Contribution Enquête Publique
Contournement Est de Rouen

Horizon Normandie Nature Environnement

08.07.2016

Page

M. Fabius 12 12 2015 Engagement de la France sur le Climat COP 21 5

Projet de contournement : pas résilient dès 1993. 5

Accélération du changement climatique : urgence de s'adapter 6

Historique critique du projet : 1972 - 2016 9

Utilité de l'autoroute projetée 15

Pour les habitants

Pour l'activité et l'emploi 16

Pour la décongestion 18

Pour l'activité agriculture 19

Pour la logistique 20

Analyse de trafics 23

Analyse critique, méthodologie… 31

Prospective: objectifs pas atteints 35

Financement 37

Deux projets, deux financements ?

Clause de déchéance

Clause "Paysage " 38

Impact autoroute / Environnement naturel et humain 39

Études Environnementales, réductions d'impact ? 41

Agriculture 44

Milieu Forestier 45

Biodiversité 46

Environnement Physique : Eau 48

Cartographie 55

Air

Nuisances sonores 56

La qualité de vie du riverain 57

Conclusion

PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN LIAISON A28-A13

Le secteur des transports est le premier secteur émetteur de GES en France (29,6 % des émissions) dont 94,7% des émissions de CO2 sont dues à la route. Il est également un fort contributeur aux émissions de polluants (17,9 % des émissions de particules PM 2,5 et 54,8 % des émissions d'oxydes d'azote en 2014).

La part des transports est très importante dans la pollution de l'air. Les moyennes nationales masquent des disparités très importantes. Ainsi, 60 % des émissions de particules fines et jusqu'à 80 % des émissions de dioxyde d'azote émanent, en centre-ville, des transports. En outre, l'effet cocktail de la multiplication des polluants sur la santé a été reconnu. Une étude menée par l'Agence nationale de sécurité sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) en 2012 a ainsi répertorié 380 polluants routiers, dont 30 classés cancérigènes. Par ailleurs, un nombre incalculable d'études évoquent les conséquences de la pollution routière sur la santé. Il a ainsi été démontré que les enfants vivant dans des zones exposées ont des capacités pulmonaires réduites. En France, la pollution de l'air représente 145 morts prématurés par jour et, 43 000 décès, en 2013, étaient liés aux seules particules fines PM 2,5. De l'ordre de 17 % des particules sont imputables aux transports en général, dans lequel le transport routier représente toujours plus de 80 %, quel que soit le type de particules. Contrairement à ce qui pourrait être pensé, la première forme de décès n'est pas respiratoire, mais cardiovasculaire.
Outre les épisodes de température extrêmes relativement connus, le changement climatique vient aggraver la pollution de fond à l'ozone en raison d'une réaction entre le dioxyde d'azote et la chaleur. Ainsi, les épisodes de particules fines généralement observés au printemps résultent d'une conjonction entre épandage agricole, chaleurs printanières et trafic routier. De plus, les cas d'allergies s'avèrent plus nombreux avec l'allongement des périodes de pollinisation.
Les enjeux sont particulièrement importants pour le transport routier qui représente à lui seul près de 93 % des émissions du secteur des transports, dont la moitié provient des véhicules particuliers.

Lutter contre le réchauffement planétaire, c'est donc repenser notre façon de nous déplacer et de transporter nos marchandises. Le projet de contournement Est de Rouen va à l'encontre de cette objectif.

Avis de FNE sur le projet de contournement est de Rouen

France Nature Environnement estime que parfois, sous certaines conditions locales liées à la sécurité et à la santé des populations, la création de quelques liaisons routières peut être motivée en ultime recours, et seulement si elles n'ont pas de caractéristiques autoroutières. Mais il est nécessaire pour tout nouveau projet routier d'examiner au préalable, de manière approfondie et en concertation, les solutions alternatives, les aménagements protecteurs et/ou réducteurs possibles, et les résultats de l'étude d'impact, notamment pour la biodiversité.

Au-delà de ces situations ponctuelles et bien identifiées, France Nature Environnement demande l'abandon de tous les projets autoroutiers. C'est le cas du projet de contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13. Un tel projet doit pouvoir être remplacé par des infrastructures plus favorables au report modal et permettant le développement de transports plus respectueux de l'environnement.

Le projet de contournement routier Est de Rouen doit être abandonné, sauf à vouloir remettre en question les avancées de la 21éme conférence des parties (COP21) de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, promulguée en août 2015.
Le contournement routier à l'Est de Rouen, en bordure de l'agglomération aurait forcément pour conséquence d'inciter les citoyens à l'utiliser au détriment des transports en commun pour leurs déplacements dans l'agglomération. Il permettrait de nouveaux trafics routiers induits, Il s'opposerait alors clairement aux objectifs visant à réduire la place de la voiture.

Conclusion

L'objectif d'une déclaration d'utilité publique est de procéder à une mise en balance des avantages et inconvénients d'un projet, notamment dans ses dimensions économiques, sociales et environnementales : *« U*ne opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée , le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente » *(*Conseil d'Etat, 20 octobre 1972, Sté Civile Ste Marie de l'Assomption). Ainsi, la présentation des objectifs poursuivis par l'opération concernée ainsi que de ses impacts environnementaux, entre autres, est primordiale. **Le projet de contournement Est de Rouen ne présente pas un intérêt tel qu'il justifie les atteintes environnementales, le coût financier et les atteintes sociales qu'il va occasionner. Sa déclaration d'utilité publique nous parait par conséquent inopportune.**

« Les hommes, au fond, ça n'a pas été fait pour s'engraisser à l'auge, mais ça a été fait pour maigrir dans les chemins, traverser des arbres et des arbres, sans jamais revoir les mêmes ; s'en aller dans sa curiosité. C'est ça connaître ». Jean Giono, *Que ma joie demeure, Grasset 1936*

Le 12 Décembre 2015, Laurent Fabius présentant le nouveau texte à la clôture de la Conférence de Paris de 2015 sur le climat (COP 21) déclarait :
« Nous voici donc presque au bout du chemin, et, sans doute, au début d'un autre. […] Nous sommes en effet parvenus, et c'est ma conviction profonde, à un projet d'accord ambitieux et équilibré qui reflète les positions des parties. […]
Il reconnaît la notion de « justice climatique », et il tient compte, sur chaque sujet, des responsabilités différenciées des pays, de leurs capacités respectives à la lumière des circonstances nationales. […]
Il nous aidera, tous, à prendre le tournant d'un développement résilient, faiblement émetteur, fondé sur des modes de vie soutenables. Car, au-delà des strictes questions climatiques, cet accord va servir les grandes causes que sont la sécurité et la production alimentaires, la santé publique, la lutte contre la pauvreté, les droits essentiels et en fin de compte la paix ».

Horizon Normandie Nature Environnement se réjouit de cette prise de position et des engagements de la France sur des sujets qui nous préoccupent depuis des décennies et nous tiennent particulièrement à cœur. Comment ces principes vertueux et à appliquer d'urgence seront-ils déclinés dès maintenant dans la réalité locale, en particulier sur notre territoire ?
L'enquête publique sur le Contournement Est de Rouen-liaison A28/A13 est l'occasion de démontrer une volonté forte de prendre en compte ces problèmes et leurs solutions dans une perspective réaliste, soit *« prendre le tournant d'un développement résilient »*.

En 1993, déjà le Schéma de voirie à moyen et long terme de l'agglomération de Rouen estimait nécessaire de revoir les raisons qui avaient poussé à imaginer les projets d'infrastructures présentées dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1972. Effectivement, *« Le réseau imaginé à l'époque pour une agglomération géographiquement plus étendue, mais qui devait être plus dense s'est révélé surabondant et hors de proportion avec les moyens financiers des collectivités et de l'Etat ».*[1]
En 1993, la non réalisation du contournement Est s'expliquait par le décalage pendant la période 1972 - 1993 entre les hypothèses de croissance, démographique et économique (les chocs pétroliers depuis 1973) et les possibilités réelles, dont l'absence de financement.
Qu'en est-il aujourd'hui ? En 2016, les hypothèses présentées dans le dossier d'enquête publique, très optimistes, ne risquent elles pas d'être désavouées ? Ce qui a freiné la mise en chantier de cette infrastructure se résume t il à l'enveloppe financière ? Non ! La géologie, la topologie, le poids de l'histoire n'ont pas changé, depuis les constats de 1993 :
« Le site de Rouen est particulièrement difficile. Sur la rive droite, le plateau domine de 140 mètres environ le cours de la Seine. Des affluents, Robec, Cailly (Aubette) ont creusé des vallées occupées par une urbanisation ancienne […] ». La présence du port, presque au centre de la ville […]. Tout ceci explique que les principaux axes de circulation convergent vers le centre de l'agglomération, et que l'on n'ait pas construit une rocade périphérique à l'instar de beaucoup d'autres agglomérations ».[2]

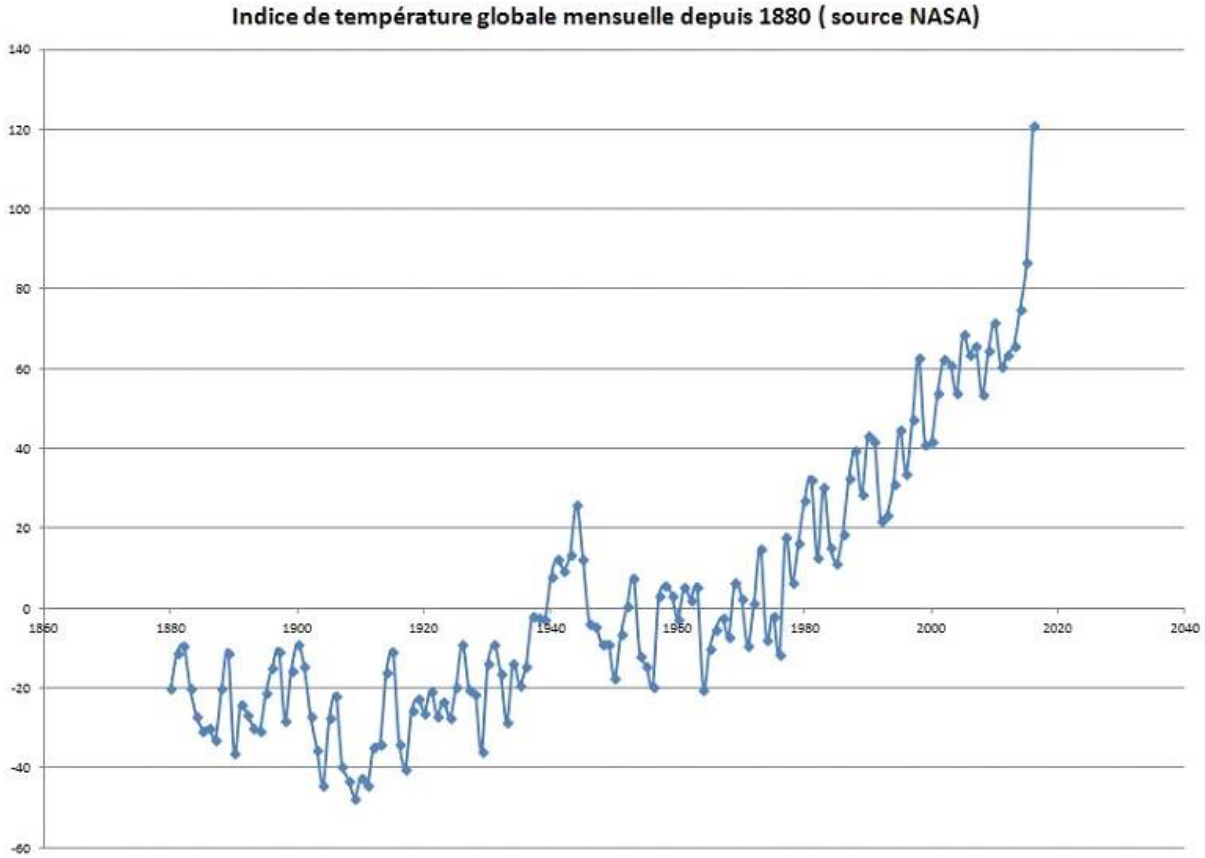
[1] Agglomération de Rouen, schéma de voirie a moyen et long terme, dossier de concertation mai 1993 page 3
[2] Agglomération de Rouen, schéma de voirie a moyen et long terme, dossier de concertation mai 1993 page 4

En 2016, l'absence de périphérique-contournement à Rouen n'est d'ailleurs pas un scandale : des villes portuaires, ou frontalières, d'autres avec un contexte de franchissement de fleuve difficile ou positionnées dans des vallées, ou pour d'autres raisons n'ont pas de périphérique autoroutier[3].
En 2016, comme le recommande Monsieur Laurent Fabius (COP 21), il faudra adopter ***des modes de vie soutenables***, ce qui demande de repenser nos déplacements (nombre, buts, modes) qu'ils soient contraints ou de loisirs. Ce n'était pas une préoccupation en 1993 : *« l'augmentation de la mobilité concourt à la qualité de la vie, et les français se déplacent de plus en plus pour leurs loisirs»*[4].

Depuis plus de 45 ans et cela malgré les évidences, les décideurs persistent dans la volonté de prolonger indéfiniment les mêmes schémas de pensée, et donc le réseau de voirie à long terme de l'agglomération n'est jamais remis en cause, malgré l'urgence.

En effet, **le changement climatique s'accélère…**

Pour s'en convaincre, il suffit de consulter le graphique ci-dessous montrant l'évolution de la température moyenne annuelle à la surface de notre planète, le 0 correspondant à la moyenne sur la période 1951 – 1980, la température étant exprimée en centième de degré Celsius. Pour arriver à cet indice, la NASA compile chaque mois des dizaines de milliers de relevés météo en provenance des stations terrestres et des balises météo en mer. Pour consulter le tableau de données : http://data.giss.nasa.gov/gistemp/tabledata_v3/GLB.Ts+dSST.txt



[3] Des agglomérations sans périphérique autoroutier ; les villes portuaires ; frontalières ; avec le contexte de franchissement de fleuve difficile ou en vallées Grenoble, Rouen, Nancy, Tours, Orléans, Clermont Ferrand, Avignon, Angers … Et d'autres raisons : Dijon, Reims, Perpignan, Nîmes.

[4] Agglomération de Rouen, schéma de voirie a moyen et long terme, dossier de concertation mai 1993 page 4

De 1970 à 2010, la planète a connu une élévation de sa température de surface moyenne d'environ + 0,16°C par décennie. Puis, sur la période 2013 - 2016 (pour 2016, c'est la moyenne des 4 premiers mois de l'année qui figure sur le graphique), l'augmentation de la température est 10 fois plus rapide, puisqu'elle atteint +0,16°C par an... Et sur les 7 derniers mois, par rapport aux 7 mêmes mois de l'année précédente, l'augmentation de la température atteint 0,33°C par an, soit un rythme 20 fois plus rapide que ce qui a été observé en moyenne de 1970 à 2010... Les scénarios les plus pessimistes du GIEC sont donc complètement pulvérisés par ce qui se passe sur notre planète depuis 3 ans... Si le rythme du réchauffement observé sur les 7 derniers mois se maintient, dès 2019 nous dépasserons le fatidique plafond de + 2°C d'augmentation de la température moyenne à la surface de la Terre par rapport à 1800, ce qui nous projettera dans l'inconnu, vers une apocalypse climatique dont personne n'est en mesure de prévoir l'ampleur …

A titre de comparaison, ainsi que le démontrent les travaux des glaciologues comme Jean Jouzel, lors de la dernière grande période de réchauffement qu'ait connu la planète, de - 18 000 ans à - 6000 ans avant JC, la température moyenne à la surface de la Terre s'est élevée de 8°C environ, soit 0,00067°C par an. Nous en sommes aujourd'hui à une augmentation de la température 500 fois plus rapide…

Des conséquences incalculables pour l'Humanité…

Au cours de cette période de 12 000 ans pendant laquelle la température a augmenté d'environ 8°C, le niveau des mers s'est élevé de 120 mètres, soit environ 15 mètres par °C d'élévation de la température moyenne en surface.

Aujourd'hui, comme le montre le graphique, nous avons atteint une élévation de la température moyenne à la surface de la Terre de 1,2°C par rapport à la moyenne 1951 – 1980, elle-même supérieure de 0,25°C à celle qui régnait à la surface de la Terre avant la révolution industrielle (avant 1800). Cela nous place d'ores et déjà devant une perspective certaine d'élévation du niveau des mers de 1,45°C x 15 mètres/°C = 21,75 mètres… Pour l'instant, le niveau des mers n'a augmenté depuis 1800 que de 25 à 50 cm selon les régions du monde, car les masses de glace terrestres mettent beaucoup de temps à fondre, mais le phénomène est inéluctable, et il va s'accélérer, d'autant plus que les émissions de gaz à effet de serre générées par les activités humaines, dont les transports, ne cessent d'augmenter.

Il s'agit là de la conséquence probablement la plus spectaculaire du Changement Climatique à venir, mais de multiples autres se manifesteront plus tôt, par exemple la multiplication des accidents climatiques extrêmes de plus en plus fréquents et intenses, au moins en ce qui concerne les sécheresses, les incendies, les tempêtes et les inondations, avec pour principal effet, l'explosion du nombre de réfugiés climatiques, ou de victimes dont la vie est ruinée.

Une urgence absolue : réduire nos émissions de gaz à effet de serre !

Certains gaz ont la propriété de piéger dans les basses couches de l'atmosphère le rayonnement infrarouge émis par la surface de la Terre exposée au soleil, exactement comme le fait la paroi d'une serre. Parmi ces gaz, certains sont générés de façon de plus en plus importante par les activités humaines. Résultat : la concentration de ces gaz dans l'atmosphère augmente, et ça chauffe… Au premier rang de ces gaz à effet de serre massivement produits par les activités humaines, le dioxyde de carbone (CO_2) qui provient majoritairement de l'utilisation du carbone fossile (charbon, pétrole,

gaz naturel, gaz de schiste) pour nos besoins énergétiques. Selon le rapport 2015 de l'Organisation Météorologique Mondiale, la concentration moyenne de CO2 dans l'air, en augmentation constante depuis 1800, a atteint 397 ppm (partie par million) en 2014, soit 143% de ce qu'elle était à l'époque préindustrielle, et elle a progressé de 1,9 ppm par rapport à 2013 , ce qui est proche de l'évolution annuelle moyenne constatée de 2000 à 2010, alors que lors de la décennie précédente, l'augmentation annuelle moyenne était de 1,5 ppm/an. En revanche, pour 2015, l'augmentation de cette teneur serait de 3 ppm par rapport à 2014 selon les premières estimations de la NOAA (National Oceanic & Atmospheric Administration), ce qui constituerait un record absolu.

Le secteur des transports routiers, très dépendants des carburants liquides fabriqués à partir du pétrole, est de loin le premier secteur émetteur de CO2 dans notre pays. Selon l'inventaire 2015 établi par le CITEPA (http://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten), le secteur des transports routiers a émis en 2014, 119 millions de tonnes de CO2 d'origine fossile (+ 7,8 millions de tonnes d'origine biomasse – agrocarburants - non comptabilisées) sur les 321 millions de tonnes de CO2 d'origine fossile émises dans notre pays, soit 37% du total… En 1960, le transport routier c'était seulement 7% de nos émissions nationales de CO2.

Notre priorité, cela doit donc être de tout mettre en œuvre pour réduire les transports par voitures et camions sur nos routes. Et pas dans 20 ans, ni dans 10 ans, mais dès maintenant…

Au lieu de cela, les services de l'Etat proposent à l'enquête publique un projet autoroutier, le projet A28/A13, qui aura pour effet d'augmenter globalement la circulation routière sur notre territoire, l'augmentation des émissions de CO2 générée par cette augmentation du trafic ayant été estimée par ces mêmes services à 50 000 tonnes supplémentaires de CO2 par an.

Ce qui n'a pas été chiffré par contre, c'est le coût effet de serre du chantier lui-même : quelles quantités de gaz à effet de serre seront produites pour fabriquer, acheminer, mettre en œuvre le béton, le bitume qui vont être nécessaires pour réaliser l'infrastructure ? Combien de milliers d'heures d'engins de chantier, avec quelle consommation de carburant à l'heure ? Le fait que ces calculs, pourtant assez simples à réaliser avec des logiciels qui calculent l'impact effet de serre en même temps que le coût économique d'un projet, n'aient pas été menés montre bien le peu de cas qui est fait de la problématique climatique.

Par ailleurs, les émissions polluantes générées par la circulation routière comprennent, outre les particules fines, des oxydes d'azote (les Nox) qui, sous l'action de la lumière, interagissent avec les molécules d'oxygène pour former de l'ozone troposphérique (pollution photochimique) fortement contributrice à l'effet de serre. Les dépassements de ce polluant sont réccurents sur les plateaux est et la communauté d'agglomèration Seine Eure.

A cela s'ajoutent des émissions indirectes probables :

La périurbanisation, déjà galopante gagnera les environs de l'infrastructure, avec, entre autres conséquences, l'augmentation des distances domicile-travail.

Les zones industrielles et d'activités vont pousser à proximité des nouveaux échangeurs, attirant les entreprises qui se trouvent un peu à l'étroit dans les villes et qui souhaitent pouvoir disposer de davantage d'espace, en abandonnant sur place des friches industrielles pas toujours faciles à

reconvertir[5]. Et bien sûr l'impact effet de serre du changement d'affectation des sols, avec l'artificialisation de surfaces agricoles non seulement pour l'assise foncière de l'infrastructure autoroutière et de ses annexes (sans oublier les nombreux bassins d'orage qu'il va falloir construire un peu partout pour collecter les eaux de ruissellement), mais aussi pour recevoir les zones pavillonaires et industrielles ainsi que leurs dessertes routières. Car il faut bien continuer à nourrir les gens, d'autant qu'avec les aléas climatiques qui deviennent plus fréquents et plus violents, les paysans du Monde vont avoir de plus en plus de difficultés à conduire une culture jusqu'à sa récolte… Donc nécessairement ces surfaces agricoles perdues seront compensées par la mise en culture ailleurs de nouvelles terres, avec à la clé déforestation et appauvrissement des stocks de carbone organique dans et sur les sols qui seront mis en culture. A l'échelle de la planète, le Changement d'Affectation des Sols c'est 1,5 milliard de tonnes de carbone émises dans l'atmosphère chaque année sous forme de CO2, contre 8,5 milliards de tonnes pour le carbone fossile utilisé à des fins énergétiques.

