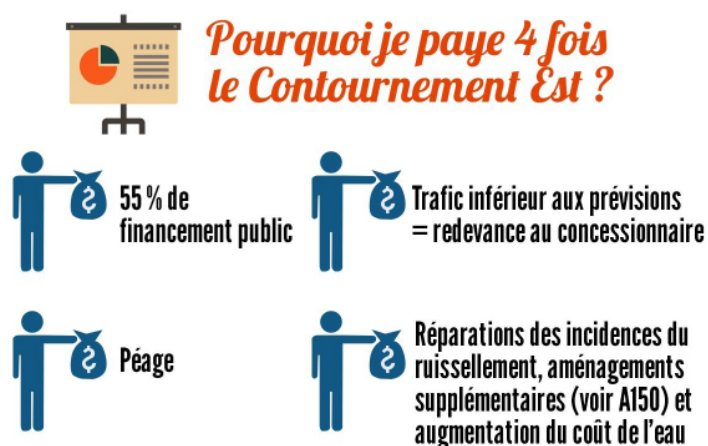
Des prévisions de fréquentation surestimées

Depuis le débat public de 2005 il a été acté que le projet de contournement Est se ferait avec un péage. Cet élément essentiel va impacter le nombre potentiel d'utilisateur de l'infrastructure, et donc sa rentabilité. Le chiffre annoncé en 2005 de 27.000 véhicules empruntant quotidiennement une rocade Est gratuite doit être fortement revu à la baisse.

En effet, depuis 2005, de nouvelles infrastructures ont vu le jour ou ont été améliorées. Cela a permis peu à peu de réaliser un contournement à l'ouest de Rouen : SUD III, Pont Flaubert, l'A150.

De nouvelles lignes de transports en commun vers Rouen ont également été aménagées notamment en site propre. Pour rappel, 73% des déplacements, dont 60% en voiture, font moins de 6 km.

Ce contournement ne se réaliserait que dans le cadre d'une concession à un partenaire privé et serait à péage, ce qui réduirait son utilité et de 40% le nombre de véhicules l'empruntant. L'A150 a 50% de trafic en moins que ce qui était annoncé dans l'enquête publique. En cas de déficit, une clause de déchéance sera certainement négociée avec le concessionnaire - comme ce fut le cas pour l'A65 avec Aliénor, filiale de Sanef et d'Eiffage. Les collectivités finançant déjà 55% du projet, le risque avéré de déficit de l'infrastructure reposera donc sur les finances publiques.



Le coût du péage

La contre-expertise du CGI juge dans son avis que les niveaux des 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».

Les habitants de notre territoire vont donc payer plusieurs fois cet ouvrage, par la participation financière des collectivités et de l'Etat, par le péage quand ils l'utiliseront et par l'éventuelle redevance qui sera payée au concessionnaire - en cas de non rentabilité du projet - sur les finances publiques. S'ajouteront aussi les coûts pour les réparations des incidences de ruissellement, aménagements supplémentaires (voir A150) et augmentation du coût de l'Eau.

D) LA RENTABILITÉ INCERTAINE DU PROJET

Selon l'avis du Commissariat Général à l'Investissement (CGI-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).

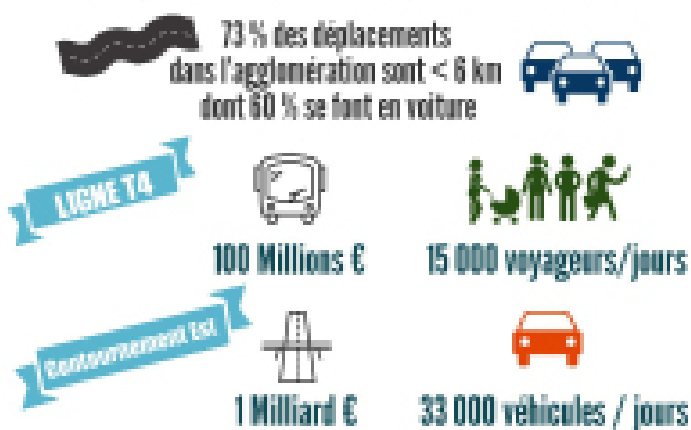
Il faut aussi souligner «l'impossibilité pour la contre-expertise de travailler directement avec les données en entrée du calculateur socio-économique» (pièce K, avis du CGI, p.5), la maîtrise d'ouvrage ayant utilisé un utilitaire de calcul socio-économique ne permettant pas de disposer de l'ensemble de la chaîne de calcul comme dans un tableur classique.» (Pièce K, avis du CGI, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de contournement est de Rouen, p.31).