Au regard du Changement Climatique, qui s'impose aujourd'hui à l'humanité comme le plus formidable défi qu'elle ait jamais eu à surmonter**, et contre lequel il ne nous reste que très peu de temps pour agir**, **le projet de liaison A28-A13 à l'est de Rouen ne revêt aucun caractère d'utilité publique, bien au contraire.**

Le projet de contournement à l'est, c'est l'aboutissement des démarches et des sollicitations développées pendant plus de quatre décennies par les milieux économiques et relayées par des élus en Haute Normandie. *« Nous avons rappelé notre position pragmatique. Cette infrastructure, décidée par les autorités publiques, voulue par les acteurs économique, se fera »*[6].

En novembre 1995, le préfet M Jean Paul Proust présentait « Le contournement de Rouen, un débat d'intérêt régional ». Un Document qui soulignait la volonté de réaliser un bouclage autour du « Grand Rouen ». Le scénario proposait trois options et s'articulait sur deux projets distincts : Un contournement autoroutier à l'ouest réalisé par l'Etat en concession pour assurer la continuité Nord Sud, et une rocade Est, sans péage, complétée par une déviation de la RN 15 vers Val de Reuil pour irriguer le plateau Est et desservir le port de Rouen ; la dernière option de grand contournement Est à péage semblait présenter des inconvénients majeurs[7].

En février 1996, on pouvait lire *« Le département de Seine maritime s'oppose à l'Eure en doutant de l'intérêt de construire une nouvelle voie entre les plateaux Est de Rouen et le département de l'Eure, une simple déviation autour de Pont de l'Arche lui paraissant suffisante. Le conseil général est tout*

---

[5] Les zones indutrielles qui se sont développées au nord de Bourg-Achard après la construction de l'A28 sont une illustration particulièrement frappante de la gabégie d'espace occasionnée par ce type d'aménagement : plusieurs centaines d'hectares de terres agricoles à fort potentiel perdus.

[6] Courrier adressé le 7.06.2016 à l'association « Non à L'Autoroute » par les conseillers départementaux 76 du canton de Darnétal.

[7] Page 21 : « *Trafic Nord Sud : Contournement Ouest à péage : pas d'allongement de parcours, pas de perturbations de trafic particulières, écoulement satisfaisant du trafic Nord sud* ».

Contournement Est éloigné : il oblige le trafic de l'A28 à transiter par l'A13. (Section Chargée entre Criquebeuf et Bourg Achard).

Rocade Est : Mélange du trafic de grand transit avec le trafic local pénalisant aux heures de pointe.

aussi sceptique sur l'utilité d'une voie autoroutière éloignée de Rouen (à l'est ou à l'ouest) et préconise une utilisation de l'Axe Yvetot –Bourg Achard par le pont de Brotonne avec un aménagement de la rocade d'Yvetot ». A moyen terme devrait être réalisé à l'Est un « contournement proche de Rouen » (rocade) qui serait construit en trois phases. »[8]

Le 24 décembre 1996, le directeur des Routes, l'actuel Président de la Commission National du Débat Public considère qu'i y a consensus sur les projets. Il propose, dans le cadre de la révision du schéma routier national, *« l'inscription d'un barreau autoroutier, réalisé par voie de concession, assurant la continuité entre les autoroutes A28 Bourg Achard et A15, et contournant l'agglomération rouennaise par l'Ouest.*
Par ailleurs, il accepte que la Direction départementale de Seine Maritime engage les études de tracé d'une ***rocade Est****, sans que cet accord préjuge d'un engagement de l'Etat à assurer la maîtrise d'ouvrage de cette opération* ***aux fonctionnalités essentiellement locales ».***

En 2005, après l'abandon du contournement à concession à l'Ouest de l'agglomération rouennaise, une saisine de la Commission Nationale du Débat Public propose un débat sur la rocade de proximité. Un tracé court de 27 km, avec notamment des apports au dossier « Etudes de trafic » où le maître d'ouvrage souligne : « *En matière de circulation, les fonctionnalités du projet résident moins dans sa capacité à* ***écouler un trafic de transit, qui pèse peu dans l'ensemble des flux****, que dans sa capacité à canaliser un trafic concernant l'agglomération».*[9]

Lors de ce débat public, on discuta de la demande du conseil général de l'Eure[10] concernant la réalisation d'un contournement autoroutier passant par l'est de Rouen dans le prolongement de la RN 154, qui assurerait une liaison avec le nord de la France.
Le financement de ce projet n'étant pas assuré, les acteurs du bâtiment et des travaux publics proposèrent un Partenariat Public Privé pour le projet, alors que le débat s'était articulé sur l'attractivité d**'une rocade sans péage**.

En mars 2006, la décision ministérielle consécutive au débat public est de créer une liaison interurbaine reliant l'autoroute A13 en complément du projet de Rocade et assurer ainsi une continuité autoroutière A18-A13.

En 2007, en préparation à l'élaboration du SCOT, l'atlas cartographique « Etat zéro du territoire » répertoriait les projets d'infrastructures structurants pour l'organisation du territoire, en présentant comme deux séries de projets distincts. On assiste au premier mélange de trafics de transit et d'échange en abandonnant la notion de Rocade Est pour un contournement *« les projets routiers concernent les trafics d'échange et de transit. «* ***Infrastructures de contournement*** *: Contournement est de Rouen, Franchissement de la vallée du Cailly, Contournement est d'Elbeuf ».*

---

[8] Bulletin économique CCI février 96 page 80.
[9] Réalisé par le maître d'ouvrage à la demande de la commission en octobre 2005.–compte rendu CNDP-28 novembre 2005 Page 19.
[10] Une proposition antérieure, Bulletin Economique CCI février 96 page 80.

La deuxième série, *Voies transversales* prévoit *: « Prolongement de l'A150, Liaison Neufchatel-Beauvais, Prolongement de l'A154 au sud d'Evreux, Liaison A28-A13. »*[11]

En 2010, le vice-Président de la Créa, soucieux de la réalisation de sa rocade souhaite la faire inscrire au SNIT. *« La relance des études implique de réétudier 32 variantes différentes avec le gel de tout autre terrain concerné. Il faut que ce projet soit inscrit au SNIT et accélérer le calendrier des études »*[12]. Ce qui permettrait d'obtenir la participation de l'Etat aux financements.

En janvier 2011, la décision est contraire à ce souhait du vice-Président de la Créa. L'avant-projet consolidé du Schéma national des Infrastructures Routières retient la seule liaison autoroutière A28-A13. *« Le projet assure une continuité autoroutière utile au droit de Rouen, et il est par ailleurs cohérent avec les projets d'infrastructures portés par les collectivités locales »*[13]. Un projet évalué à 86O M€ TTC valeur 2011 pour un linéaire de 40km.

En juin 2011, Madame Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, rappelle :

- l'objectif principal assigné au projet de liaison A28-A13 qui est d'assurer la continuité autoroutière ;
- le raccordement (Rocade) est d'intérêt local.

Le préfet est donc chargé de mettre en place une maîtrise d'ouvrage commune aux deux projets pour rendre lisibles les procédures et le financement des deux opérations**, sous la condition que le projet unifié ne mette pas l'Etat Français en contradiction avec les engagements environnementaux européens**[14]**.**

Le 3 octobre 2012, la rencontre entre les services de la Dréal et la direction générale de l'Environnement de la Commission Européenne , vise notamment à informer la Commission de l'état d'avancement des études, et à présenter les différentes options de tracé en vue de recueillir son avis, avant le choix définitif du tracé et la déclaration d'utilité publique.
Le compte rendu de cette rencontre, rédigé par la Commission Européenne, restitue les propos de la Dréal : *« le débat public a notamment fait émerger une variante de tracé alternative […] à savoir le tracé dit Port saint Ouen, PSO […] »*. La commission comprend, alors, qu'« *une telle alternative avait été recherchée et existait sous la forme de la variante Port Saint Ouen.* L'unité Infractions, de la Commission Européenne, « *[…] a ajouté que la légalité de la décision d'infrastructures devrait être appréciée au regard non seulement de* ***la directive « Habitats »*** *mais aussi d'autres normes communautaires, dont* ***la Directive cadre sur l'eau et au-delà du seul domaine environnemental****.* ***Rien ne permettait à ce stade de prémunir les autorités française d'une procédure d'infraction****,*

[11] Page 152, Etat Zéro du territoire autour du contournement est /liaison A28-A13.
[12] Le bulletin d'arrondissement de Rouen - mardi 8 juin 2010.
[13] La question du coût global des deux projets concomitants et la clef de répartition se pose pour le financement par chaque institution ou collectivités. Elle ne figure pas dans le dossier et n'est pas connu du public.
[14] Extrait lettre du 28 juin 2011, Madame la Ministre à M Le préfet. (Nous n'avons jamais obtenu le texte dans son intégralité).

dans la mesure où il était difficile ***d'anticiper des plaintes potentielles*** *sur un tracé qui n'avait pas encore été décidé ».*[15]

Le 27 juin 2013, Après un débat aux réunions animées, la commission mobilité 21, propose d'ajouter la liaison autoroutière A28-A13 de contournement Est de Rouen dans le schéma national de mobilité durable sur la liste des premières priorités du scénario 2, dont l'engagement **doit être envisagé entre 2030 et 2050**.[16]

Le 6 Novembre 2013, la Commission Nationale du Débat Public :

- *considérant que la décision ministérielle de 2006 a été confirmée par les Gouvernements successifs et que ce projet figure dans les priorités affichées par le Premier ministre à la suite du rapport « mobilité 21 », et que dans ces circonstances, un débat public organisé par la CNDP sur l'opportunité du projet n'a plus lieu d'être,*
- *considérant que les* ***études complémentaires ont conduit le comité de pilotage*** *associant L'Etat, les Collectivités territoriales et les élus à retenir en octobre 2012 un tracé préférentiel, qui tient compte du débat de 2005 pour le raccordement à Rouen,*
- *considérant que le public n'a pas été directement associé et n'a pu exprimer ses observations, depuis 2005,* DÉCIDE:

Article 1 :

Il n'y a pas lieu de mettre en oeuvre un nouveau débat public organisé par la CNDP sur le projet de contournement Est de Rouen.

Article 2 :

Il est recommandé au maître d'ouvrage de mener une concertation avec le public sur la base du tracé préférentiel.

Du 2 juin au 12 juillet 2014, la concertation recommandée a été animée par la Dréal sous l'égide du garant de la CNDP. La concertation interdit d'échanger sur l'opportunité du projet.
Horizon Normandie Nature Environnement et les nombreux opposants s'interrogent sur le choix du président de la CNDP[17], car le projet, très différent de celui présenté lors du débat public de 2005, pouvait, et aurait dû, faire l'objet d'une consultation de la population dans le cadre d'un nouveau débat. Des études complémentaires pouvaient ainsi faire émerger des solutions alternatives à ce contournement[18].
Une très vive opposition s'est manifestée lors des réunions de la concertation, comme l'on peut le voir sur les vidéos de Saint Pierre Express[19].

Le 7 janvier 2015[20], Madame Ségolène Royal, Ministre, et Monsieur Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, reprennent dans la décision ministérielle, les affirmations de Monsieur le Préfet estimant avoir vu « *un consensus, sinon unanime, au moins largement partagé quant à la nécessité de réaliser le projet et de voir ses objectifs se concrétiser dans les délais les plus brefs […].*

---

[15] Compte rendu de la réunion Commission Européenne projet contournement Est 3/10/2012

[16] Synthèse du rapport remis le 27 juin 2013 au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche. http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_A4_internet.pdf

[17] La CNDP prenant en considération les conclusions du comité de pilotage, HNNE a sollicité la publication des délibérations. Une saisine est ainsi déposée auprès du tribunal administratif de Rouen en juin 2015.
Les Documents sont transmis à la commission d'enquête le 18 juin pendant la permanence tenue à Montmain.

[18] Compte rendu de la concertation – Octobre 2014.

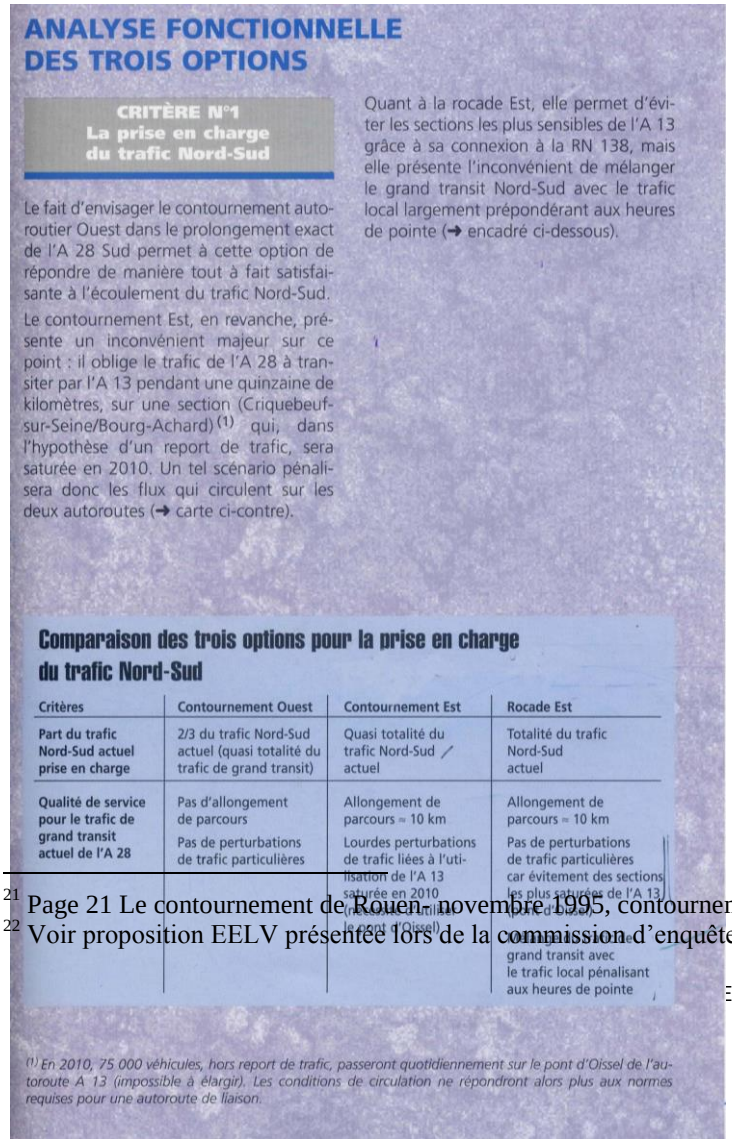
[19] http://www.saintpierre-express.fr/

[20] Le jour des attentats de Charlie, l'opinion publique était assez éloignée du problème du contournement…

*La **concession** constitue la seule solution raisonnablement envisageable pour assurer la **concrétisation de cet aménagement dans un calendrier resserré** […]. Une attention particulière devra être portée à la **rigueur,** […]. Le projet devra respecter une enveloppe prévisionnelle **plafond** de 820 M€ valeur 2015.*
Les conséquences financières sur le montant de la subvention d'équilibre […] devront être, le cas échéant, prises en charge par les collectivités demandeuses.

Le 9/10/2015 HNNE conviée à la dernière réunion « du comité des partenaires socio économiques et associatifs », a pris connaissance des derniers ajustements ou modifications du projet. Un représentant des milieux économiques (en particulier le BTP) s'est fait pressant pour qu'un tronçon de l'A28 (Saint Saens-Isneauville) déjà réalisé, et gratuit à ce jour, devienne autoroute à péage. Il renouvelait sa suggestion, faite lors d'une réunion précédente, en préfecture, présidée par Madame la secrétaire générale pour les affaires régionales et animée par la Dréal. Cette proposition a été repoussée aussitôt par Madame la secrétaire générale et Monsieur Berg pour la Dréal. Mais le participant a bien précisé que ce serait une offre incitative pour trouver un concessionnaire acceptant de se lancer dans l'aventure (Partenariat Public Privé).
HNNE déplore encore à ce jour que la Dréal n'ait pas donné de réponse, lors des réunions de l'enquête publique, lorsque cette question de requalification de voies a été posée par une conseillère régionale de l'Eure et plusieurs personnes du public.

En récapitulant les différentes étapes de l'historique de ce projet depuis 1995, HNNE constate des modifications constantes portant sur la qualification des voiries en projet, leurs objectifs et fonctionnalités, le calendrier de réalisation, les choix de tracés et de techniques constructives, le mode de financement, la répartition des charges entre les différentes collectivités, et finalement le passage de la gratuité d'une rocade jusqu'en 2005 à un contournement autoroutier à péage en 2014.



ANALYSE FONCTIONNELLE DES TROIS OPTIONS

CRITÈRE N°1
La prise en charge du trafic Nord-Sud

Le fait d'envisager le contournement autoroutier Ouest dans le prolongement exact de l'A 28 Sud permet à cette option de répondre de manière tout à fait satisfaisante à l'écoulement du trafic Nord-Sud.

Le contournement Est, en revanche, présente un inconvénient majeur sur ce point : il oblige le trafic de l'A 28 à transiter par l'A 13 pendant une quinzaine de kilomètres, sur une section (Criquebeuf-sur-Seine/Bourg-Achard)[1] qui, dans l'hypothèse d'un report de trafic, sera saturée en 2010. Un tel scénario pénalisera donc les flux qui circulent sur les deux autoroutes (➜ carte ci-contre).

Quant à la rocade Est, elle permet d'éviter les sections les plus sensibles de l'A 13 grâce à sa connexion à la RN 138, mais elle présente l'inconvénient de mélanger le grand transit Nord-Sud avec le trafic local largement prépondérant aux heures de pointe (➜ encadré ci-dessous).

Comparaison des trois options pour la prise en charge du trafic Nord-Sud

Critères	Contournement Ouest	Contournement Est	Rocade Est
Part du trafic Nord-Sud actuel prise en charge	2/3 du trafic Nord-Sud actuel (quasi totalité du trafic de grand transit)	Quasi totalité du trafic Nord-Sud actuel	Totalité du trafic Nord-Sud actuel
Qualité de service pour le trafic de grand transit actuel de l'A 28	Pas d'allongement de parcours Pas de perturbations de trafic particulières	Allongement de parcours ≈ 10 km Lourdes perturbations de trafic liées à l'utilisation de l'A 13 saturée en 2010 (ponts d'Oissel)	Allongement de parcours ≈ 10 km Pas de perturbations de trafic particulières car évitement des sections les plus saturées de l'A 13 (ponts d'Oissel) Mélange du grand transit avec le trafic local pénalisant aux heures de pointe

[1] En 2010, 75 000 véhicules, hors report de trafic, passeront quotidiennement sur le pont d'Oissel de l'autoroute A 13 (impossible à élargir). Les conditions de circulation ne répondront alors plus aux normes requises pour une autoroute de liaison.

On nous présente maintenant le résultat d'une série d'études, toujours plus affinées, à la demande d'ailleurs des élus porteurs du projet qui croyaient - ou non - à la possibilité de trouver une solution miracle à tous les problèmes.
En 1995, M. le Préfet Jean Paul Proust présentait le tableau ci contre. Or le projet de 2016, qui est hybride, réunit tous les inconvénients attribués à la rocade et au contournement[21].

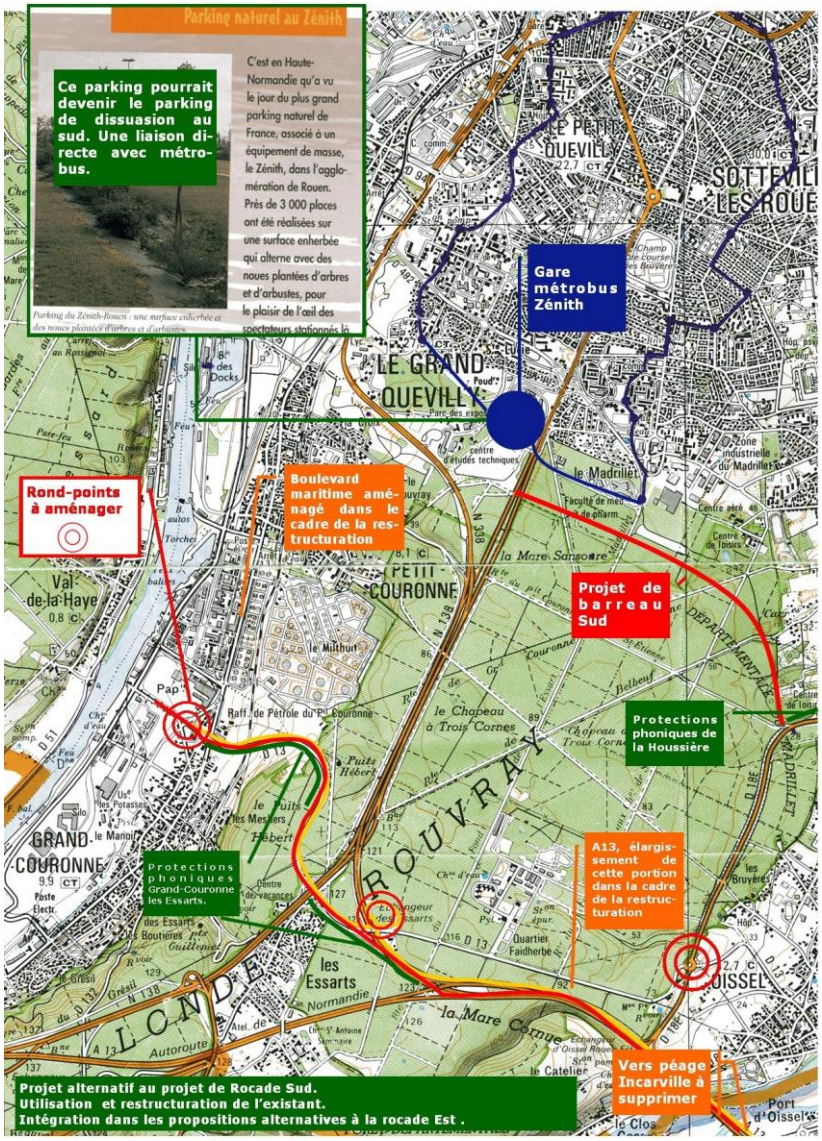
- *C'est un projet qui est plus long que le contournement (Ouest)[22], pour la qualité de service, pour le trafic de grand transit actuel de l'A28.*
- *Il mélange le trafic de grand transit avec le trafic local pénalisant aux heures de pointe.*

[21] Page 21 Le contournement de Rouen- novembre 1995, contournement ouest, rocade est, contournement est.
[22] Voir proposition EELV présentée lors de la commission d'enquête d'utilité publique.