Une infrastructure éventuellement rentable sans concurrence des transports en commun

Par ailleurs la charte (« Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire » signée par l'Etat et les collectivités concernées) évoque le développement des transports en commun grâce au contournement, le maître d'ouvrage, en réponse au CGI qui met en doute le calcul de la VAN (valeur Actualisée Nette) et la rentabilité de l'infrastructure, assure que la rentabilité sera assurée parce qu'il n'y aura pas de transports en commun présents ou futurs venant concurrencer l'autoroute.

« Concernant les flux transitant via le barreau vers l'Eure, une majorité des itinéraires relie le secteur de Louviers – Val de Reuil et le centre de Rouen. Pour ces mouvements-là, il n'existe pas de concurrence en réseau de transports en commun urbain, mais il existe cependant une offre de transport ferroviaire entre Louviers et la Gare de Rouen-Rive Droite. Pour tous ces usagers la concurrence du mode routier est préexistante de par l'existence d'une liaison routière de qualité via l'A13. La concurrence du mode routier est donc pré-existante et n'est pas exacerbée par le projet. Par ailleurs, les documents de planification des principales collectivités concernées ne laissent pas envisager le développement d'un réseau de transports en commun directement concurrentiel avec l'infrastructure nouvelle. Le plan de déplacement urbains de la métropole inscrit même la volonté de se saisir de l'opportunité offerte par la baisse de trafics sur les pénétrantes de l'agglomération, suite à l'ouverture du contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13, afin d'y développer une circulation apaisée et d'y favoriser le report modal. Aussi le maître d'ouvrage en a-t-il conclu qu'il n'existe globalement pas de concurrence entre le réseau de transports collectifs existants et futurs et l'infrastructure projetée et donc que l'hypothèse selon laquelle la mise en service du projet ne modifiera pas la répartition modale, pour les flux qui l'emprunteraient, est acceptable. » (Pièce K – mémoire en réponse au CGI par la DREAL).

Comparer avec les transports en commun



Des coûts sous-estimés

Le deuxième risque spécifique pointé par la contre-expertise du CGI est la sous-estimation des coûts (Pièce K, avis du CGI, Contre-expertise de l'évaluation socio-économique du projet de contournement est de Rouen) : « 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.»

Calculer le coût réel

Coût du projet = 1 milliard d'euros



Lors du débat public de 2005, le trafic estimé de cette nouvelle infrastructure était de 27.000 v/j, pour une rocade gratuite. Depuis, au vu des nouvelles infrastructures routières, de réseau de transports en commun et de l'annonce d'un péage, ces prévisions de trafic paraissent largement surestimées.

À titre d'exemple, l'A150 a 50% de trafic en moins que ce qui était annoncé dans son enquête publique. Le péage incitera les utilisateurs (et notamment les poids lourds) à utiliser des itinéraires d'évitement. Ainsi la somme investie paraît trop importante au vu du nombre de véhicule qui seraient susceptibles de l'emprunter. A titre de comparaison, la future ligne de bus T4 – dont la réalisation va coûter 100 millions – sera empruntée par 15.000 voyageurs/j. Dans une fourchette haute, le contournement Est réalisé pour 1 milliard, sera emprunté par 20.000 à 27.000 v/j.

Des gains de temps surestimés

Le principal avantage du projet de la liaison A13-A28 présenté repose sur l'évaluation des gains de temps, chiffrés à 1,5 milliards d'euros TTC (*Tableau p.157, partie III.2.3.2*). 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 Rueil 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 ?

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. Sans gain de temps, les potentiels utilisateurs emprunteront des itinéraires d'évitement du péage.

E) De forts impacts

Le risque de développer la périurbanisation

Il y a convergence entre les intérêts des ménages en quête de l'accession 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. Ainsi cette nouvelle infrastructure risque de développer près de ces échangeurs de nouveaux pôles d'activités (sans forcément créer de nouvelles activités, mais essentiellement un effet de déplacements) et de nouvelles zones d'habitat.

Une évaluation d'expériences antérieures a mis en évidence qu'une augmentation de la 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.

L'habitat

Le contournement Est/liaison A28-A13, en permettant l'accessibilité à des secteurs plus éloignés, aura, si aucune mesure n'est mise en œuvre, un impact sur les coûts du foncier dans un périmètre plus large qu'actuellement. Dans ces conditions, la périurbanisation aura toutes les chances de se reporter sur des communes plus lointaines, même si l'on peut penser que le coût du carburant en minimisera quelque peu l'ampleur. Les nouveaux espaces ouverts pour la maison individuelle attireront nombre de ménages, en particulier des jeunes et/ou des primo accédant, ce qui contribuera à renforcer la ségrégation socio-spatiale.

Le choix résidentiel des ménages est également fortement motivé par l'accessibilité à l'emploi. Et pour nombre de «navetteurs» qui effectuent chaque jour des distances domicile-travail pour accéder aux grandes zones d'emplois, le contournement Est/liaison A28-A13 modifiera la donne, ne serait-ce que parce qu'il effacera deux obstacles de franchissement de la Seine, à Rouen et à Val-de-Reuil.

Les zones d'activité

Les acteurs privés (aménageurs, commerciaux, artisans...) d'une manière générale, exercent une forte pression auprès des maires pour que la création de zones d'activités soit autorisée, notamment au plus près des échangeurs, lieux particulièrement convoités par les commerciaux et les transporteurs.

Certains élus de communes rurales quant à eux, sont légitimement soucieux de créer des emplois sur place afin de minimiser la dépendance de leurs communes, et sont sensibles à «l'effet magique.» que représente une telle infrastructure. Il y a donc convergence d'intérêts des acteurs privés et des élus et il y a un risque que se créent de nombreuses petites zones d'activités et/ou commerciales, souvent inférieures à 10 hectares, pensées dans une logique communale mais surtout dans une logique d'opportunité et non de besoin. Elles concourent à la fois au mitage du paysage et à l'augmentation

du trafic automobile induit par l'activité elle-même et le déplacement des salariés.

L'environnement

● du Contournement Est ●



Les espaces agricoles et naturels

Périurbanisation et zones d'activités sans maîtrise risquent également 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.

F) LES ALTERNATIVES AU CONTOURNEMENT EST EXISTENT

Finir le contournement par l'Ouest

L'aménagement des accès définitifs du Pont Flaubert ouvre la perspective d'une alternative beaucoup moins onéreuse pour les contribuables et pour les usagers : celle d'un contournement par l'Ouest, là où se concentre le trafic et dont l'essentiel des infrastructures existent déjà.

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'A28 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, voilà une utilisation raisonnée de l'argent public, rare et précieux pour réaliser les projets d'intérêt général.

Développer les transports en commun

Pour les plateaux Est, une ligne de bus en site propre 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 15.000 déplacements évalués par jour (fourchette basse), 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.

Faire passer le trafic poids lourds de transit par l'ouest

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. Cet arrêté peut être restauré en interdisant aux poids lourds de transit d'emprunter l'A28 au niveau du Puceuil.