HNNE s'interroge donc sur l'efficience de ce contournement, qui amalgame tant de composantes et de fonctionnalités dissemblables, et même contradictoires.

Il est à noter que depuis 1995, le nombre des voies a été augmenté sur le tronçon de l'A13 entre Criquebeuf et Bourg Achard dans le but de fluidifier le trafic mais la conséquence qu'on peut constater aujourd'hui est une augmentation du nombre de véhicules qui y circulent. La réalisation de la Liaison A28/ A13 surchargera davantage cet axe. [23]

Réfléchissant à ce problème, dés 2005, les associations et HNNE, avaient d'ailleurs fait une proposition alternative qu'illustre la carte ci-dessous.



[23] Voir annexe, les propositions des associations en 2005, Sud de l'agglomération.

Ce projet autoroutier soumis à l'enquête publique sera-t-il utile ? A qui ? Pour quoi ?

Pour le moment, il ne semble devoir bénéficier qu'au futur concessionnaire, s'il s'en présente, et aux opérateurs de travaux publics.

Ce que l'enquête publique ne fait pas suffisamment apparaître, c'est la fragmentation dans la présentation de projets qui en fait continueront à s'enchaîner, l'un exigeant toujours la réalisation du suivant, quitte à réparer une erreur par une autre erreur.

Ce projet reste une étape complémentaire qui suit la réalisation de la rocade Sud et précède le prochain maillon manquant autour de **la vallée du Cailly.** Et on trouvera bien encore autre chose à bétonner pour enrichir et densifier encore un réseau de voirie à long terme[24] : n'y a-t-il pas d'autres investissements à envisager pour répondre à l'**urgence climatique** et aux **engagements de la France** ?
Ce futur enchaînement de projets est effectivement signalé dans le dossier d'enquête publique, mais il faut pouvoir l'y trouver…
« 6.2 Interface avec les autres projets du territoire.
Enfin, signalons que certains projets liés aux déplacements n'ayant pas encore été soumis à étude d'impact ou dossier loi sur l'eau pourraient avoir des interactions avec le projet.
*Il s'agit : des accès définitifs du Pont Flaubert en rive gauche, du franchissement de **la vallée du Cailly** et de l'arc nord-sud qui pourraient avoir une influence notable sur la mobilité dans l'agglomération Rouennaise et donc sur les études de trafic […][25] »*

Ce projet sera-t-il utile à la population du bassin de vie, Métropole Rouennaise et communauté d'agglomération Seine Eure ?

Horizon Normandie Nature Environnement s'est intéressée à la thématique **Qualité et Cadre de Vie**.
Le cabinet d'audit et d'expertise comptable et conseil PWC a mené en 2015, une enquête pour déterminer un classement de futures métropoles en prenant de nombreux critères.
Le cabinet propose une définition de l'intitulé de cette thématique qui se rapproche notamment de celle proposée dans la Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire proposée par la Métropole et l'Etat.
Pour ce cabinet Qualité et cadre de vie sont un *« Argument de marketing territorial et de compétitivité urbaine, la qualité de vie en ville préoccupe de plus en plus les citoyens usagers qui attendent de leur cadre de vie quotidien qu'il fournisse les conditions de leur **épanouissement** et de leur **mieux être social** [26]».*[27]
Selon ce cabinet, sur les 15 métropoles, la métropole rouennaise arrive au 12éme rang, avec un classement en 7 ème position pour la dotation en infrastructures urbaines, mais avec une **dernière place** en transports collectifs et mobilités.

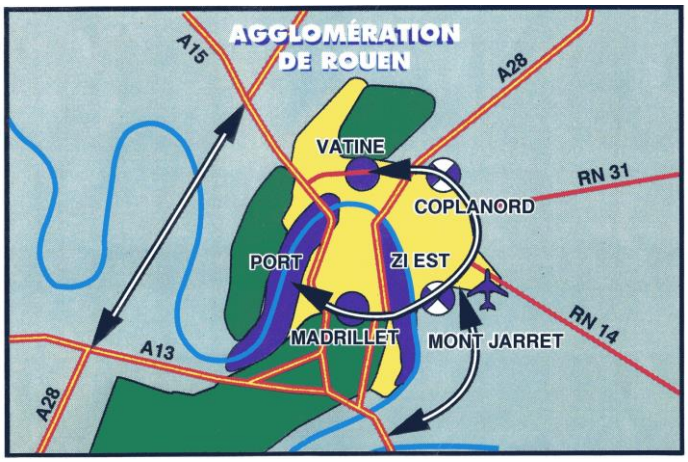
L'abondance ou la surabondance d'infrastructures urbaines n'est donc pas un facteur déterminant pour l'épanouissement des habitants ; en revanche c'est un facteur déterminant pour la périurbanisation.

---

[24] Source Sodeteg 2000
[25] Pièce E résumé non technique page 106

[26] C'est nous qui soulignons.
[27] www.pwc.fr/villes-daujourdhui-metropoles-de-demain1.html Cabinet d'audit, expertise comptable et conseil http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7t5WVudm_AgJ:www.pwc.fr/villes-daujourdhui-metropoles-de-demain.html+&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=fr

Horizon Normandie Nature Environnement n'est pas spécialiste en économie, mais rappellera quelques faits constatés.



En deux décennies, suivant les souhaits des milieux économiques et des décisions des élus, de nouvelles zones pour de nouvelles activités se sont implantées en prévision d'un périphérique de l'agglomération de Rouen.
Aujourd'hui, force est de constater que les activités présentes dans ces parcs sont dans une grande majorité, des transferts d'entreprises existantes du centre de l'agglomération vers la périphérie.

Ce processus, de **périurbanisation des activités**, ne fut et n'est toujours pas accompagné de services de transport en commun optimisés. Ce qui crée des situations où le salarié ne peut avoir recours qu'au seul usage de la voiture. De plus en France, selon l'INSEE, on constate **un allongement de la distance domicile-travai**l entre 1999 et 2013 pour les navetteurs, passant de 13 km à 15 km (distance médiane)[28]. Rouen n'échappe pas à la règle, et l'autoroute proposée contribuera à cette périurbanisation : on peut douter du « *rôle économique moteur* » dont parle la Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire.
Pourquoi la Métropole, qui est attachée à la reconversion des friches industrielles urbaines, pousse t elle autant ce projet d'autoroute ? L'Aire urbaine de Rouen et Louviers obtient dans le contexte actuel un indice de concentration d'emploi fort de 1.22 (poids des emplois de l'unité urbaine dans le total de l'aire Urbaine).[29] Il serait donc contre productif d'organiser une dispersion des activités avec la perspective d'une desserte pour des pôles économiques de grande taille comme le Mont Jarret[30] (150 ha) sur les plateaux Est - plateau de Boos[31]. En 2000, l'Etat[32] fait rappeler, par l'intermédiaire de M. le préfet de Région s'adressant à Monsieur le Président du schéma directeur de l'agglomération Rouen Elbeuf que l'offre en foncier destinée aux activités économiques, vraisemblablement supérieure à 1500 ha, va bien au-delà des besoins exprimés, et il ajoute :
« De plus, je constate une inadéquation entre la répartition spatiale des besoins exprimés par secteur géographique et les sites stratégiques de développement économique. A titre d'exemple, le besoin identifié en matière de foncier destiné à l'activité pour le secteur des plateaux Est est évalué à 82 hectares. Pourtant, ce secteur accueillera à terme le site du Mont Jarret, une zone industrielle d'environ 150 hectares ».
Les transferts d'entreprises ne créent pas de nouveaux emplois, donc cette autoroute, qui au mieux augmentera les transferts d'entreprises, ne contribuera pas à la création d'emplois ; et dans le contexte général, l'analyse de l'INSEE ne prévoit pas plus d'emplois en 2030 qu'en 2010 pour ce qui est de la Normandie : *« À l'horizon 2030, autant d'actifs en Normandie qu'en 2010*

---

[28] *http://www.latribune.fr/economie/france/en-14-ans-la-distance-domicile-travail-s-est-allongee-de-deux-kilometres-583520.html*
[29] Infolio 03/2015 indicateurs comparés des 12 aires urbaines, agence d'urbanisme Rouen & boucles seine Eure
[30] Le Mont Jarret, un projet abandonné depuis l'installation des établissements Thomson (Thalès) transfert de Lannion -Trégor à Ymare.

[31] *La charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire page 18-191.*
[32] *Courrier 04/09/2000 M le Préfet à Monsieur le Président du syndicat mixte pour le schéma directeur Agglo.*

Entre 2010 et 2030 selon le scénario "tendanciel" de projection[(1)], la population active augmenterait encore en France métropolitaine (+ 0,3 % par an en moyenne). Pour quatre nouvelles régions dont la Normandie, elle resterait stable ou diminuerait faiblement à cet horizon. Au terme de la période, la population active normande stagnerait, avec 1 521 000 personnes en 2030, quasiment autant qu'en 2010 (1 519 000 personnes).[33]
La zone d´impact potentiel du projet de contournement est / liaison A28-A13 recouvre près d´un million d´habitants et 400 000 actifs. Au coeur de la Haute-Normandie, ce territoire se caractérise par une assez forte concentration des emplois, en particulier dans l´agglomération de Rouen, et par la présence de secteurs géographiques ayant au contraire une fonction essentiellement résidentielle.
Les 300 000 déplacements ***domicile-travail internes à ce territoire sont dans leur grande majorité relativement courts puisqu´ils s´effectuent essentiellement en milieu urbain****. Près* ***de la moitié des flux sont internes au SCoT Rouen-Elbeuf*** *et plus d´un déplacement sur cinq est même circonscrit au coeur de l´agglomération (Rouen et secteur Rive Gauche). Le rôle central de* ***la commune de Rouen*** *dans le réseau routier se traduit clairement dans les mobilités : elle* ***est impliquée dans le tiers des déplacements internes au territoire d´étude****. »*[34]

Ce contournement ne sera pas directement utile aux actifs dont les emplois sont concentrés dans le cœur de la métropole. Peut-on dire qu'il attirera de nouveaux actifs pour relancer l'emploi sur les territoires des deux communautés urbaines ? Dans quel domaine d'emploi ?

Le secteur tertiaire est un secteur fortement représenté dans la Métropole : activités commerciales, commerce, services marchands, mais souffre d'un déficit d'emplois **tertiaires de haut niveau**. La Métropole Rouen Normandie reconnaît avoir des difficultés à attirer des entreprises sur l'agglomération : celles-ci privilégient pour s'installer des villes offrant les avantages que recherchent leurs cadres. Ces derniers n'abandonneront pas forcément la capitale francilienne, qui offre de meilleures opportunités, comparée au satellite rouennais. A défaut, la métropole de Rouen voudrait mettre en avant la belle nature qui entoure cette ville d'art et d'histoire : « *l'ADEAR, agence pour le développement de Rouen, met en avant les atouts environnementaux, les paysages, les milieux naturels pour* ***« vendre»*** *Rouen aux acteurs économiques qu'elle cherche à attirer en garantissant un cadre de vie agréable pour les entreprises, pour leurs cadres et leur personnel*[35]*».* Il est paradoxal de vouloir détruire l'environnement naturel proche des agglomération, des sites particulièrement appréciés ou même remarquables, ou des « espaces verts à vocation récréative et de loisirs », comme les sites de l'Eure ou Le plateau de Belbeuf, La vallée de L'aubette, l'amont de la boucle d'Elbeuf mentionnés par Monsieur le Préfet Fontenaist dans sa lettre à M. Yvon Robert, Président du syndicat mixte pour le schéma directeur de l'agglomération Rouen Elbeuf.

Après le tertiaire, l'industrie se positionne en second rang, et s'est installée historiquement le long du fleuve et les cours d'eau en confluence (boulevard industriel au Sud Est, boulevard maritime au Sud Ouest…). Les difficultés de ce secteur ont des répercussions fortes sur les territoires de la Métropole, les fermetures de ces complexes laissent de nombreuses friches dont la destination est encore en gestation et en attente de dépollutions.
Deux projets de reconversion émergent, le quartier Flaubert et Seine Sud. Leurs implantations sont contiguës à des flux importants de circulation et devront absorber d'autres charges induites par le contournement Est de Rouen.
En effet, le document de mars 1999 « *les scénarios routiers : quelles infrastructures périphériques»,* confirme (suivant l'option du scénario 3, le tracé préférentiel, retenu pour le contournement est) :

---

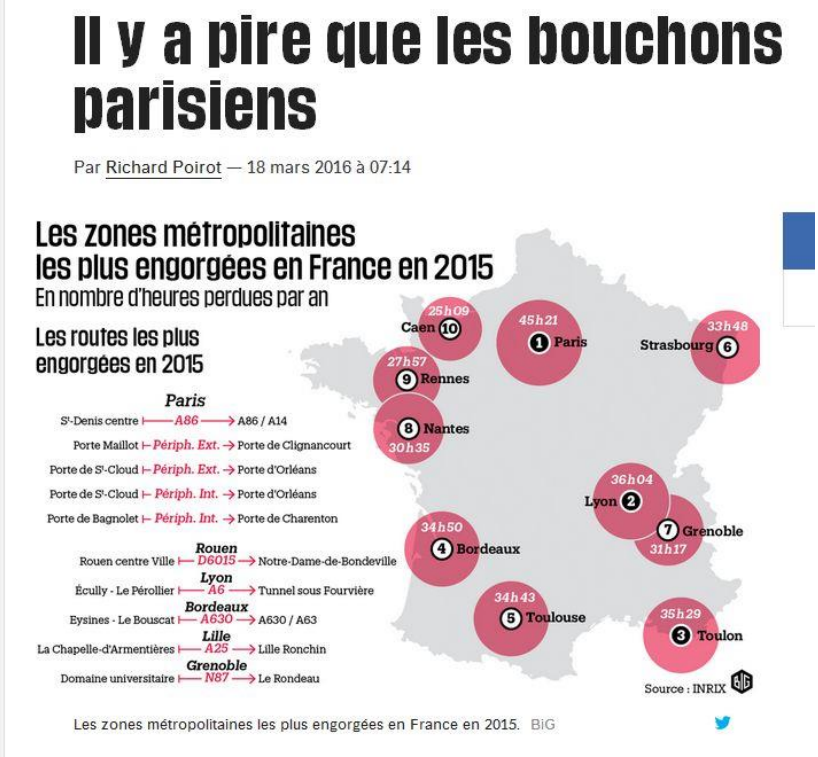
[33] http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=11&ref_id=23316
[34] *http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=14&ref_id=15027*

[35] *Extrait Intervention HNNE - Gouy concertation2014* http://www.dailymotion.com/video/x20dgp4_liaison-a28-a13-gouy-3-intervention-de-francis-bia-hnne-ovationne_webcam

- ***la pénalisation à terme de la reconquête et du développement des quartiers Ouest de Rouen*** […], ***s****i le 6 ème pont (Pont Flaubert) et sud III venaient à être trop chargés en trafic. »*[36] Une affirmation reprise par l'autorité Environnementale « *Hors secteur d'influence directe de la nouvelle infrastructure, le dossier indique que certaines voiries existantes de l'agglomération connaîtront un accroissement de trafic […]. Une grande partie Ouest de l'agglomération sera concernée; en particulier la RN338 (sud 3)****, le pont Flaubert, le début de l'A150, la rocade Sud et la RD18e entre l'A13 et le rond-point des Vaches*** *; certains axes d'Incarville au sud le seront aussi ».*

La Métropole prévoit ainsi un écoquartier pour de nouveaux habitants, attirés par la proximité de l'offre culturelle ; mais la présence d'une grosse infrastructure routière dominant le quartier avec le pont Flaubert et desservant le port maritime ainsi que les communes de Petit Quevilly et Grand Quevilly, ne va-t-elle pas jouer un rôle de repoussoir?

La fédération Horizon Normandie Nature Environnement est à l'initiative de propositions alternatives développées depuis mars 1996 et présentées en Octobre 2005 dans le cadre du débat public, elles tenaient compte des multiples possibilités offertes par le transport intermodal, et de la nécessité de diviser les flux pour éviter les congestions des axes structurants, situation récurrente sur l'ensemble du territoire Français, y compris dans les agglomérations qui se sont dotées de périphériques.[37]



Ainsi la métropole de Caen, déjà pourvue d'un périphérique, doit aujourd'hui se doter de nouvelles infrastructures pour désengorger ce périphérique. C'est pourquoi deux nouveaux projets sont en préparation :

- *Projet de desserte portuaire*

---

[36] Syndicat intercommunal pour le schéma directeur de l'agglomération Rouen Elbeuf -Sogelerg ingénierie -

[37] Le périphérique de Caen, avec en projet de nouvelles infrastructures pour contrecarrer les augmentations de flux : http://www.sanefgroupe.com/swf/dp_a813/files/docs/all.pdf
https://www.google.fr/#q=%C3%A9riph%C3%A9rique+de+caen++nouvelle+infrastructure+desserte+

« La fonction première de cet investissement, estimé à 10,2 M€ (phases 1 et 2), est d'assurer à terme une liaison ***de transit*** *entre l'autoroute A13 et la RD 515 en direction de Ouistreham. Il* ***a également pour vocation d'une part de désenclaver la presqu'île de Caen*** *en cours d'aménagement et, d'autre part, d'améliorer la desserte du port de Caen (partie amont et aval).*

- *Les enjeux de la construction de l'autoroute projet de desserte de l'A813*

La réalisation ***du futur grand contournement de Caen est destinée à délester le périphérique actuel*** *de l'agglomération normande fortement sollicité, notamment dans sa partie sud-est, aux heures de pointe.*

C'est bien la preuve que la multiplication des infrastructures ne résout pas les problèmes d'engorgement des agglomérations alors que HNNE tient à ce que la situation des habitants qui en souffrent soit traitée en urgence, en particulier dans les communes traversées par la SUD III (que les journaux qualifiaient de première autoroute « écologique »).

La métropole envisagerait elle dans l'étape suivante de faire réaliser, à plus long terme, le grand contournement Ouest, par une autre autoroute à péage ?

En revanche notre proposition est d'utiliser, **dès maintenant, un itinéraire de contournement à l'Ouest** par le Pont Flaubert, pour les trafics en provenance du nord, en particulier les trafics d'échanges à destination du Port : ainsi les transporteurs routiers disposeront d'une desserte au plus court et devront tous passer par le boulevard maritime pour réduire substantiellement les nuisances que subissent les habitants autour de la SUD III. Les aménagements de la tête Sud du pont Flaubert devront être conçus pour séparer les flux des voitures de ceux des camions, obligatoirement orientés vers le boulevard maritime pour rejoindre l'A 13 plus en aval ou la rocade Sud.

Pour supprimer le passage des camions de transit dans le centre ville de Rouen, les arrêtés préfectoraux déjà pris pendant les incidents survenus au Pont Mathilde ont montré leur efficacité et sont à reconduire.

L'opposition de **HNNE** à la réalisation du contournement Est ne doit pas être interprétée comme hostile aux activités de la construction et des travaux publics. Mais, les sommes allouées à ce projet pourraient être destinées à des opérations de rénovation urbaine, en particulier celles répondant aux exigences de la loi de transition énergétique. On répondra ainsi au plus vite aux besoins de la population (logement) et à des programmes d'intérêt général, comme, pour la ville de Rouen, l'assainissement des eaux dans des réseaux et installations séparant les eaux pluviales des eaux grises. Un tel programme nous semble prioritaire dans l'esprit de la loi sur l'eau et avec les risques induits par le changement climatique. Les situations de crise en cas de fortes pluies ne peuvent plus continuer à être traitées par la déverse directe en Seine des excédents des égouts. C'est essentiel pour la santé publique, et certainement **créateurs d'emplois** locaux.

Dans le cas de la construction du contournement Est, le maître d'œuvre sera amené, comme on l'a vu pour d'autres réalisations similaires antérieures, à faire appel à des sous traitants de plus en plus tentés de recourir aux travailleurs détachés pour abaisser les coûts. C'est pourquoi nous regrettons que le dossier soumis à l'enquête publique ne présente pas un cahier des charges abouti concernant un bilan social de la réalisation. L'expérience de l'A150 a été instructive pour Horizon Normandie Nature Environnement, qui a participé au comité technique, et n'a pu obtenir aucune information que ce soit, tant de la part de l'Etat, maître d'ouvrage, que du concessionnaire, maître d'œuvre. Les réunions de ce comité technique en préfecture ne font pas l'objet d'un compte rendu ; nous déplorons que nos demandes réitérées n'aient pas été satisfaites et n'apparaissent nulle part.

Loin de créer de l'emploi local pérenne, le contournement Est à en détruire certains en sacrifiant 269 ha de terres agricoles. Certes statistiquement l'agriculture pèse peu dans l'emploi, car les exploitations de type conventionnel emploient peu de main d'œuvre. Mais comme l'alimentation de nos agglomérations n'est pas assurée par les productions de grandes cultures, il y a un gisement d'emplois considérable par la reconversion dans l'activité maraîchère au plus près des zones

urbaines. De plus, la demande des consommateurs étant de plus en plus forte le choix de ce maraîchage selon les méthodes de l'agriculture biologique sera lui créateur d'emplois[38].
« La main d'œuvre est un autre critère pour lequel les exploitations bio se différencient : en moyenne, elles mobilisent 2,3 UTA au lieu de 1,4 en exploitation conventionnelle. Ce besoin supérieur en main d'œuvre est dû aux méthodes de l'agriculture biologique car il se vérifie pour la quasi- totalité des orientations quelle que soit la dimension économique des exploitations. Le salariat est plus important en agriculture biologique, surtout pour les emplois saisonniers.*
UTA : Unité de Travail Annuel qui correspond au travail d'une personne à plein-temps pendant une année entière ».
Une amorce de cette réorientation est déjà visible par la présence des AMAP et les tentatives des la restauration collective pour servir au moins partiellement des aliments « bio ».

L'agriculture biologique a aussi un rôle essentiel et primordial dans le maintien de la biodiversité, la conservation des paysages et la préservation de la ressource en eau. C'est une fonction reconnue, et la Métropole ne s'y est pas trompée, puisque, par exemple, elle a accordé un bail à un couple d'agriculteurs biologiques en leur confiant le soin le soin de préserver la ressource en eau auprès d'un captage. Il est plus que paradoxal que maintenant la métropole revienne sur le tournant souhaitable amorcé en promouvant la réalisation d'un ouvrage qui va fondamentalement nuire à la persistance de leur activité directement dépendante d'une certification bio des produits.

Il est vraiment regrettable que les décideurs stérilisent sans états d'âme des terres fertiles alors que par exemple la **Chine** récemment achète des terres agricoles dans l'**Indre**… il y a donc bien une raréfaction au niveau mondial de la base même qui permet de nourrir les hommes, et nous ne sommes plus dans le cas marginal du commerce de luxe, avec les crus bordelais rachetés par des entrepreneurs chinois qui exportent eux-mêmes leurs bouteilles pour de riches chinois.

Dans le cadre du commerce mondial nous nous sommes habitués à de très volumineux échanges de marchandises d'un continent à l'autre ce qui amène dans notre région à surdévelopper l'activité logistique par rapport à la production.
En seine maritime et dans l'Eure
Les activités logistiques veulent être au plus près des infrastructures de transport : le fleuve fut privilégié jusqu'au XIX siècle, puis le rail l'a supplanté pendant une partie du XX, mais la concurrence du transport routier se montre aujourd'hui écrasante alors que les infrastructures existent et dépérissent. Le modèle routier, certes est plus souple, mais c'est aussi le moins capacitaire des trois. Aujourd'hui ce sont plus de 87% [39] des marchandises qui sont livrées par la route ; les ports de haute mer, Marseille, Le Havre, etc… poussent les logisticiens métropolitains et normands, faute de propositions multimodales conséquentes, à concevoir des services qui nécessitent toujours plus d'infrastructures routières, et d'aménagements pour desservir les plateformes logistiques terrestres[40].

Est il judicieux de répondre à cette demande du toujours plus ? En effet, dans la courbe jusque là ascendante on voit apparaître une rupture : au sujet des comptes des transports, le Commissariat Général au Développement Durable parle d'une conjoncture en berne, et avertit que le modèle routier pourtant prédominant n'est pas dans une situation favorable**.** Cela s'explique en partie par la baisse des volumes en entrée sur les ports hexagonaux et par la concurrence des ports hanséatiques. Il y a également la concurrence exacerbée, dans la logistique routière, entre différents acteurs

[38] http://agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/R8213A11.pdf
[39] Chiffres clés du transport TLF 2014.
[40] Chiffres clés du transport TLF 2014. Les services à valeur ajoutée continuent de se développer.
L'entreposage progresse de 2,5%. Les clients demandent des « solutions » pour optimiser leur supply chain et non plus seulement le déplacement de leurs marchandises.

européens. Dans le cas de la France, cette activité est dominée par un seul opérateur à plus de 85%, mais nos transporteurs sont tous concurrencés par les entreprises qui pratiquent un dumping social en profitant de la précarité des chauffeurs de l'est, et de la législation sur les salariés étrangers « détachés ». Le hold up fiscal organisé par la filière pour s'affranchir de l'éco taxe, tout comme le lobbying contre la contribution climat énergie ne peuvent qu'aggraver la situation où malheureusement les plus vertueux se trouvent dans les situations les plus précaires. Et ce n'est pas la création d'infrastructures supplémentaires qui résoudra ces problèmes dus à la dérégulation.

Comme le confirme Transport et logistique de France, « *la **vraie solution** est de rendre plus attractifs **les modes dits alternatifs** en améliorant leur productivité et leur fiabilité* ».
Sur les 10 dernières *années « le transport fluvial a progressé, sur le bassin de la Seine, l'activité reste dynamique avec une progression […] de 16% en T-KM et de 6% en tonnes transportées.*
*Les atouts du mode fluvial sont nombreux : un convoi fluvial équivaut à **250 camions en moins** sur les routes ; il consomme **3.7 fois moins de carburant** et rejette **4 fois moins de CO2** que le transport routier ».*[41]
Des complémentarités entre la batellerie et les transports routiers sont efficientes pour le pré-acheminement et le bord-à-quai des silos portuaires. Déjà convaincues en 1995, les associations contre le contournement Est rencontraient la batellerie pour évoquer les services que cette filière pouvait offrir sur la Seine. Au moment de l'implantation du terminal sucrier, nous estimions d'ailleurs, comme quelques élus, qu'implanter le terminal à Rouen attirerait en ville beaucoup de camions, alors qu'un port comme le Tréport, déjà équipé, se trouvait au plus près des zones de culture betteravière et des usines sucrières.

Les opérateurs de transport tentent de lutter en mutualisant leurs moyens pour améliorer la gestion des flux : les transporteurs locaux regroupent leurs marchandises dans un système de type « Astre »[42]… identique au système mis en place par les grands opérateurs de transport.

La Métropole et les services de mobilité, de leur côté, dans le cadre de l'appel à projet « Ville respirable dans 5 ans », réactive le concept de livraison du dernier km, livraison de centre ville. Nous espérons que ce travail qui prolonge les études menées depuis plus d'une décennie trouvera rapidement un épilogue qui satisfasse toutes les parties concernées et le plus rapidement possible.

Que dit le dossier de l'enquête, pièce F –étude socio économique, sur les flux logistiques ?
Le développement des flux de marchandises s'inscrit dans un contexte de complémentarité des offres ferroviaires, fluviales et ferroviaires, et les principaux flux sur ces deux derniers modes sont principalement orientés sur l'axe Seine Est-Ouest, vers le bassin parisien, et concernent de façon très marginale des flux Nord-Sud, intéressés eux, par le projet de liaison A28-A13.

Les réalisations et l'amélioration des voies ferrées au-delà de la rénovation de l'axe Serqueux Gisors, le projet de canal fluvial Seine Nord, seraient tout indiqués pour écouler ces flux Nord-Sud. Ce sont deux autres projets conçus et soutenus par les services de l'Etat, très souhaitables pour réduire camions, CO2 et dépenses de carburant (COP 21), viendraient concurrencer ce contournement présenté maintenant comme un projet de l'Etat et qui est lui en décalage avec nos engagements de la COP21.
Ces projets sont concurrentiels au Contournement Est de Rouen, pourrait amener le concessionnaire à recourir à la « clause de paysage ». Un recours entraînera des conséquences financières que nous supporterons tous.

[41] Avis, plan d'action et rapport Ceser HN sur la multi modalité des marchandises.
[42] http://www.astre.fr/fr/pages/astre-logistique-36.html

Le CGI met en garde contre cette éventualité: « *Le CGI relève une faiblesse de l'évaluation socio-économique du projet portant sur un bilan socio-économique peu clair pour les concessionnaires d'autres infrastructures, impactés par le projet et recommande de clarifier et distinguer autant que possible dans la pièce F le bilan du concessionnaire en charge du projet d'une part et celui des autres concessionnaires d'autre part.*

La réponse du maître d'ouvrage ne permet pas d'éluder le questionnement du CGI, La réponse manque singulièrement de clarté pour des non initiés au langage usité.

Cette approche traduit la réalité du « risque trafic » assumé par les concessionnaires autoroutiers dont les contrats ne comportent pas de «clause de paysage» les préservant des impacts éventuellement négatifs de nouveaux investissements ou services publics. Il ne remet pas en cause la viabilité des dites concessions[43]

Certes, mais **quel que soit le concessionnaire qui se sentirait lésé, quelle que soit l'autoroute concurrencée, c'est encore le contribuable qui assumera la charge financière au nom de la clause de paysage.**

[43] Pièce K Mémoire réponse A28-A13 DEUP page 4 -34 (numérotation), Une clause de paysage permet de fixer le cadre de référence pour le contrat et les conséquences financières si ce cadre est modifié par la puissance publique.

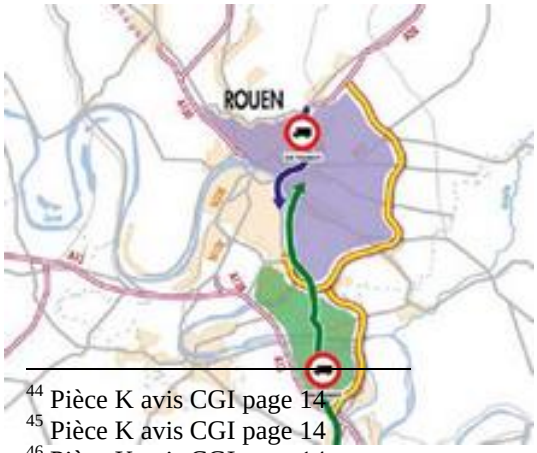
Les données de Trafic justifiant le contournement.
Les réserves du CGI concernent aussi les données de trafic justifiant le contournement

« *Pour compléter l'analyse de la situation des transports, le pourcentage de poids lourds sur les axes radiaux à l'est de l'agglomération pourrait aussi être mentionné. Un des enjeux assumés du projet est de reporter le trafic de transit en dehors du centre historique de la ville de Rouen ».*[44]
Le rapport analyse ensuite l'offre de transport et les déplacements dans la situation actuelle.
Il met ainsi en exergue le caractère discontinu du réseau autoroutier actuel, notamment caractérisé par l'absence de contournement de l'agglomération de Rouen, et le niveau élevé de congestion des pénétrantes au nord et des traversées du centre-ville, en particulier les ponts sur la Seine.
Par ailleurs, le fort taux de poids lourds (PL) sur l'A28 nord (17 %) est souligné, et sur l'A13 dans une moindre mesure (13 %), ainsi que le pourcentage de transit (20 %) pour *« les PL circulant dans l'agglomération*[45]*.*

Dans ces remarques le CGI met en évidence une confusion fréquente tout au long du dossier d'enquête publique entre centre historique, centre ville de Rouen et centre de la métropole. Ce qui peut modifier l'appréciation qu'on a de la densité de camions dans « le centre ». Quant au niveau élevé de congestion des pénétrantes au Nord de quoi parle t on exactement ? Des voitures descendant de Mont saint Aignan par la rue Verte ? Des véhicules venant de Maromme, Mont saint Aignan, Bois-Guillaume qui emprunteraient la route de Neufchâtel jusqu'à la place Beauvoisine, puis le boulevard des Belges ? La phrase n'est pas explicite, qu'avait en tête le rédacteur ?

Le fort taux de transit poids lourds (PL) sur l'A28 : 17 %
Le CGI dans son analyse fonctionnelle oublie ou néglige une opération de croisement des données. Les documents qui émanent de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Seine Maritime, ainsi que les données de l'Observatoire des déplacements sur Rouen- Elbeuf Austreberthe sont des supports de référence que HNNE prend comme source.
La carte de la DDTM-2011 donne 11 à 12 %, la Carte Oscar 2014 indique moins de 10% après réouverture du pont Mathilde
Sur ces données essentielles on constate donc **une différence qui va jusqu'à 70%** entre les calculs de la Dréal et les évaluations des deux organismes officiels. Et nous avons bien repris les chiffres correspondant à des points de comptage sur cette infrastructure aux endroits où le trafic est le plus dense.

Le pourcentage de transit (20 %) pour les PL circulant dans l'agglomération[46].



La carte ci contre, jointe au dossier de l'enquête publique, illustre les trafics de transit dans l'agglomération avec l'exemple de trafics venant de l'A28 ou de la RD6015 Pont de l'Arche- Place Saint-Paul – Notre Dame de Bondeville.

[44] Pièce K avis CGI page 14
[45] Pièce K avis CGI page 14
[46] Pièce K avis CGI page 14

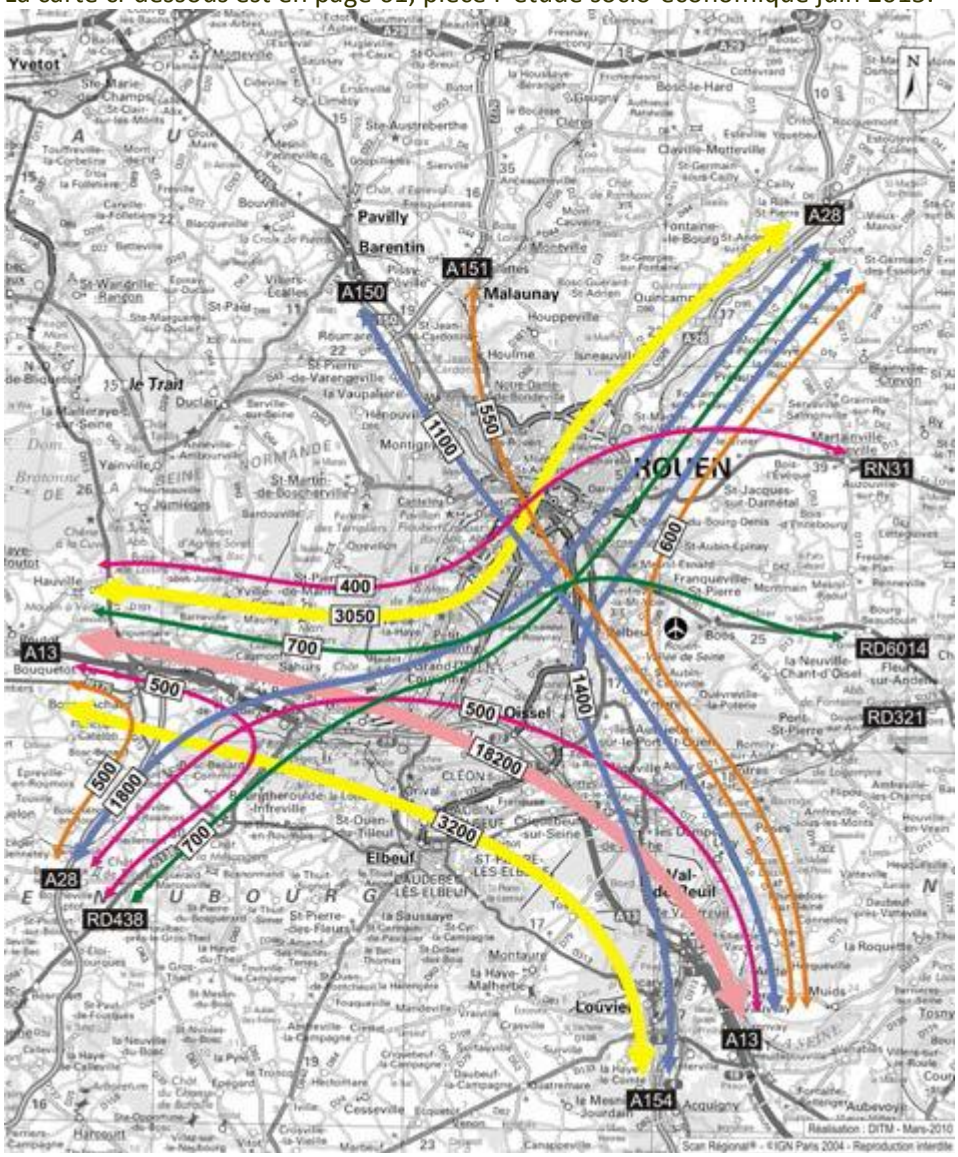
Exemples :
> Un poids-lourd provenant de Louviers et souhaitant rejoindre la rive droite de Rouen ne pourra emprunter la RD6015 entre Val-de-Reuil et Gouy (périmètre vert sur la carte) et sera conduit à utiliser le réseau autoroutier (A13 ou nouvelle liaison autoroutière)
> Un poids-lourd provenant de l'A28 nord et souhaitant rejoindre la rive gauche de Rouen ne pourra plus emprunter la RN 28 et le tunnel de la Grand-Mare : il devra emprunter la nouvelle liaison autoroutière par l'Est ou rejoindre par l'ouest via le Pont Flaubert

Le cartouche explicatif de cette carte placé au dessous de l'illustration dans le dossier présenté lors de la concertation (2014) est absent du dossier soumis à l'enquête (2016).

Oubli particulièrement regrettable car il donnait une indication quant aux possibilités d'évitements en cas d'une interdiction mise en place avant le tunnel de la grand Mare : Il existe bien un passage par l'ouest via le pont Flaubert… HNNE a bien la preuve que le contournement est ne serait l'unique et indispensable solution. Milliard d'euros en plus !

Le CGI regrette le manque de cartographies illustrant à la fois la structure du réseau viaire en étoile et une autre carte représentant la hiérarchie du réseau viaire.

La carte ci-dessous est en page 61, pièce F étude socio-économique juin 2015.



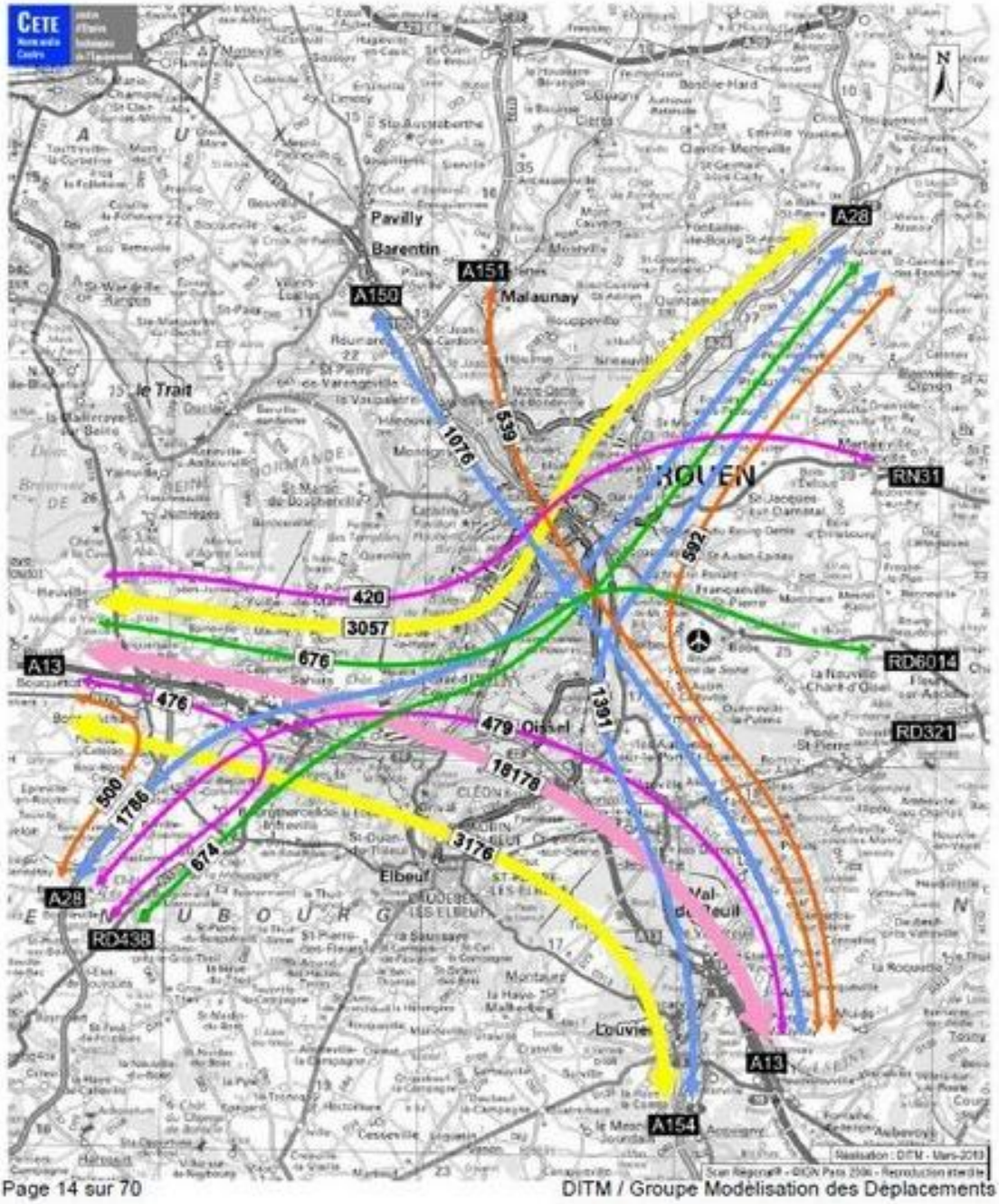
La même carte des trafics de transit a été présentée dans le dossier de la concertation de 2014. Cette carte (page 14) représente beaucoup moins bien l'intensité des trafics que la carte élaborée par l'association « Non à l'Autoroute », l'épaisseur du trait est proportionnelle au nombre de véhicules. Le CGI aurait été aidé dans son appréciation, s'il avait disposé d'un document équivalent ; et le citoyen lambda consulté pour l'enquête publique aurait pu y voir plus clair !