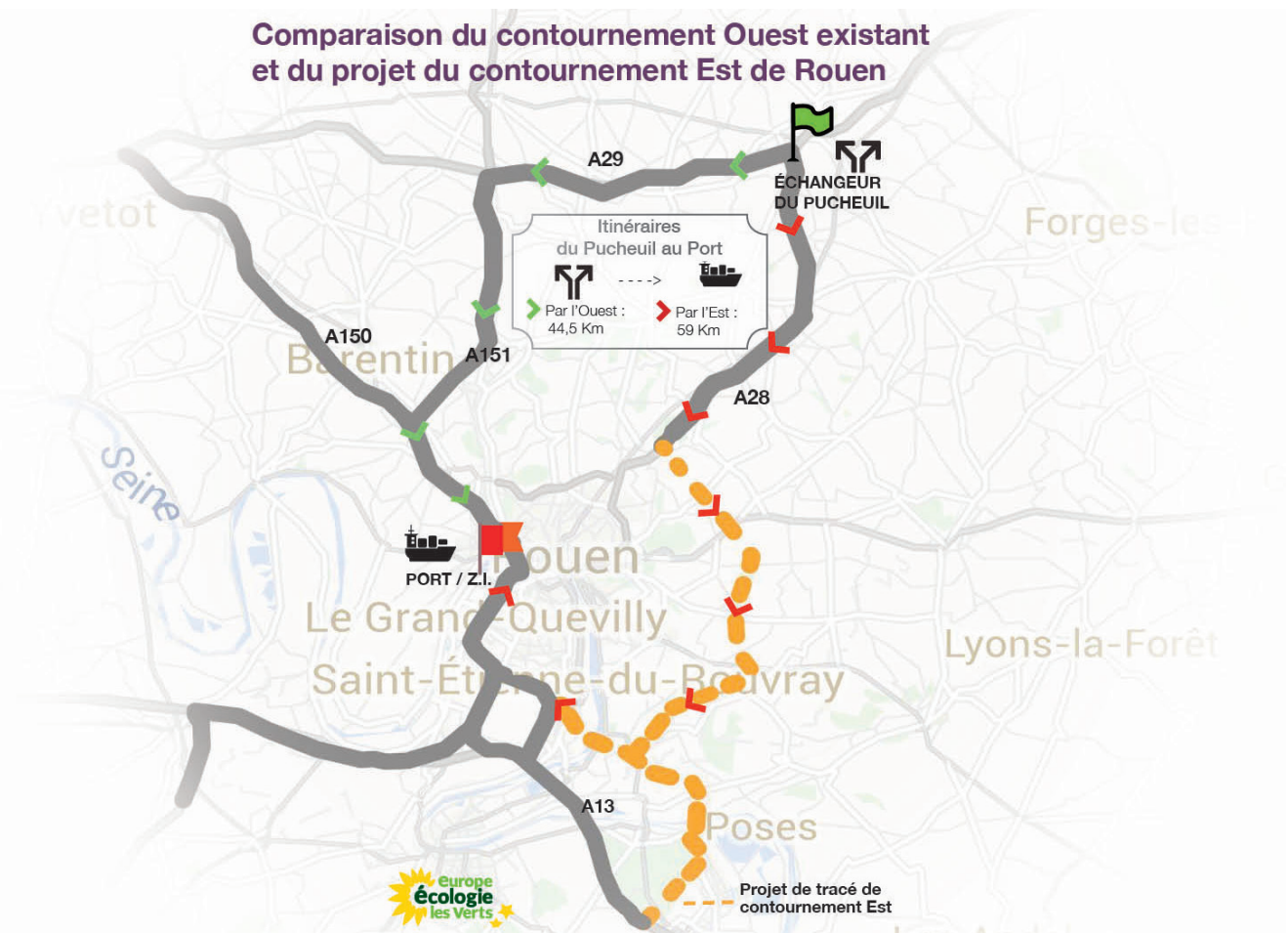
La charte questionne donc la concurrence de l'A28 vers le tunnel de la Grand Mare et le pont Mathilde. Plus loin encore, évoquant la zone Quincampoix Isneauville et l'A28 :

« L'ensemble de ces usages confère beaucoup de dynamisme et de tension à cet espace. Le point de connexion majeur de l'A28 avec le contournement Est, va les accentuer. 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...) »

La question du statut de l'A28 a été posée de nombreuses fois : les milieux économiques ont proposé à plusieurs reprises le statut autoroutier à péage d'Écalles à Isneauville, une mesure qui serait évidemment incomprise et combattue par tous les habitants périurbains qui se sont installés à proximité de l'A28, du fait de sa gratuité.