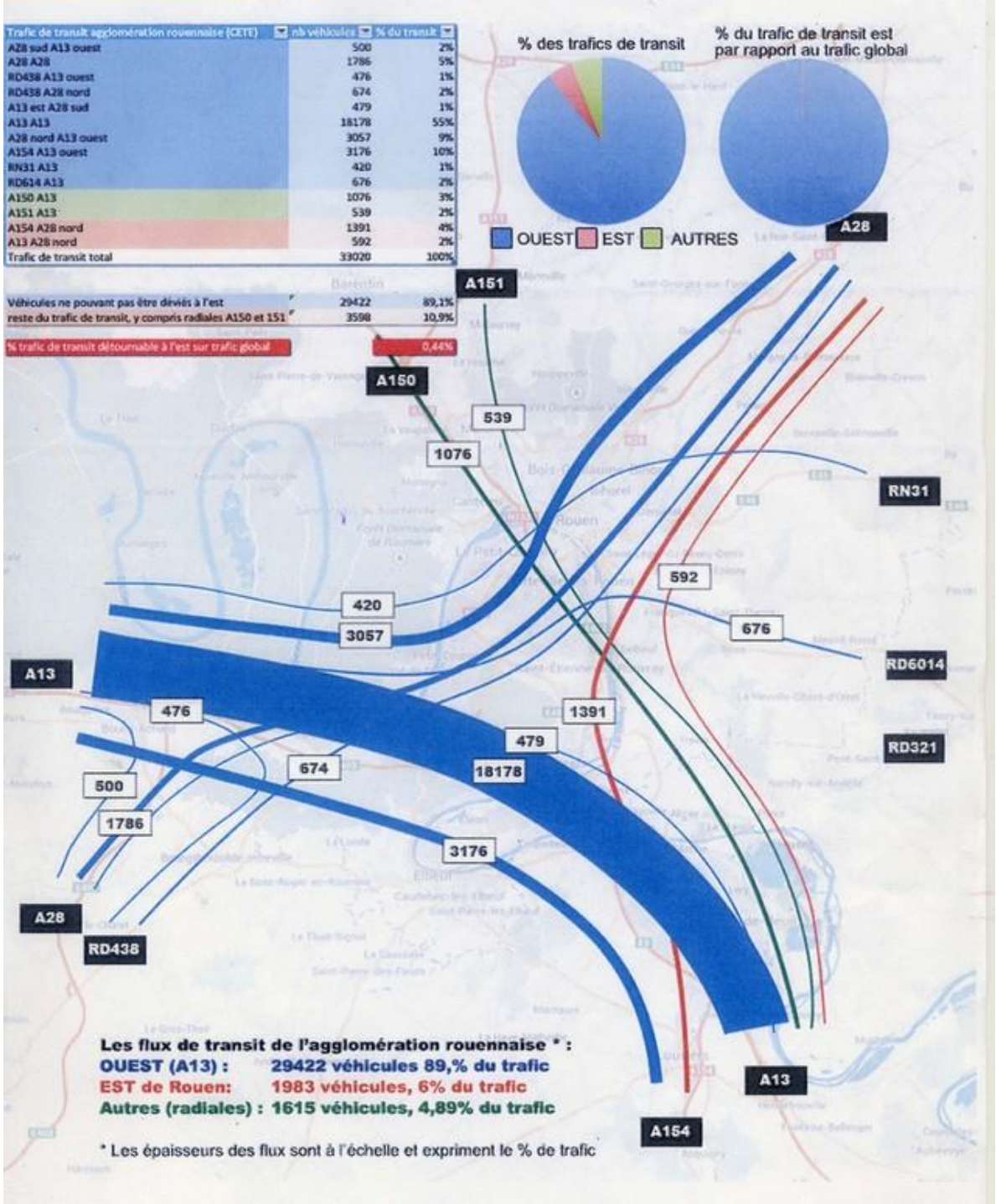
Pour mémoire la page 14.

Trafic de transit :

Les principaux flux de transit qui pénètrent et sortent du périmètre d'étude sont représentés schématiquement sur la carte qui suit. Les chiffres exprimés en TMJA 2007 sortent directement de l'exploitation des enquêtes utilisées pour la mise en œuvre du modèle.

Liaison A28-A13 - Trafic de transit (TMJA)





HNNE tire donc des études de trafic des conclusions différentes de celles de la Dréal, quant à la densité du trafic de transit de l'agglomération Rouennaise. Nous admettrons, ce qui n'est pas dit et donc pas prouvé que ces chiffres ne représentent que les camions, à l'exclusion des voitures.

Le transit représente 33020 V/J mais 22809 ne rentrent pas dans l'agglomération ; n'ont pas forcément à rentrer dans l'agglomération les transits de l'A150-A151 vers l'A13 et de l'A28 nord vers l'A28 Sud ou la RD438 : passage par l'ouest à partir du Pucheuil (A28-A29), en tenant compte d'un arrêté préfectoral. Les trafics de la RD6014 (que surchargent des trafics d'évitements de l'A13 à l'échangeur de Poissy en venant de Cergy Pontoise) peuvent retrouver l'A13 par la RD95 en cas d'arrêté d'interdiction préfectoral. A l'est, il ne reste que 2407 V/J de transit soit 7.27% du trafic de transit total qui, dès lors, ne pourra plus que tangenter le centre de l'agglomération.

Reste à comparer ce chiffre de 2407V/j avec l'ensemble des déplacements sur l'agglomération: soit 900 000 en interne + 180 000 en échange et 40 000 pour la globalité des transits et nous obtenons un ratio de 0.21%, comme vient de le faire le département de Seine Maritime[47].
On obtient un résultat quasiment identique avec en comparant ces 2403 V/J avec le chiffre qui représente le total des trafics motorisés de l'agglomération[48] soit 939170, et nous obtenons un ratio de 0,26%.

Les explications semblent pour le moins succinctes sur cette cartographie présentée par la Dréal dans le dossier d'enquête publique.

D'autres données méritent l'attention de la commission,

En **mars 1999**, poids lourds de transit traversant l'agglomération : **4800 PL /J**.[49]

En octobre 2005 : « *Enjeux pour le futur SCOT La gestion des flux de transit reste à organiser. Si les trafics sont* ***relativement faibles (3000 PL/jour autour de Rouen****, soit 18 % du trafic PL autour de Rouen****),*** *ils continuent de se développer et concernent essentiellement des poids lourds qui doivent traverser le centre de l'agglomération et contribuent ainsi à la saturation des axes et à l'aggravation de la pollution de l'air ».*[50]

En 2013, l'étude du Grand Port Maritime sur le trafic circulant au plus près du centre de l'agglomération, du centre historique, sur les quais bas de Rouen, est ramené à environ 2000 poids lourds, dont 1000 sont considérés en transit ; sur les 1000 restants 400 peuvent être détournés, et les 600 autres doivent rejoindre le port. *« Nous avons beau tourner la question dans tous les sens. Demeure toujours ce trafic résiduel****, l'obliger à contourner Rouen représenterait un surcoût*** *qu'il ne serait pas raisonnable de faire peser sur l'Economie locale ».*[51]
HNNE conclut de cette observation qu'il n'y aurait pas d'obstacles techniques pour détourner ces camions, mais un obstacle financier : *« un surcoût pas raisonnable »* mais un milliard d'euros à faire peser sur les habitants et les contribuables est ce plus raisonnable ?

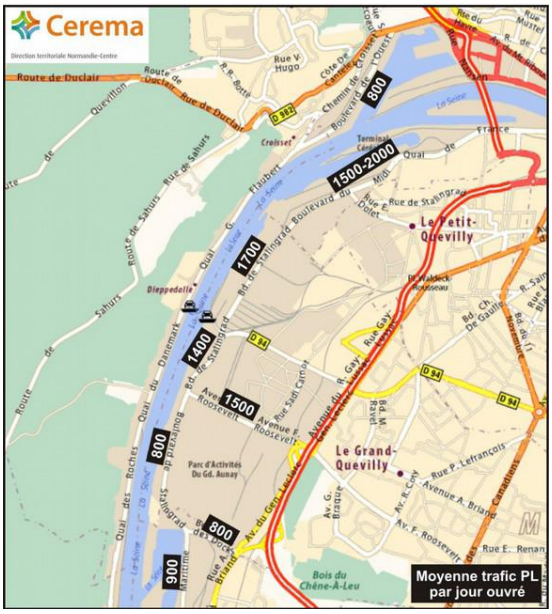
En 2016, dans le dossier d'enquête publique, on trouve *: » Un premier retour d'expérience local permet d'objectiver la capacité des pouvoirs publics à mettre en oeuvre une interdiction poids-lourds : le transit des camions via les quais hauts en centre-ville de Rouen a été interdit. Les observations permettent d'établir que le trafic concerné* ***est tombé de 1800 PL*** *à 200 à 300 PL journaliers »*[52].

---

[47] Chiffres repris d'une démonstration similaire lors la réunion plénière du 20 juin du conseil départemental 76
[48] Données consultable dans le PDU de la Métropole.
[49] Les trafics routiers dans l'agglo rouennaise mars 1999 district-DDE76-CG76-Port de Rouen.
[50] Données Scot Octobre 2015
[51] Expliquez-vous tendance Ouest 29 Août 2013. Pour être tout à fait exhaustif dans la lecture de cet article, il est noté : *« Il n'y a que la réalisation du contournement est et des accès sud du pont Flaubert qui permettront d'atteindre l'objectif final !!!*
[52] Pièce K mémoire en réponse page 34

Le CGI souligne *: « Un des enjeux assumés du projet est de reporter le trafic de transit en dehors du centre historique de la ville de Rouen »*.

HNNE constate que les traversées du centre de l'agglomération par les poids lourds en transit sont bien en diminution, et la confusion de trafic, trafic interne et trafic d'échange ne permet pas de lever les différentes contraintes permettant d'envisager des solutions efficientes pour dégager le centre de Rouen du trafic poids lourds résiduel.



Ponctuellement, sur les axes routiers, les aménagements et les accès du Pont Flaubert, accompagnés d'une interdiction de circulation pour les poids lourds sur la sud III, comme au centre de Rouen, sont de bonnes réponses : SUD III libérée des camions.

En 2008, lorsque Madame Valérie Fourneyron, maire de Rouen a envisagé la reconquête des quais de la Seine, pour lever les obstacles, elle déclarait :
Eviter les poids lourds en ville : *l'argument du contournement ne tient pas. Le détour par les grands axes prend 20 minutes. Le contournement Est, ce sera 40 minutes. Il y a depuis 2008, de nombreuses infrastructures-La rocade Sud, l'A29, le Pont Flaubert qui permettent aux camions de circuler. Cela ne paraît pas scandaleux de réfléchir à un moyen d'éviter le passage des poids lourds en centre Ville :* [53]*»*
Nous adhérons à ce raisonnement.

Et dans la même intention, Yvon Robert, Maire de Rouen, et Frédéric Sanchez, Président de la métropole Rouen Normandie disaient : **«** *Nous ne saurions revenir à la situation initiale* (antérieure à) *à la réouverture du Pont Mathilde en rétablissant l'ensemble des trafics de poids lourds sur les quais. Une orientation a été définie dès 2008 dans le sens d'une diminution progressive de ces flux en centre-ville. Celle-ci doit être poursuivie »*[54].

De façon plus générale, le Scot préconise comme solution le transfert modal avec des ambitions à l'échelle du territoire : *La gestion du trafic routier de marchandises, de transit et d'échange, est une problématique importante pour le territoire ; le transfert modal de la voie routière vers le fleuve et le fer devant être amplifié.*[55]

---

[53] Mme Valérie Fourneyron PN 2008 page 1, extrait du doct. Lettre Eva Sas 12 avril 2013
[54] Communiqué 6 juin 2014 France 3 Normandie
[55] http://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/le-scot/B_RPoctobre2015-TomeII.pdf

Un avis partagé par le CGI critiquant le choix unique d'une infrastructure routière : *La maîtrise d'ouvrage a fait le choix de réaliser une modélisation qui ne tienne pas compte de la possibilité de report modal. Ce choix méthodologique renforce la nécessité d'étayer l'analyse stratégique (*recommandation déjà formulée précédemment*) afin de montrer sans ambiguïté la situation de non concurrence entre les modes de transport*[56].

Enfin, pour régler les livraisons en centre ville, y compris le cœur historique, HNNE estime que la Métropole doit se décider et enfin mettre en place la livraison du dernier kilomètre. Le réalisme oblige à admettre que *« le centre ville est aussi un important générateur de flux marchandises qui, selon l'exploitation du modèle Freturb réalisée par la CCI en 2007, représentent 6000 livraisons/enlèvements par jour, soit près de 20% des déplacements marchandises de l'agglomération (hors flux achats), et 2 400 véhicules de marchandises/jour en circulation. Ces déplacements sont essentiellement réalisés en véhicules de moins de 3,5t (65%) ou porteurs (30%) ».* On ne pourra pas exclure un minimum de trafic marchandises dans les villes et à Rouen qui se fixe un million de visiteurs supplémentaires, il faudra bien approvisionner les invités sur le lieu de consommation, y compris les bateaux de croisière. Attention aux ambitions contradictoires !

Les documents pourtant nombreux ne permettent pas au CGI d'émettre un avis complet sur les trafics. Le CGI tient à préciser :

Qualité du calage
Le rapport d'étude présentant la méthodologie de la prévision de trafic (Liaison A28-A13- Etude de trafic du Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique - Complément sur les aspects méthodologiques – CEREMA Octobre 2015). Mentionne les données d'entrée utilisées pour constituer les matrices de déplacement. Il est fait mention d'enquêtes origine – destination (O/D) sur un nombre important de liaisons structurantes du secteur, réalisées de 1998 à 2007. ***L'année de calage est 2007.*** *Si le périmètre d'étude est bien couvert par cet ensemble d'enquêtes, certaines données paraissent en revanche anciennes, en tout cas antérieures à la mise en service des infrastructures les plus récentes (Pont Flaubert en particulier). Citons notamment l'enquête Cordon de Rouen, seule enquête routière couvrant l'ensemble du périmètre du modèle urbain, qui date de près de 20 ans.*[57]

Comme le CGI, lors de la concertation recommandée, HNNE en 2014 avait rappelé que l'enquête ménage de 2007 était antérieure à la mise en service de plusieurs infrastructures.

La HNNE souhaite également voir annexée à ce dossier, l'enquête de circulation réalisée par la Métropole, qui s'est déroulée du 15 /09/2015 au 15/10/2015.

Pour rappel, 73 % des déplacements dans la métropole Rouennaise font moins de 6Km ; 60% des déplacements en voiture font moins de 6 km, 38% font moins de 3 km (voiture).[58][59] La congestion urbaine n'est donc pas due au transit ; le noyau dur sur lequel il faut agir, c'est l'usage systématique de la voiture (souvent une personne par véhicule). Et pas du seul fait des périurbains et ruraux venant en centre ville. Le dossier d'enquête, précise que le budget temps consacré par chaque individu à ses déplacements a peu varié entre 1996 et 2007 : *« Les budgets temps élevés concernent aussi bien des résidents du centre de l'agglomération rouennaise que des habitants de certaine zones périurbaines ou plus rurales, sans logique géographique »*[60].

---

[56] Pièce K - page 18
[57] Pièce k Avis CGI page 18

[58] http://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/le-scot/C_RPoctobre2015-TomeIII.pdf
[59] Contribution HNNE PDU métropole Rouen.
[60] Dréal dossier enquête

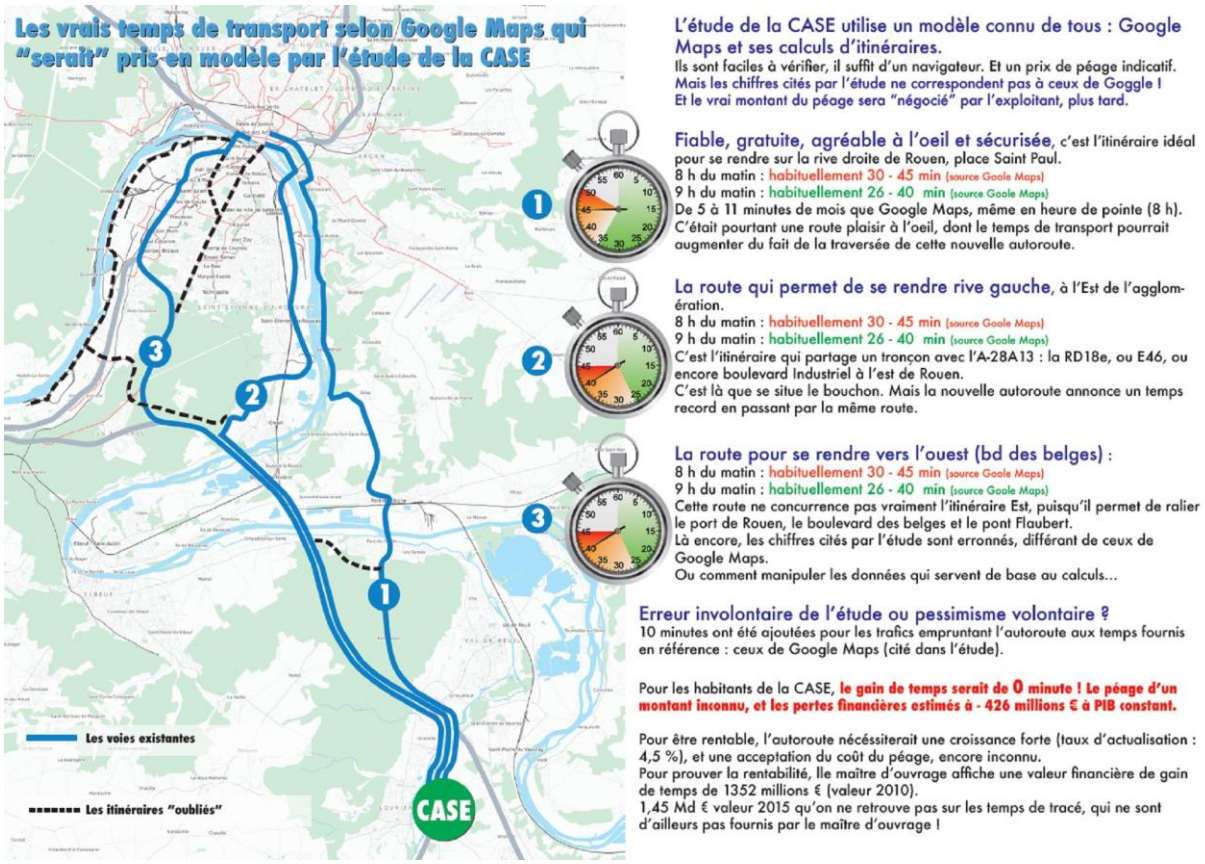
Pourquoi ces déplacements ? Le dossier de présentation du Scot sur les déplacements à l'intérieur du bassin de vie nous éclaire[61] : *« les raisons et les motifs de se déplacer sont beaucoup plus variés qu'autrefois. Il y a en effet de multiples motivations de se déplacer, pour le travail, les achats, les loisirs, la culture... La part des déplacements consacrée aux achats et aux loisirs est en constante croissance et explique en partie l'étalement des déplacements dans la journée. En effet, le moment de la journée où le volume de déplacements progresse le plus vite est les heures «creuses» du matin et de l'après-midi. Cela s'explique par l'étalement des horaires de travail (RTT) et par l'augmentation de la mobilité des inactifs, des jeunes et des personnes âgées ».*

Pour ce qui est du budget temps, HNNE s'interroge sur les gains de temps qui contribuent à la Valeur Actuelle Nette du contournement, et dont les principaux bénéficiaires seront, selon la Dréal, les usagers. Les gains de temps variant en fonction de la fluidité des autres axes, les précédentes remarques du SCOT sont déterminantes. Il semble que la Dréal n'envisage que le trafic intense des heures de pointe, en tout cas n'affine pas suffisamment les motivations du déplacement, qui jouent sur la destination et sur les horaires en cours de journée. Le CGI est sceptique : » *»La décomposition de la VAN par catégorie d'acteurs reste* ***un exercice sujet à caution****. Il apporte un éclairage intéressant concernant le bilan socio-économique des riverains ou celui des usagers. Le sens à donner à ce calcul pour les concessionnaires autoroutiers reste cependant plus incertain. Les principaux bénéficiaires du projet sont les usagers, avec une VAN de 591 M€. Pour ces derniers, les surcoûts pour les véhicules, les dépenses de carburants et les péages ne compensent pas, loin s'en faut, les gains de temps[62] ».*

Les gains de temps qui entrent en compte dans le calcul de la VAN n'ont qu'une valeur de référence pour étalonnage des infrastructures. Mais ils sont à comparer avec le ressenti des usagers, leur perception de la perte de temps sur les axes les plus chargés de la métropole.
Une étude a été faite par un cabinet : en choisissant deux axes routiers de Rouen qu'il identifiait parmi les pires de France en termes de trafic[63]. Sur l'un d'eux, la D6015**,** entre la place Saint-Paul à Rouen et la place Aristide Briand à Notre-Dame-de-Bondeville**,** ce sont près de 28 heures de retard qui auraient été accumulées en 2015. L'étude révèle qu'il faut en moyenne 21 minutes pour accomplir ces 16 km en circulation fluide, mais que des retards de 25 minutes sont régulièrement constatés sur cet axe ; le pire moment pour circuler sur cet axe est le lundi à 8h du matin, où le temps de trajet passe à 32 minutes.
Horizon Normandie Nature environnement a calculé la vitesse horaire d'un véhicule sur le temps le plus long : 32 minutes pour 16 km donne près de 30 km /heure de mayenne. Sur une infrastructure qui traverse le centre de l'agglomération, c'est une vitesse relativement confortable!

Notre association « Non à l'autoroute » s'est également penchée sur les gains de temps, reprenant les simulations faites par la communauté d'agglomération Seine Eure

[61] http://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/le-scot/C_RPoctobre2015-TomeIII.pdf
[62] Pièce K avis du CGI page 22
[63] http://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/le-scot/C_RPoctobre2015-TomeIII.pdf



HNNE s'interroge sur la façon dont la Dréal a évalué les comportements à venir en matière de mobilité.
Il y peu d'éléments de comparaison sur l'évolution des trafics avant et après la crise financière de 2008. Or, on a pu constater la baisse de la part de la voiture. Amorcée déjà entre 1996 et 2007 avec une baisse de 3 points[64], elle a dû se poursuivre suite à la baisse du pouvoir d'achat des usagers et à une offre de transport en commun qui s'est étoffée depuis.

Dans sa méthodologie, la Dréal aurait dû être plus rigoureuse : Il s'agit de faire des prévisions pour une infrastructure qui fonctionnera à partir de 2024 et pour des années. La Dréal se base sur des données de l'année 2007, fait connaître ses prévisions pour l'année 2010, qu'elle présente en 2014, et demande en 2016 que les citoyens les approuvent. Or on aurait pu faire une mise à jour sur les données réelles constatées maintenant, permettant de confirmer ou d'infirmer la justesse des pronostics ainsi que la fiabilité des modèles de croissance utilisés pour justifier un investissement de 1 milliard d'euros.
« *L'étude de trafic s'appuie sur un modèle calé à l'année 2007 et validé sur des données recueillies à l'horizon 2010. Pour la période suivante (à partir de 2014), les hypothèses de croissance retenues correspondent au scénario bas de l'instruction cadre de 2007*[65]. *(En effet, en l'absence de nouveau cadrage macroéconomique, les fiches outils associées à l'instruction gouvernementale du 16 juin 2014 et à la note technique de la DGITM du 27 juin 2014 précisent que ce sont ces hypothèses qu'il convient de retenir) ».*

[64] Pièce E tome 1 page 159
[65] Pièce F Etude socio économique page 88

Si l'Etat ne peut pas justifier son choix en reprenant une nouvelle étude, le maître d'ouvrage peut néanmoins, remettre en cause le projet, en tenant compte que les études préparatoires sont antérieures à la signature des conventions internationales cosignées récemment par l'Etat Français, ou du moins, être amené à rédiger un avenant au dossier comportant :

- Une étude contradictoire qui prenne en compte le report modal et les alternatives recourant au transport en commun avec des investissements à la hauteur des engagements financiers dont devraient s'acquitter les différentes collectivités, au bas mot 488 M€. Ce qui équivaut à près de 6 lignes T4[66] et une capacité 108 000 personnes transportées.
- Une étude prenant en compte l'attractivité du réseau ferré à la suite des travaux réalisés ou projetés, et du volontarisme manifesté par la région Normandie pour améliorer les dessertes de ce grand territoire.
- Une étude demandée sur les reports de trafic avec amélioration des voiries existantes et d'autres rendues attractives comme l'A 13 dans le secteur Incarville – Criquebeuf, s'il y a suppression du péage d'Incarville.

Le maître d'ouvrage s'est affranchi de la première étude en tenant compte uniquement des politiques de transports menées par l'actuelle gouvernance métropolitaine rouennaise. Ce qui n'est pas une donnée pérenne. Nous pouvons raisonnablement penser que les exigences et l'engagement de notre Président de la cop 21 seront particulièrement suivis sur son territoire.
Le projet « Ville respirable dans 5 ans » est sans doute l'amorce d'une autre politique de la mobilité ?

Le dossier d'enquête publique oblige à s'interroger : *« A la lecture de cette carte, il apparaît que les nouveaux projets de transport en commun vont confirmer le caractère radial et urbain de l'offre de transport (hors ferroviaire), en privilégiant le maillage de la desserte du coeur d'agglomération au développement de liaisons périphériques ».*

Faut-il comprendre que cela sera au détriment, en défaveur des liaisons périphériques ?
Une phrase semble confirmer l'interprétation : « *Par ailleurs, les documents de planification des principales collectivités concernées ne laissent pas envisager le développement d'un réseau de TC directement concurrentiel avec l'infrastructure nouvelle ».*

Le CGI le comprend comme HNNE, *« à l'échelle interurbaine, l'évaluation n'a pas pris en compte la question de la concurrence modale. Le maître d'ouvrage convient que l'utilisation d'une modélisation de trafics strictement routière, assortie d'une hypothèse de stabilité des parts modales,* ***constitue une approche simplificatrice ».***[67]

Avec sa solution autoroutière, et pour s'assurer la participation d'un concessionnaire, le maître d'ouvrage semble vouloir délibérément écarter la mise en place ou l'amélioration de transports collectifs.
Exemple : sur le ferroviaire, le maître d'ouvrage inverse les propositions concernant l'évolution de la mobilité et estime que le contournement Est ne modifie pas les parts modales, c'est sa réponse aux interrogations du CGI :*« Le maître d'ouvrage a donc retenu comme hypothèse d'entrée de son étude que le projet de contournement Est de Rouen – A28-A13 ne modifierait pas les parts modales des trafics de moyenne et longue distance transitant par la zone d'étude*[68]*.*

---

[66] Le coût global du projet est estimé à 88 M€ TTC-18 000 à 20 000 voyageurs/jour attendus-http://www.metropole-rouen-normandie.fr/ligne-t-4-caracteristiques-du-projet
[67] Pièce K Mémoire réponse page 35.
[68] Pièce K Mémoire réponse page 35.

Le projet de LNPN est bien une offre ferroviaire entre les grandes villes, et libérera des sillons sur le réseau actuel[69]. Les sillons ferroviaires libérés doivent permettrent de développer les lignes de dessertes interurbaines et faire en sorte d'être une alternative aux déplacements individuels, forcément en voiture. Et dans le futur contexte de libéralisation du transport ferroviaire, la région sera amenée à ouvrir son réseau à la concurrence, au plus tard en 2026. Le but de l'opération étant en principe de réduire les coûts en faveur du voyageur, le ferroviaire devrait connaître une attractivité qui réduirait la clientèle du contournement Est.

Le maître d'ouvrage minimise le sens de l'adaptation des usagers à des modes de vie soutenables, comme recommandé par M Laurent Fabius (COP21) et préfère mettre en doute qu'ils puissent modifier leurs choix de mobilité. Il semble même apprécier l'existence de rupture de charge pour dissuader les éventuels usagers. « *La maîtrise d'ouvrage estime que ces nouveaux projets ne concurrenceront pas le projet de contournement dans la mesure où ils maintiendront au moins une rupture de charge pour toutes les relations TC ».*[70]

Le Maître d'ouvrage ne compte pas non plus sur les nouveaux comportements, comme la pratique de l'auto partage et du covoiturage qui s'amplifieront sur le long terme. D'ici 2024, des bus à haut niveau de service et des lignes de transport collectifs comme, la F5, allègeront le trafic sur les voies existantes. On constate 15 % de voyageurs en plus sur la F5.

La carte de 2011 DDTM 76 permet d'évaluer sur certains axes le report modal potentiel. Ce tableau très simple permet, sur trois des pénétrantes à l'Est de l'agglomération avec un rayon de 14 km centré sur Rouen (une distance définie suivant les comptages), de mettre en perspective des objectifs de captation d'usagers de transports en commun abandonnant la voiture.

lieu	Ville	V/J	Différentiel	15%	50%
Aval échangeur	Bois Guillaume	45619			
Amont échangeur	Bois Guillaume	34787	10832	1625	5416
Amont échangeur	Isneauville	27221	7566	1135	3783
cote Gournay	Darnétal	13658			
Silo	St Jacques	12872	786	118	393
Forgettes	St Jacques	5741	7131	1070	3566
Amont rond point	Franqueville	14405			
Amont	Boos	8716	5689	853	2845
				4801	**16002**

Des captations vers les transports en commun qui selon le maître d'ouvrage sont à même d'avoir une influence sur la mobilité rouennaise[71]. Par exemple :
« 6.2 Interface avec les autres projets du territoire
Enfin, signalons que certains projets liés aux déplacements […] pourraient avoir des interactions avec le projet […] ; du BHNS Louviers – Val-de-Reuil ; du THNS Plateau Est dont l'opportunité sera étudiée ultérieurement car il est subordonné à la réalisation de la liaison A28-A13.

[69] *Un autre objectif, à terme, est d'améliorer l'offre interne périurbaine le long des voies ferrées existantes. Ce sont par exemple des trajets Yvetot – Rouen ou Val-de-Reuil – Rouen.*

[70] Pièce k mémoire en défense
[71] Pièce E résumé non technique page 106

HNNE conteste d'ailleurs que ce THNS ne puisse pas intervenir avant la réalisation du Contournement EST. La ligne F5 rejoint déjà le Lycée Galilée de Franqueville Saint Pierre, qui est distant de 3.4 km, de la mairie de Boos. Le bus peut très bien parcourir cette distance à peu près à la même vitesse q'une voiture, soit en 6 minutes avec deux arrêts intermédiaires.

La part modale des transports en commun est inférieure à 5 % au-delà de 8 km du centre-ville[72], dit la Dréal. Pour HNNE, cela s'explique par la volonté de ne développer le transport en commun, que dans les zones denses. Contrairement à ce que l'on croit, il y a une demande dans les communes de la grande couronne de la métropole et au-delà du périmètre métropolitain. Donc le CGI a raison de poser la question d'une possible concurrence modale sur une plus longue distance. Celui-ci demande *de valider l'hypothèse de maintien des choix de mode de transport (transport en commun ou collectif) dans les zones desservies par le projet de contournement. La contre-expertise recommande d'éclaircir les raisons pour lesquelles le projet ne modifiera sans doute pas les choix modaux dans les zones desservies et d'éclairer la question de la dimension plus longue distance de la concurrence modale »*

Le Dréal s'intéresse très peu à des modes autres que la voiture, invoquant par exemple [73] :

- La ligne de bus 54 de Rouen pour desservir les Authieux via Ymare… Or, elle n'existe plus.
- Concernant les modes de déplacement doux au sein de la Métropole, la pièce E mentionne

Que Vélo'R est un système de location de Vélo à Assistance Electrique…sauf qu'il a été abandonné en septembre 2014 : « *A noter l'existence d'un système de location de vélos VELO'R sur le territoire de la CREA».*

[72] Pièce E tome 1 page 159
[73] Pièce E page 155 et 158

HNNE a vérifié les données des trafics pour évaluer l'intérêt de ce projet et s'assurer qu'il répond à la première décision ministérielle du 2 mars 2006, HNNE (données suivantes[74]) :

Voirie	Dossier débat public 2005 Horizon 2015 sans contournement	avec contournement	Carte DDTM2011	piéce F pages 116 + 118 prévision avec cont.
D 43 Rocade Nord*	17000	20000	21975	26400
A 28*	37000	52000	34787	37800
Tunnel G. Mare	45000	42000	41802	45950
Quai R. droite	40000	35000	?	?
Pont Mathilde	68000	65000	80652	79050
RN 31*	15000	4000	13658	9450
RD 6014*	20000	13000	14405	12800
RD 6015*	15000	11000	13494	17700
Cont. Isneauville => forgettes		29000		20550
Cont. Forgettes => RN14		25000		20950
Cont. RN14 => Mt Cailloux		27000		29050
Cont. Franchissement R G.		38000		27750
RD18E Bd .ind.	36000	32000	36069	41300
Pont Flaubert	51000	56000	34063	53850
N 338 Sud 3	57000	60000	67001	13075
RD 418	27000	32000	11208	15550
A13 Fleuve	98000	98000	94149	94550

=> Pont Flaubert - données Oscar 2014 49741

Rappelons la décision Ministérielle 2 Mars 2006.

Art. 1er. – *Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2 × 2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu.*

Cette liaison devra répondre aux deux objectifs suivants :

– accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération *rouennaise, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération ;*

– délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux.

Horizon Normandie Nature Environnement constate :

- Les prévisions du dossier de 2005 sont décalées en comparaison des trafics réels, recensés en 2011.
- **Les voiries* au Nord Est et à l'Est de Rouen ont un trafic global réel en 2011 inférieur de 6%à l'estimation de 2005 pour l'horizon 2015 sans contournement.**
- Le trafic des pénétrantes A28 nord, RN31, RD 6014, RD 6015, I·dzƎYŜyűŜNJI· (prévision 2024) de **1406** Véhicules /J après réalisation du contournement (Etude 2016).

Cette autoroute n'est donc pas la solution à l'allègement nécessaire des pénétrantes situées sur le plateau Est.

- Les prévisions horizon 2015 pour les trafics sur le contournement prévu sans péage, et qui

[74] Le flouté perceptible des slides, lors de la présentation des réunions de la commission, est toujours maintenu sur les documents en page 116 et 118 de la pièce F, ce qui ne contribue pas à une lecture et une interprétation de la présentation.

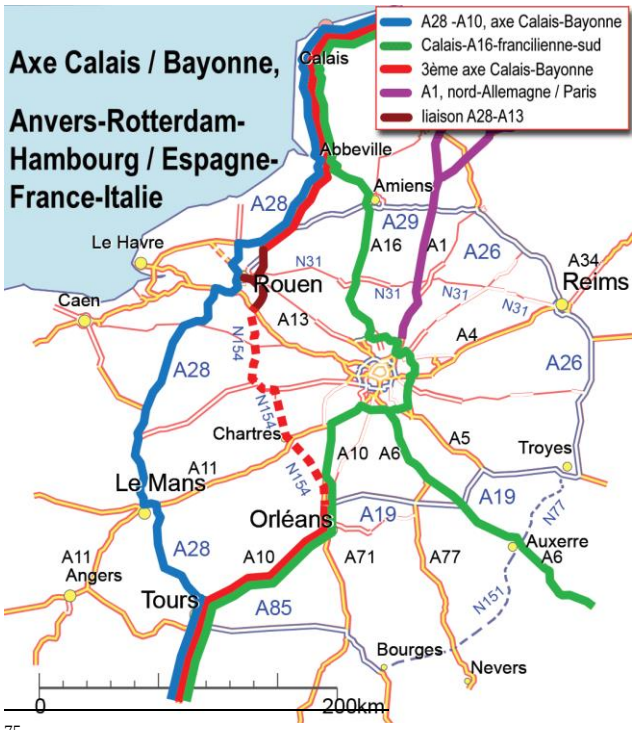
n'existait pas encore en 2005, surévaluaient les trafics. En 2016 prévisions revues à la baisse pour l'horizon 2024, soit 2000 à 11 0000 V/J en moins, selon les sections. Ceci s'appuie sur les chiffres du dossier d'enquête publique, qui différent des mêmes cartes présentées à la concertation de 2014.[75]

C'est pourtant l'étude de 2005 qui a permis de déclarer l'opportunité de construire ce contournement ! Et aujourd'hui, il est à péage : est-ce qu'une baisse du trafic réel n'est pas encore à attendre à la mise en service?

IL est très fréquent de constater que de nouvelles infrastructures amènent de nouveaux trafics et la Dréal est bien forcée de le reconnaître, avec l'exemple du pont Flaubert : *La création de nouvelles infrastructures a généré un accroissement des déplacements routiers localement. L'ouverture du Pont Flaubert, s'il a délesté des points centraux de quelques milliers de véhicules par jour (notamment le pont Guillaume le Conquérant), a engendré 13 500 nouvelles traversées de Seine à Rouen par jour (+6%).*[76]

Comme on vient de le voir sur le tableau, comparées à la plupart des voiries de l'agglomération, les pénétrantes à l'est de Rouen, à 2x1 voies, sont les moins chargées[77]. La création du contournement va-t-elle entraîner, comme ailleurs, de nouveaux flux et un accroissement de trafic. Le plateau Est connaîtra-t-il le sort de la Rive Gauche, où avec une accumulation de voiries nouvelles successives on a tenté à chaque fois d'alléger ou de détourner ces nouveaux flux ?

A l'échelle locale, comme au niveau général, le développement du trafic routier doit être stoppé, d'autant que la métropole de Rouen est le premier émetteur de gaz à effet de serre en Normandie. Aucune raison d'invoquer la réalisation de l'axe Calais Bayonne, il existe déjà, il y en a même deux. Voir ci-dessous :



l'utilité du projet se justifierait-elle uniquement pour un troisième ou quatrième axe Calais Bayonne ?

Les engagements de la COP 21 seront-ils oubliés?

[75] Dossier page 18 et 19
[76] Page 159 pièce tome 1

[77] 158, Etat zéro du territoire autour du contournement est/liaison A 28-A13 Octobre 2008 –Scot Rouen Elbeuf

Horizon Normandie Nature Environnement s'est étonné des statistiques de trafic comme du montant global du projet.

Coût du projet :
En Juin 1993, selon, le dossier d'information, estimé, selon l'option retenue :

- Contournement Est : 1.4 milliards de francs = 213.5 M€ valeur 1993
- Rocade est : 1.7 milliards de Francs = 260 ,0 M€ valeur 1993

En 2014, lors de la concertation recommandée	1.050,0 M€ TTC. Valeur 2015 930.0 M€ HT
En 2015, Mme la ministre fixe un objectif de	820.0M€ HT Valeur 2015.
En 2015, La Dréal estime le projet à	832.0 M€ valeur 2015 + 56.0 M€ pour maîtrise d'ouvrage

L'enveloppe globale étant revue à la baisse, il faut s'attendre à ce que les compensations, les aménagements et les ouvrages souffrent de cette réduction; les caractéristiques techniques de l'infrastructure risquent d'être modifiées par le maître d'œuvre pour en abaisser le coût, comme on l'a déjà vu sur l'A150, où l'altimétrie du franchissement à été modifiée par rapport au plan du maître d'ouvrage. La longueur du pont est passée d'approximativement 1000 m à 480 mètres, en le construisant à mi-pente. Mais les déboisements sur la pente ont provoqué de graves inondations dans la vallée de l'Austreberthe, et cela pendant la phase travaux.

Vu le nombre de franchissements prévus sur le projet de contournement Est - liaison A28/A13, il est à craindre que quelques uns soient traités au rabais, ou que les protections promises, les aménagements annexes, le rétablissement de l'état initial, et surtout les compensations, soient sacrifiés par le concessionnaire. Nous comptons sur la Dréal, maître d'ouvrage, pour que les clauses du contrat initial soient respectées.

Qui va payer ?

La question de la clé de répartition pour la subvention d'équilibre a été maintes fois posée lors de la concertation recommandée, et lors des réunions de la commission d'enquête.

La Commission d'Enquête dispose-t-elle de cette information? Sinon, quand pense-t-elle pouvoir l'obtenir et la communiquer ? Il s'agit d'un point essentiel dont dépend la poursuite ou le calendrier du projet. La liaison A28/a13 est à la charge de l'Etat et des collectivités territoriales, mais qu'en est-il du raccordement Gouy-Saint Etienne du Rouvray : étant d'intérêt local, sera-t-il exclusivement financé par la Métropole ? Et/ou le département de Seine Maritime ? Ou est-ce que la Région, l'Etat s'impliqueraient aussi ? La conjoncture n'est peut-être pas très favorable, l'argent public se faisant de plus en plus rare. Par conséquent, l'hypothèse que la Métropole puisse être seule à financer l'ouvrage, a-t-elle été évoquée par les cosignataires de la Charte pour une valorisation réciproque d'Infrastructure et du Territoire?

Une autre question se pose : le contrat entre L'Etat et le concessionnaire comportera-t-il une clause de déchéance ? Cette situation obligerait nos collectivités à assumer tous les risques financiers après défection du concessionnaire, en particulier si les trafics ne sont pas au rendez vous ? [78] [79]

De même, une clause de paysage sera-t-elle incluse dans le contrat ? Le CGI lui-même aborde indirectement la question en parlant d' «*une faiblesse de l'évaluation socio-économique du projet portant sur un bilan socio-économique peu clair pour les concessionnaires d'autres infrastructures impactés par le projet et recommande de clarifier et distinguer autant que possible dans la pièce F le bilan du concessionnaire en charge du projet d'une part et celui des autres concessionnaires d'autre part. »*

La réponse de la Dréal est presque une incitation à faire inclure par le concessionnaire une clause de paysage qui lui garantirait une révision du contrat : *« Cette approche traduit la réalité du « risque trafic » assumé par les concessionnaires autoroutiers dont les contrats ne comportent pas de « clause de paysage » les préservant des impacts éventuellement négatifs de nouveaux investissements ou services publics. Il ne remet pas en cause la viabilité des dites concessions ».*

Les partenaires financiers portent également un jugement sur les données économiques du projet lui-même. Entre autres, la solidité des **revenus prévus**, l'existence d'un **trafic antérieur** à la construction du nouveau projet, la présence d'une **clause de paysage**[1], de non-compétition dans les contrats ou la politique tarifaire et la prise en compte des externalités sont des points majeurs dans l'évaluation d'un projet. Ceci jouera un rôle dans la propension des organismes financiers à soutenir le projet par de la dette. Ainsi, la réhabilitation ou le prolongement d'une infrastructure existante disposant d'un trafic avéré seront largement préférés à la construction complète d'une infrastructure qui doit créer un besoin nouveau pour trouver son marché. Si, de plus, les usagers ont été habitués depuis plusieurs années à payer un péage pour l'utilisation d'une première portion de l'ouvrage dont l'extension est envisagée, la situation est d'autant plus favorable. De la même façon, un projet qui dispose d'une clause, garantissant qu'aucun ouvrage ne fera concurrence (au moins pour une certaine période initiale) au projet à construire, disposera d'un avantage appréciable. Sans minimiser les questions de légalité de ces clauses (mises en exergue en France par une jurisprudence récente du Conseil d'État), il est clair que les assurances de revenu pour l'opérateur de l'infrastructure « protégée » seraient confortées et le financement facilité.

1. Une clause de paysage permet de fixer le cadre de référence pour le contrat et les conséquences financière si ce cadre est modifié par la puissance publique.

Il s'agit plus d'une clause visant à rétablir l'équilibre économique du contrat en cas de modification substantielle d'une infrastructure économique ayant pour effet de dégrader ou d'améliorer de manière significative l'équilibre économique du contrat de concession

Un exemple de clause de paysage concernant une concession.

Décret n° 2010-1699 du 29 décembre 2010 approuvant la convention passée entre l'Etat et la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest pour la concession des aérodromes de Notre-Dame-des-Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire

Clause de paysage

En cas de mise en service ou de modification substantielle d'une infrastructure aéroportuaire située dans un rayon inférieur ou égal à deux cents (200) kilomètres autour de l'emprise de la concession, qui n'est pas exploitée par une entreprise liée, dans un délai de quinze (15) ans à compter de la mise en service de NDDL ou d'une infrastructure aéroportuaire appartenant à l'Etat dans un délai de trente-deux (32) ans à compter de la mise en service de NDDL, ayant pour effet de dégrader ou d'améliorer significativement l'équilibre économique de la concession, les parties conviennent de se rencontrer en vue d'arrêter, dans les meilleurs délais, les mesures à prendre afin de rétablir l'équilibre économique du contrat.

[78] Les trafics de l'A150 sont actuellement à moins de 50 % des trafics envisagés.
[79] Voir Pau Langon A 65.

Impact de l'autoroute sur l'Environnement naturel et Humain.
Une question essentielle est de considérer tous les sites et lieux concernés, en zones urbaines, périurbaines ou rurales, et de prendre en compte tous les résidents et actifs qu'ils soient citadins ou ruraux.[80]

Tous les enjeux : Air-Santé, Eau-Santé, Bruit-Santé, Alimentation-Santé, Qualité de vie-Santé, Patrimoine et biodiversité, doivent être évalués en confrontation avec les intérêts économiques de court terme, qui en général sont considérés comme prioritaires, parce qu'on ne s'attarde jamais à chiffrer le coût, y compris coût économique, de toutes les atteintes que l'on fait subir à l'Environnement.
Les destructions irrémédiables, les prélèvements insoutenables compromettent ou du moins impactent gravement l'avenir des générations futures et aussi les perspectives à court et moyen terme. Nos modèles économiques, basés sur la consommation d'énergies fossiles, s'essoufflent et sont en bout de course. Malgré les dénégations, même les acteurs économiques le ressentent, d'où leur impatience déjà manifestée en interne **dès 2005**, dans un numéro du bulletin économique de la Chambre de Commerce de Rouen : *« Et bien sûr le contournement Est de Rouen, encore retardé par la demande d'enquête publique, et dont il serait bien qu'il vît le jour avant que les réserves de pétrole mondiales soient complètement épuisées, ce que certains annoncent pour dans **40 Ans** »*[81].