Les écologistes, de leur côté, ont posé de nombreuses fois la question de l'interdiction de la traversée du tunnel de la Grand Mare aux poids lourds. Ce fut le cas, lorsque le pont Mathilde était hors service, et le cœur de l'agglomération en avait été soulagé. Pourquoi n'est-elle pas rétablie immédiatement, car il n'y a pas besoin du contournement pour soulager Rouen, sans attendre 8 ans. Nous pourrions obliger les poids lourds à passer par l'ouest, l'A29, l'A150 et la sud III.

Outre que cela permettrait de remettre un peu à flot l'A150, le cœur de ville et les quais de Rouen seraient délestés de tous les poids lourds en transit ou en échange vers le nord. Nous proposons d'ailleurs de n'utiliser pour les poids lourds que la partie sud de la Sud III, privilégiant une séparation des poids lourds et des véhicules légers : les Poids Lourds vers le boulevard Maritime et le port, les Véhicules Légers empruntant toute la Sud III.



Restructurer l'existant

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 les tous axes secondaires parallèles à des autoroutes payantes.

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.

Par ailleurs, l'agence d'urbanisme de la Métropole propose prioritairement trois axes de travail :

- Repenser une politique globale de déplacements et une réorganisation du système de transport local (urbain et périurbain) en parfaite complémentarité avec la réorganisation de l'étoile ferroviaire rouennaise et le positionnement des gares ;

- Reconsidérer la question de l'organisation générale des espaces d'activités (y compris logistiques) à l'échelle du bassin d'emploi de Rouen, en partant du principe que l'infrastructure nouvelle aura, avant tout, des conséquences sur les flux économiques ;

- Formaliser les intentions d'aménagement globales et partenariales sur le secteur géographique concerné par le contournement.

CONCLUSION

Le projet de contournement Est ne répond pas aux besoins de déplacement du territoire :

- 73% des déplacements sur l'Agglomération font moins de 6 km
- Le trafic se fait essentiellement à l'ouest
- Il existe déjà des infrastructures routières à l'ouest, (restent les aménagements des accès nord et sud du Pont Flaubert à finir) qu'il faut par ailleurs rentabiliser
- Il y a un fort risque de saturation des axes pénétrants de l'Agglomération, avec le développement de zones d'activités et de la périurbanisation.

Le projet de contournement Est présente trop d'incertitudes pour être accepté en l'état :

- Des coûts sous-estimés
- Des prévisions de trafic sur estimées
- Une rentabilité mise en question
- Un contexte difficile des finances publiques
- Des impacts environnementaux forts et pour certains non évalués à ce jour.

Le projet de contournement Est est inutile car des alternatives existent :

- Finir le contournement Ouest de Rouen
- Développer les transports en commun pour répondre au maximum aux déplacements quotidiens de moins de 6km qui constituent 73% des déplacements au sein de notre Agglomération
- Rétablir l'interdiction aux Poids Lourds d'emprunter l'A28 à partir du Puceuil pour les faire passer par l'ouest (A29 – A151 – Pont Flaubert – Boulevard Maritime – A13).

Nous comprenons alors que le contournement Est perd tout son sens, inutile régionalement, inutile pour le trafic de transit, et inutile pour éviter les camions en ville et réduire la pollution. Ce sont des questions de volonté politique, d'intérêt général et d'utilisation judicieuse de l'argent public.

Investissons plutôt sans attendre dans les solutions de mobilité pour tous, dans un contexte où la France a accueilli en décembre 2015 la 21ème Conférence des Parties pour le Climat (COP21). Les engagements à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, doivent nous pousser à revoir radicalement nos conceptions de l'aménagement du territoire.