Faute de temps, Horizon Normandie Nature Environnement ne peut faire une étude exhaustive sur toute la longueur du contournement et ne présentera que des observations ponctuelles concernant quelques sites. Nous avons déjà déposé un ensemble de contributions en mairie de Montmain. Les naturalistes, dont la fédération de la ligue de protection des oiseaux ou le groupement ornithologique, proposeront à la commission leurs remarques et le résultat de leurs expertises, dont la valeur est reconnue par le maître d'ouvrage. Celui-ci nous a sollicités par le passé, souhaitant mener à bien des études multi–thématiques, et avoir en sa possession les éléments les plus complets sur les impacts des variantes de tracé concernant les thématiques habitats naturels/faune/flore[82]. Certaines de nos associations ou fédérations ont accepté de partager leurs connaissances.

Mais nous pensons que d'autres relevés faune-Flore devront être intégrés dans l'expertise du milieu pour évaluer l'incidence de l'infrastructure. Les relevés des exploitants agricoles qui se sont exprimés lors de la réunion de Boos ont surpris le maître d'ouvrage, qui ignorait la richesse de la zone située près d'un futur viaduc et même ne les avait pas répertoriés comme agriculteurs récoltants (production biologique).

Horizon Normandie Nature Environnement, soutenue par de nombreuses associations et des bénévoles, a expérimenté cette démarche de prospection sur le projet de 1997 ; la restitution de sa contre-expertise en 2000 montre de nombreux sites particulièrement riches pour la biodiversité. Et cette contre-expertise favorisa le classement des coteaux de Belbeuf/Saint Adrien en zone Natura 2000.
Cette contre expertise, nous a permis d'explorer bien d'autres milieux remarquables *«qui abritent des espèces particulièrement rares et/ou menacées et qui devront être intégralement préservées. En superposition de zones de sensibilité périphériques des milieux remarquables. Des stations d'espèces végétales légalement protégées. Habitats d'intérêt communautaires...Des zones n'ayant pu être correctement expertisées et présentant des potentialités écologiques importantes »*[83].
La totalité de la recension a été portée à la connaissance de la Commission Européenne Environnement

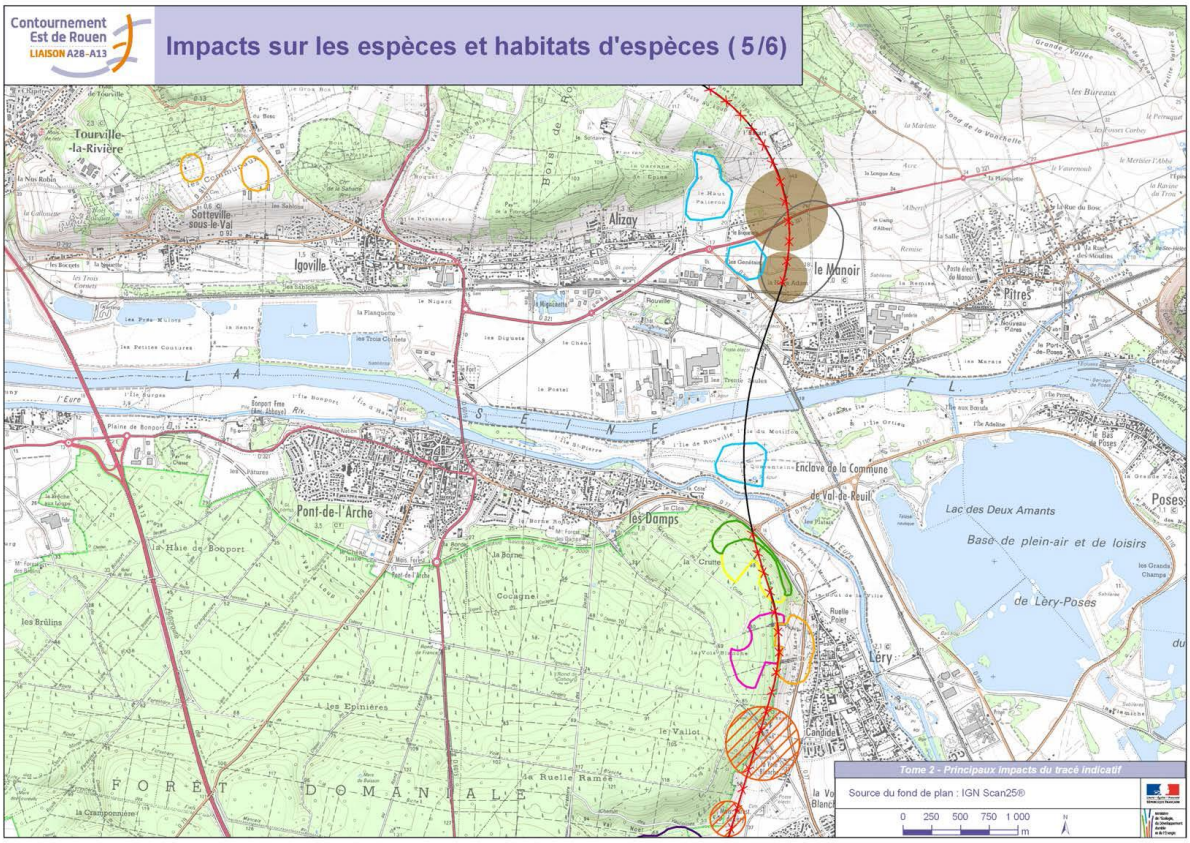
[80] Cahier acteurs, débat public de 2005. « Nous sommes tous des Rouennais »
[81] Bulletin économique (CCI) février 2005.
[82] Courrier du 15.09.2011MEDDTL
[83] Contre Expertise Ecologique-HNNE -juin 2000.

Les impacts du contournement Est sur l'environnement Naturel et Humain

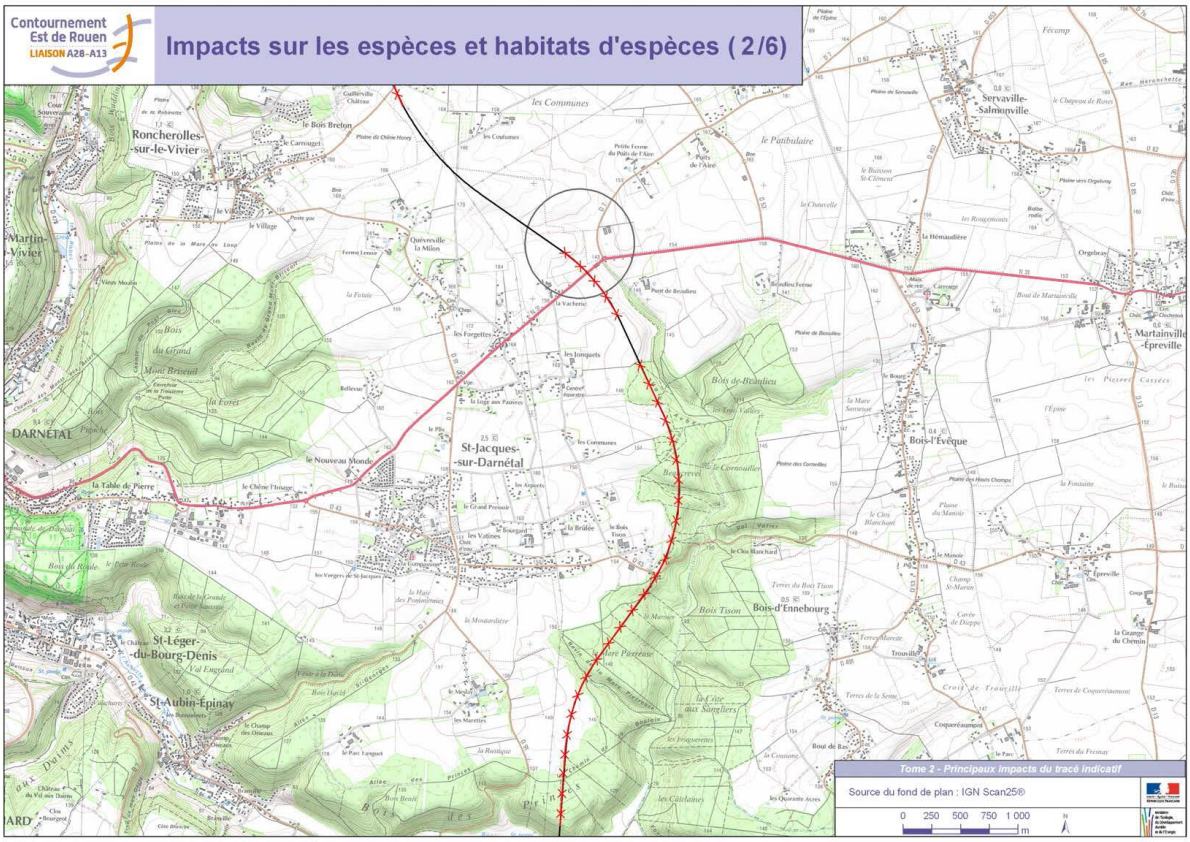
Nous avons **tous** besoin pour vivre d'Air, d'Eau, de Nourriture, de Sommeil : ne pas en tenir compte met en péril la santé, et même la vie. Préserver l'environnement, c'est donc préserver l'humain, avec ses activités, son habitat, son droit à conserver, ou à retrouver, une qualité de vie satisfaisante.
En dépit du Grenelle de l'Environnement, de la loi sur l'Air, de la loi sur l'eau, de la loi de transition énergétique, les enjeux environnementaux et humains ne sont pas suffisamment pris en compte : ils sont consignés dans le dossier présenté à l'enquête publique mais, tous les problèmes sont éludés puisque le maître d'ouvrage considère qu'il y a toujours des solutions à tout , mais ne s'aventure pas à expliciter lesquelles, en renvoyant au concessionnaire le soin de trouver la plus adéquate.
L'Autorité Environnementale a d'ailleurs formulé des réserves qui vont dans ce sens.

On comprend que pour la clarté de la présentation les cartes fournies ne puissent pas reproduire en une seule fois tous les enjeux présents sur le territoire, toutefois il est dommage que la richesse environnementale soit ainsi fragmentée. Sur certaines cartes, l'enjeu spécifique n'est clairement porté que pour certains tronçons du parcours : exemple les « Habitats/Espèces » figurent bien sur la partie Euroise. Mais on ne les trouve plus, au nord, à partir de Gouy jusqu'à Isneauville.

Exemple sur la partie Euroise avec les habitats et risques de collisions avifaune.



Exemple sur une des parties Nord, on ne porte que les ruptures écologiques et il ne figure aucun habitat. Cette représentation graphique passe pudiquement sur l'influence réelle de l'autoroute sur l'ensemble des habitats qui sont dans la partie nord.



Les études environnementales Faune Flore ont-elles été menées au même niveau de détail sur toutes les sections du parcours ?

HNNE a repris l'ensemble des mesures de compensation et les aménagements post travaux dans le chapitre « 4.2 Cartes de synthèse des impacts et mesures »[84]. La Fédération a compilé par thématique les remarques de la Dréal.
Il apparaît quel que soit l'enjeu, les solutions proposées, quand il y en a amènent un nouveau questionnement.

1- Agriculture et sylviculture : 22 sites sur 31 sont toujours en attente d'une solution efficiente !

Type	N°	Motif	A Revoir ?
Boisement	1	Compensation: Solutions	1
Boisement	3	Compensation: Solutions	1
Agriculture	7	Traversée de l'ouvrage	1
Boisement	8	Desserte à envisager	1
Boisement	9	Desserte à envisager	1
Agriculture	10	Allongement de parcours à envisager	1
Boisement	13	solutions à étudier pour parties scindées	1
Boisement	14	solutions à étudier pour parties scindées	1
Agriculture	15	Rétablir cheminements agricoles	1

[84] Pièce E résumé non technique

Boisement	16	Desserte à étudier	1
Agriculture	17	Un enjeu de dessertes subsistera néanmoins	1
Boisement	18	Solutions de desserte à étudier	1
Agriculture	19	Réorganisation de la desserte à étudier	1
Agriculture	20	Allongement parcours à prévoir	1
Boisement	21	Très peu de possibilités de compensation	1
Agriculture	22	Effets résiduels probables	1
Boisement	23	Très peu de possibilités de compensation	1
Agriculture	24	Basculements Nord /sud existeront malgré tout	1
Agriculture	25	Urbanisation, un nouveau projet routier, desserte à envisager	1
Agriculture	26	Indemnité à prévoir	1
Agriculture	30	Ilot d'exploitation à relocaliser en dehors du secteur	1
Boisement	31	Prévoir le cheminement des grumiers	1
			22 **sur 31**

2- la préservation de la biodiversité : 42 sites sur 49 de destructions !

Type	N°	Motif	A Revoir ?
		Environnement Naturel	
Destr. Habitats naturels	5	Destructions de milieux culturaux - mesures non nécessaires	1
Destr. Habitats naturels	7	Destructions de milieux culturaux - mesures non nécessaires	1
Destr. Habitats naturels	12	Destructions de milieux boisés	1
Ruptures continuités	13	Ruptures de continuités boisées	1
Destr. stations Espèces	14	Engoulevent d'Europe	1
Ruptures continuités	15	Ruptures de continuités boisées	1
Destr. Habitats naturels	16	Destructions de milieux boisés	1
Destr. stations Espèces	19	Barbitistes des bois	1
Destr. Habitats naturels	20	Destructions de milieux boisés	1
Ruptures continuités	21	Ruptures de continuités boisées	1
Délaissés	22	Destructions de milieux culturaux - mesures non nécessaires?	1
Destr. Habitats naturels	24	Mesures non nécessaires?	1
Destr. Habitats naturels	26	Destructions de milieux boisés	1
Destr. Habitats naturels	27	Destructions de milieux culturaux - mesures non nécessaires?	1
Destr. stations Espèces	28	Oedicnème criard	1
Délaissés	31	destructions de milieux culturaux - mesures non nécessaires?	1
Destr. stations Espèces	32	Chouette Chevêche	1
Destr. Habitats naturels	29	Destruction milieux ouverts	1
Destr. Habitats naturels	33	Destructions de milieux boisés	1
Ruptures continuités	34	Ruptures de continuités boisées	1
Ruptures continuités	35	Ruptures de continuités boisées	2
Destr. Habitats naturels	36	Destructions de milieux boisés	1
Délaissés	37	Délaissés milieux boisés	1
Ruptures continuités	38	Ruptures de continuités milieux ouverts	2
Destr. stations Espèces	39	Oedicnème criard	1
Destr. Habitats naturels	40	Destruction milieux ouverts	1
Destr. stations Espèces	41	Crapaud Calamite	1
Destr. Habitats naturels	42	Destructions de milieux culturaux - mesures non nécessaires?	1
Destr. stations Espèces	43	Engoulevent d'Europe	1
Destr. stations Espèces	43	Pic noir	1
Destr. stations Espèces	43	Bondrée Apivore	1
Destr. stations Espèces	43	Chouette Chevêche	1
Ruptures continuités	44	Ruptures de continuités boisées et de lisières	1
Destr. Habitats naturels	45	Destructions de milieux culturaux - mesures non nécessaires?	1
Destr. stations Espèces	46	Bondrée Apivore	1
Destr. stations Espèces	46	Pic Mar	1

Délaissés	47	Délaissés milieux boisés	1
Destr. Habitats naturels	48	Destructions de milieux boisés	1
Destr. stations Espèces	49	Bondrée Apivore	1
Destr. stations Espèces	49	Pic noir	1
			42 **sur 49**

3- Environnement physique : 18 sites sur 36 en attente d'une solution efficiente !

Type	N°	Motif	A Revoir ?
		Environnement Physique	
Eaux sup.	1	Les études ultérieures étudieront les possibilités d'évitement	1
	7	**Oubli dans les mesures**	1
Topographie	9	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Topographie	10	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Topographie	11	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Topographie	12	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Eaux sup.	13	Etude ultérieure de l'impact de l'ouvrage temporaire	1
Topographie	14	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Forages et puits	15	Destruction Partielle, Nouveaux ouvrages proposés	1
	16	Oubli dans les mesures	1
Topographie	17	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Topographie	18	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Forages et puits	19	Destruction Partielle, Nouveaux ouvrages proposés	1
Eaux sup.	20	Etude ultérieure de l'impact de l'ouvrage temporaire	1
Topographie	21	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Topographie	22	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Topographie	23	Gestion raisonnée des mouvements de terre	1
Forages et puits	24	Destruction Partielle, Nouveaux ouvrages proposés	1
			18 **sur 36**

1- Risques : 18 sites sur 20 en attente d'une solution efficiente !

Risques

Type	N°	Motif	A Revoir ?
Mouvement de terrain	2	Risques d'effondrement Bétoire Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	3	Risque Mouvement de Terrain Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	4	Risques d'effondrement Bétoire Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	5	Risques d'effondrement Bétoire Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	6	Risque Mouvement de Terrain Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	7	Risque Mouvement de Terrain Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	8	Risques d'effondrement Bétoire Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	9	Risques d'effondrement Bétoire Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	10	Risque Mouvement de Terrain Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	11	Risque Mouvement de Terrain Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	12	Risque Mouvement de Terrain Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	13	Risque Mouvement de Terrain Etude Ultérieure	1
Mouvement de terrain	14	Risque tassement alluvions Etudes ultérieures	1
Risque technologique	15	Expropriation, relocalisation	1
Mouvement de terrain	16	Oublis dans les mesures	1
Mouvement de terrain	17	Risques d'effondrement Bétoire Etude Ultérieure	1
Risque technologique	18	Expropriation, relocalisation	1
Mouvement de terrain	19	Risque tassement alluvions Etudes ultérieures	1
			18 **sur 20**

Les atteintes aux milieux physiques.
Le maître d'ouvrage évalue à 516 hectares la superficie qui sera soustraite aux milieux physiques.
(516 hectares = 5.16 millions de m^2 = 723 terrains de football)

Ces 516 hectares se traduisent par :

- **Une perte pour les activités agricoles et sylvicoles, et par la destruction d'un réservoir de biodiversité.**
- **Une perte de valeur patrimoniale et de qualité de vie pour les familles riveraines… et pas seulement pour elles !**
- **Le schéma de cohérence territoriale a évalué l'influence d'une infrastructure : elle impacte un espace de 10 km de part et d'autre de la voie.**

Milieux agricoles
Pour réaliser cette infrastructure, le maître d'ouvrage compte détruire 516 hectares, dont 269 de terres agricoles et 142 hectares d'espaces boisés et naturels.

Dans le cadre du maraîchage de proximité et de l'approvisionnement local, auxquels les Collectivités se disent favorables, ces 269 ha de terre arable auraient pu répondre à la demande croissante de fruits et légumes ou de produits fermiers de qualité, que recherchent de plus en plus d'habitants des zones urbaines avoisinantes. La demande est actuellement supérieure à l'offre parce que trop peu de terres sont accordées aux jeunes agriculteurs désireux de s'installer et pratiquer les méthodes de l'agriculture biologique ou de la permaculture. La production est donc insuffisante, ce qui a une répercussion sur les prix. Dans un certain nombre d'établissements, la restauration collective a déjà amorcé le mouvement et ne demande qu'à le poursuivre ; bien des particuliers ont déjà adopté l'alimentation *bio,* et si possible en produits locaux, pour des raisons de santé et/ou par souci écologique pour limiter leur empreinte et les émissions de gaz à effet de serre. Avant de détruire irrémédiablement tant d'espace, on aurait pu réfléchir, et permettre à beaucoup de consommateurs potentiels la possibilité de s'approvisionner ; en même temps, pour les producteurs, ce cercle vertueux aurait créé des emplois pérennes sur le plateau Est.
Malheureusement par exemple, la bande des 300 mètres n'épargne pas une exploitation agricole bio déjà bien ancrée et qui prend son essor : tous les efforts se verraient anéantis. Et d'autres maraîchers ou cultivateurs et éleveurs se trouvent dans le même cas, alors qu'ils se sont déjà fait une clientèle sur place. Même s'il est prévu des compensations, elles ne compensent pas le préjudice financier, en particulier celui qui est dû au transfert de l'activité.

De son côté, l'agriculture conventionnelle actuelle ne pourra que souffrir de la création de cette infrastructure routière, à cause des pollutions induites par les particules fines, qui se dispersent partout et altèrent la qualité des cultures bien au-delà d'une bande de 500 mètres de part et d'autre de la voie. Les rendements aussi seront affectés, à cause des polluants secondaires qui perturbent la photosynthèse : sur les grandes cultures, on a constaté une baisse de rendement de 5 à 10 % (données INRA).

La consommation d'espaces sera amplifiée par une urbanisation induite par les opportunités offertes par cette nouvelle voie, contrairement à l'objectif assigné au contournement Est : à savoir, lutter contre l'étalement urbain afin de préserver la terre agricole… Quel paradoxe ! C'est justement cette autoroute qui amènera à convertir en terrains à bâtir des terres qui n'étaient pas requises pour l'emprise du contournement.
Ce projet en fait, n'est donc pas en cohérence avec les recommandations du SCOT sur ce point.

Quoiqu'il en soit, les autres milieux pâtiront de l'emprise ou de l'impact de cette voie de circulation sur 10 km de part et d'autre de l'infrastructure.

Milieu forestier.

La **forêt normande**, publique et privée, s'étend sur **400 000 ha**, soit **13 %** de la surface totale de la Normandie **(contre 27 % en moyenne nationale**).
La forêt sur les départements de Seine Maritime et Eure s'étend sur près 225 870 ha, soit **18 %** :
9 points de moins que la moyenne nationale.

Les milieux forestiers sont principalement représentés au sein de la bande d'EPDUP par les massifs suivants : forêt de Préaux, lisière ouest du bois d'Ennebourg, bois des Princes, bois des Chartreux, lisière nord du bois de Boos, bois des Communaux, bois de Rouville, coteaux boisés de la Garenne de l'Essart et lisière Est de la forêt de Bord Louviers[85].

Les forêts produisent du bois, elles sont des réservoirs naturels de biodiversité, elles luttent contre l'érosion des sols, elles contribuent à l'épuration des eaux de surface et des polluants atmosphériques. Elles participent à la qualité des paysages et au bien-être des populations, dont elles améliorent le cadre de vie. Les lisières de forêts qui seront touchées par le contournement Est offrent aujourd'hui un refuge à des espèces de milieux ouverts.

Plusieurs habitats d'intérêt communautaire forestiers, dont un prioritaire, ont été observés à l'échelle de la bande soumise à l'EPDUP (Enquête publique).

Les massifs boisés créent des respirations entre zones bâties, et rythment l'urbanisation en maintenant des coupures vertes entre villes, villages, hameaux, quartiers ; ils font le plaisir des yeux en apportant de la vie dans le paysage.
Une fonction essentielle est d'être **des corridors écologiques** préservant la biodiversité. Mais la Faune et la Flore ne seront pas les seules à souffrir : l'autoroute devient un obstacle, un mur, une frontière qui isole les habitants de leurs **lieux de loisirs** habituels, et peut arriver à ghettoïser certains quartiers, et des hameaux, privés d'accès aux bois ou aux forêts. La rocade sud en est un exemple récent et frappant à Saint Etienne du Rouvray. Les animations de la maison de la forêt peuvent-elles remplacer le bol d'air, la détente, la liberté qu'offraient les espaces boisés quand les promeneurs, voisins de la forêt ou non, pouvaient les parcourir à leur gré ?

Tout ce qui fait l'agrément d'un lieu, son charme, **chemins de Randonnées**, espaces naturels et de loisirs, doit faire l'objet d'une attention particulière ; d'autant plus qu'ils sont un élément essentiel pour promouvoir l'image de la Normandie à travers les sites d'exception qui se trouvent précisément dans la zone impactée et attirent touristes et visiteurs étrangers. La Région, comme d'autres collectivités locales, sont bien consciente de la valeur de cet atout, puisqu'elles ont balisé un certain nombre de chemins de petite et grande randonnée, et éditent des fascicules proposant des parcours qui allient marche et découverte du patrimoine.

Or la bande des 300 mètres coupe à de nombreux endroits ce **réseau de randonnée PR et GR**, qui est répertorié même à l'étranger : Il ne sera pas possible de se dispenser de rétablir la continuité, le balisage et réactualiser les cartes, indispensables pour l'orientation du marcheur. Le concessionnaire devra trouver les solutions techniques adéquates pour le franchissement de l'autoroute, mais aussi pour concevoir de nouveaux parcours acceptables, garantissant la sécurité, le confort et l'agrément des promeneurs et randonneurs, lorsque **l'autoroute passe au dessus, ou le long**, des anciens

[85] Pièce E résumé non technique page 38

chemins sacrifiés. Les clubs de randonnée locaux et la Fédération Française de Grande Randonnée auront leur mot à dire.

La biodiversité.

Les infrastructures ont des impacts directs et indirects sur les territoires et sur la biodiversité.
Les créations artificielles de corridors écologiques ne peuvent en aucune façon rétablir l'ensemble des continuités écologiques. Par exemple : la petite fourmi des coteaux de Belbeuf Saint Adrien ne pourrait plus accomplir le périple nécessaire pour disséminer des graines de la violette de Rouen, et favoriser ainsi le croisement génétique indispensable pour la conservation de cette espèce, ce qui lui permet de s'implanter au-delà de notre site emblématique de la Viola Hispida.
C'est un exemple des processus de la nature pour maintenir la diversité génétique et éviter la dégénérescence d'une espèce pouvant mener à son extinction.
Les espèces sont menacées dans leurs cycles de vie. Elles doivent faire face aux conditions climatiques défavorables pour leurs métabolismes. Elles doivent se défendre contre les prédateurs ou faire face à la supplantation par les espèces invasives.
Aussi les atteintes à la fonctionnalité écologique des habitats devraient être mesurées, dans leurs nombres, en tenant compte de l'éloignement et d'un nécessaire brassage génétique pour assurer la pérennité des espèces.

Le maître d'ouvrage et les experts naturalistes recensent 16 stations (faune) qui seront détruites ; des stations favorables aux espèces comme l'engoulevent, l'oedicnème criard, chevêche, pic noir, bondrée apivore, amphibiens, crapaud calamite, barbitiste des bois et d'autres…
Il conviendrait de défendre les espèces menacées, même s'il s'agit d'une petite bête qui n'inspire pas de la tendresse, avec la même énergie dont sont capables les défenseurs du patrimoine ou des œuvres d'art quand des projets prévoient de les raser ou sont susceptibles de les dénaturer.

Aussi, le maître d'ouvrage pour éviter toute contreverse et a voir à s'expliquer avec les défenseurs des espèces menacées, s'empresse de reconnaître les méfaits :
Le projet peut porter atteinte à la fonctionnalité d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire :

- *en causant une perte d'habitats liée aux emprises directes du projet (pertes de zones d'alimentation, de repos, de transit* [migration*], de reproduction).*
- *en provoquant une dégradation des habitats d'espèces d'intérêt communautaire.*
- *en engendrant une fragmentation des habitats d'espèces d'intérêt communautaire.*

Et après cet aveu, que va-t-il faire ? Demander une dérogation pour destruction d'espèce, en effet il y a bien une solution à tout…

Il reconnaît une perte de fonctionnalité au-delà du projet, avec la création de délaissés que nous retrouvons dans l'étude classés dans les impacts sur les milieux naturels[86].
En dehors de l'emprise directe du projet, le projet va, de façon indirecte mais permanente, conduire à la création de délaissés. Ces délaissés sont des habitats naturels non détruits sous emprise mais, du fait de leur isolement et/ou de leur surface finale, ne joueront plus le rôle d'habitat d'espèce

[86] Pièce E tome 2.1 page 295

TABLEAU 68 : ANALYSE DES SURFACES DE DELAISSES INDUIT PAR LE PROJET	*Surfaces approximatives en hectares*
Milieux boisés	***104***
Milieux culturaux	***53***
Milieux ouverts	***11***

Un ensemble de délaissés, qu'il serait inacceptable de se voir attribuer par la suite en guise de compensation environnementale.

Espèces et/ou habitats concernés

Damier de la Succise (Euphydryas aurinia)
Ecaille chinée (Callimorpha quadripunctaria)
Lucane cerf-volant (Lucanus cervus)
Grand Murin (Myotis myotis)
Murin à oreilles échancrées (Myotis emarginatus)
Murin de Bechstein (Myotis bechsteini)
Petit Rhinolophe (Rhinolophus hipposideros)
Grand Rhinolophe (Rhinolophus ferrumquinum)
Martin pêcheur (Alcedo atthis)
OEdicnème criard (Burhinus oedicnemus)
Busard des roseaux (Circus aeruginosus)
Busard Saint Martin (Circus cyaneus)
Faucon pèlerin (Falco peregrinus)
Pluvier doré (Pluvialis apricaria)
Engoulevent d'Europe (Caprimulgus europaeus)

A la liste faune fournie par l'expert naturaliste, il manque au moins un petit spécimen : *« déjà mentionné peu commun dans toute la Normandie, il y a un siècle, le muscardin en dehors de ces noyaux stables signalées, à s'en doute régresser dans de nombreux secteurs. Suite à l'ouverture du paysage, le morcellement de son aire rendant particulièrement difficile son maintien dans les zones remembrées ou touchées par les arasements de haies »*[87].
Ce processus est valable pour beaucoup d'autres espèces.

Le maître d'ouvrage recense quelques mesures à prendre face à cet enjeu.
Evitement: phasage des travaux dans le temps et dans l'espace. Compensation: création et/ou acquisition/mise en conventionnement de milieux boisés et leur mise en gestion.
Evitement: phasage des travaux dans le temps et dans l'espace. Balisage des zones sensibles. Compensation: création et/ou acquisition/mise en conventionnement de milieux ouverts et leur mise en gestion.

Le maître d'ouvrage oublie trop facilement que toute transformation du milieu, quelle qu'elle soit ne permet jamais de retrouver l'état initial.

D'ailleurs, Horizon Normandie Nature Environnement attend les résultats de l'opération de reconstitution du stock des populations d'espèces aux habitats détruits, des aménagements réalisés

[87] cf. groupe mammalogique normand –les mammifères sauvages statut et répartition

et concertés entre le concessionnaire et l'Etat sur le barreau de l'A150 devant recréer un milieu propice.

Les partisans de ce projet manifestent une absence de prise de conscience d'un problème grave : le maintien de la biodiversité est le garant de la préservation des futures réserves alimentaires ou médicinales. Et dans le court terme c'est la conservation de la qualité paysagère et environnementale de notre territoire, indispensable à son attractivité et au développement des activités de tourisme et de loisirs naturalistes.
On peut donc dire qu'à ce titre le contournement Est de Rouen nuit à la biodiversité mais aussi à l'économie.

Si nous revenons à notre tracé et son emprise, la question de l'eau se pose immédiatement, l'eau bien commun indispensable dont la qualité se dégrade de plus en plus, nécessitant des traitements chaque fois plus complexes, plus coûteux et aux résultats pas toujours satisfaisants

Environnement Physique
Eau.
Des ressources en eau vulnérables, dégradées et stratégiques pour l'avenir :

D'un point de vu qualitatif, les eaux souterraines de la nappe de la craie concernées par le tracé sont aujourd'hui déjà contaminées par des pesticides, OHV et HAP (masses d'eau 3202 et 3201du SDAGE 2016-2021), l'objectif de bon état n'a pas été atteint à l'échéance prévue, il est reporté en 2027. Malgré les actions entreprises, force est de constater que la qualité des eaux souterraines produisant l'eau potable s'est encore dégradée lors des dernières années en ce qui concerne les pollutions diffuses (nitrates et phytosanitaires) et des problèmes de turbidité ponctuels.

La protection des eaux brutes et des aires d'alimentation des champs captants de l'Aubette et du Robec s'avère donc stratégique pour la métropole Rouennaise et pour son avenir ; elles sont à ce titre classées en zone de sauvegarde pour l'alimentation en eau potable future, peu compatible avec un projet qui ne peut assurer une absence d'empreinte sur les ressources en eau. Pour rappel, d'autres ressources de la métropole sont également précarisées par des pollutions non résorbées (captages de la Chapelle, Captages du Cailly/passifs industriels).

Le nouvel aménagement ne peut écarter le risque d'une détérioration supplémentaire de la ressource naturelle et des usages de l'eau. Il hypothèque à terme, de manière supplémentaire, la restauration de celle-ci et conduit à rendre ainsi la gestion de l'eau sur le territoire de la métropole encore plus difficile.

A l'imperméabilisation des sols, à la perte d'espaces naturels et agricoles s'ajoutent de plus les perspectives prévisibles d'évolution du territoire liée au contournement: une urbanisation (périurbanisation croissante), l'implantation de zones d'activités, …qui ajouteront leur lot de pressions respectives sur l'eau. Ce scénario tendanciel peut aussi induire une demande en eau supplémentaire, à laquelle il va falloir répondre durablement, ce qui aujourd'hui pose déjà question.

L'étude d'impact dans sa forme actuelle est notamment insuffisamment précise dans ses réponses et engagements pour répondre aux enjeux de l'eau, laissant au futur concessionnaire la responsabilité de préciser les mesures correctrices et compensatoires qui seront mises en œuvre en matière de régulation et traitement des eaux pluviales, d'accidentologie ,de gestion du risque d inondation lié aux eaux de ruissellement consécutif au remembrement agricole nécessité par l'aménagement (cela dans un contexte karstique, cf. A 150) «

Une infrastructure a toujours une incidence sur la ressource en eau, aussi bien sur les eaux superficielles que les eaux souterraines, à la fois pendant et **de par** sa construction, puis après la réalisation, et durant l'utilisation. Grand ou petit, tout cours d'eau alimente en souterrain une nappe d'eau beaucoup plus importante que l'eau visible dans son lit. Or la fonctionnalité de ces nappes alluviales est incomplètement connue, et ce n'est donc pas sans raison que le maître d'ouvrage s'est montré si prudent pour préserver la ressource au niveau du captage de la Chapelle.

Ce même principe de précaution doit s'étendre à l'ensemble du réseau hydrographique, d'autant plus que les spécificités des systèmes aquifères karstiques restent un objet d'étude pour les chercheurs. Nous avons relevé, lors des réunions de la commission d'enquête, que l'agence de l'eau avait été missionnée pour une étude sur le système karstique.

La DREAL pour éliminer certaines variantes et retenir le tracé préférentiel du contournement, tient compte de suspicions fortes quant à l'incidence des ruissellements, des accidents et pollutions pouvant survenir autour de l'infrastructure. Le maître d'ouvrage a pris cette position, mais s'en tient à traiter quelques situations lui permettant de disposer d'arguments à sa convenance ; exemple la prise en compte de ce qu'il a nommé captage alors qu'il s'agissait d'un satellite (bétoire active communiquant avec les Longues Raies) : il justifiait ainsi l'évitement de la variante de Bois d'Ennebourg Est…
En revanche, il garde un silence criant sur les études complémentaires du captage de Darnétal. Pour la DUP de ce captage, l'avis hydrogéologique de septembre 2010 ainsi que l'avis complémentaire validé en 2013 prouvent les mêmes risques de perturbation pour cette ressource en eau. La DREAL, dans le cadre des études préalables au projet de contournement, a demandé la réalisation de traçages. Les associations regrettent l'occultation de ces autres études hydrogéologiques pendant le temps de la concertation recommandée, et considèrent que cet élément du dossier **n'a pas fait l'objet d'une communication au comité de pilotage.**

Mais ce n'était pas sans raison non plus que le maître d'ouvrage a montré sa prudence en écartant la variante Est Bois d'Ennebourg (EBE).
En effet, la thèse de Monsieur Gérard Rico en 1990 donne l'exemple d'une bétoire sur le fuseau du contournement, où le simple fait d'y introduire 1 m^3 d'eau provoque une modification sensible de la qualité de l'eau constatée 6 km en aval. Un tel phénomène, ajoute-t-il, n'avait jamais été enregistré dans la région.

Le maître d'ouvrage montre qu'il est conscient des dangers encourus par la ressource, et des risques pour l'Etat de contentieux à venir, étant donné que les pollutions seront constatées sur un ensemble de masses d'eau qui, à partir des captages mentionnés, alimentent plus de 290 000 abonnés de l'agglomération Rouennaise. Ces risques sont signalés également par la Commission Européenne.

Il ne nous semble pas judicieux d'attendre la date prévue dans le calendrier envisagé pour étudier la compatibilité du projet avec les prescriptions de la loi cadre sur l'eau : trois ans après l'enquête publique ! Les citoyens et même le concessionnaire doivent opiner ou s'engager sans l'assurance d'une conformité légale. HNNE y est très attachée parce que cette loi protège les populations. Y déroger ne peut que susciter une forte contestation et il n'est pas souhaitable de renouveler les erreurs qui ont conduit bien après l'enquête publique à casser le décret d'utilité publique du Barrage de Sivens.

Lors du débat public de 2005, l'Agence de l'Eau a fourni un cahier d'acteurs où elle s'interrogeait sur la pérennité de captages si le contournement Est devait se réaliser.
Ce constat est indépendant du choix du tracé (le terrain étant très vulnérable). *Déplacer le tracé ne constituerait pas une solution étant donné que les caractéristiques hydrogéologiques sont identiques*, ce qui risque de conduire **à *contaminer en plus*** *des ressources de l'agglomération rouennaise, celles de la* ***vallée de l'Andelle****.*

Les recours de haute Normandie Nature Environnement ont déjà contribué à une prise de conscience des risques, et des responsabilités des décideurs sur des points aussi essentiels que la qualité de l'eau et les dangers d'inondations. Nous rappelons la conclusion du Tribunal Administratif en 2001 suite à un recours de HNNE : ***« Aucun des tracés possibles n'éviterait les champs de captations des eaux potables »*** (argument du Commissaire du gouvernement)

Pendant la concertation recommandée, nous avions demandé que soit présentée une cartographie précisant les périmètres des masses d'eau (qui sont interconnectées), avec le tracé du contournement Est.
Nous sommes obligés de constater que malgré une profusion de cartes et de pages dans ce dossier, HNNE n'a pas retrouvé cette carte, Aussi nous avons réalisé ce montage. Nous espérons que cet outil servira à la sensibilisation et que la problématique eau apparaîtra nettement.

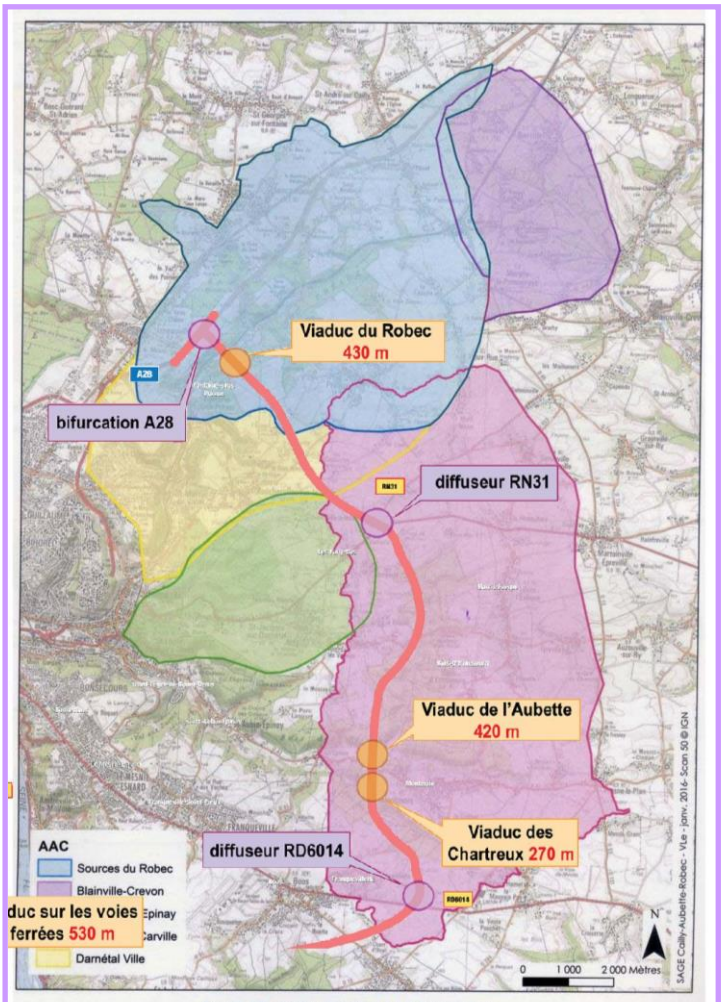


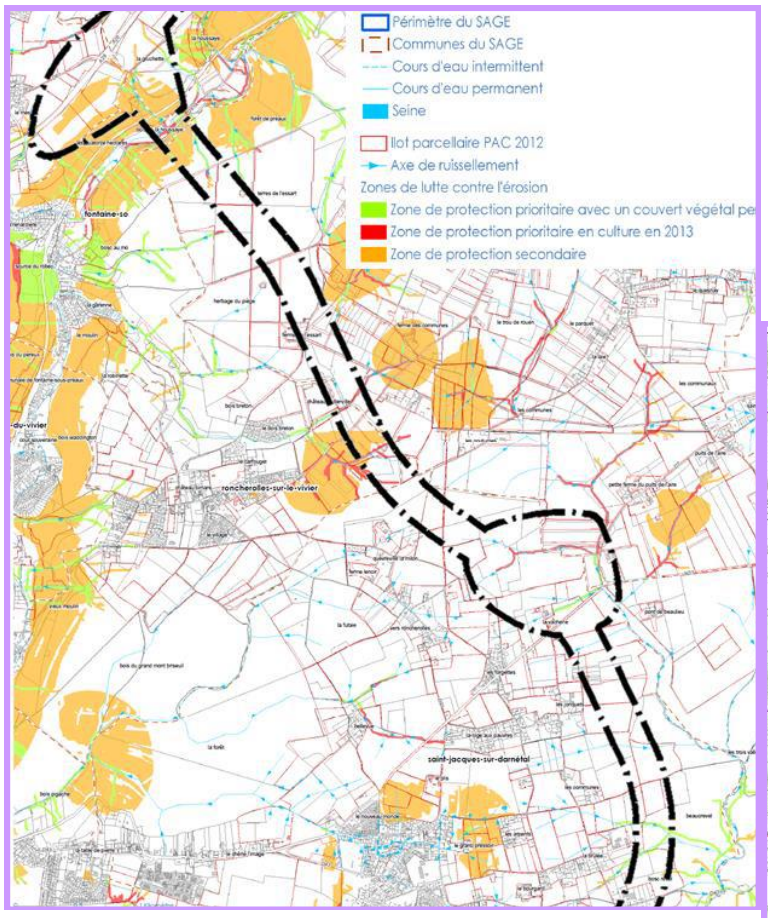
Figure 13 : carte des cinq AAC limitrophes

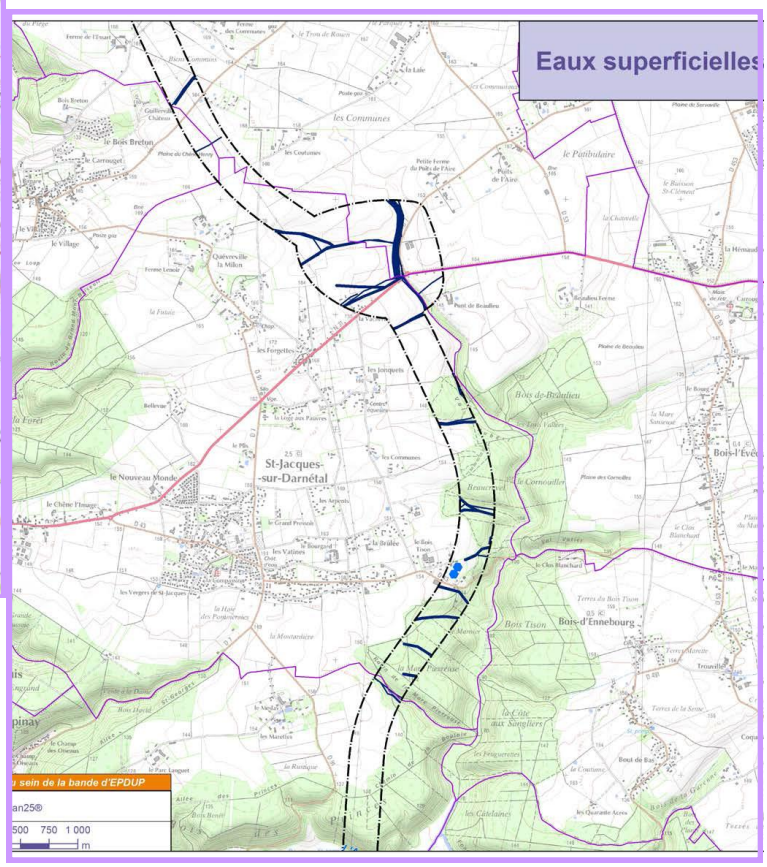
Aires d'Alimentation de Captage

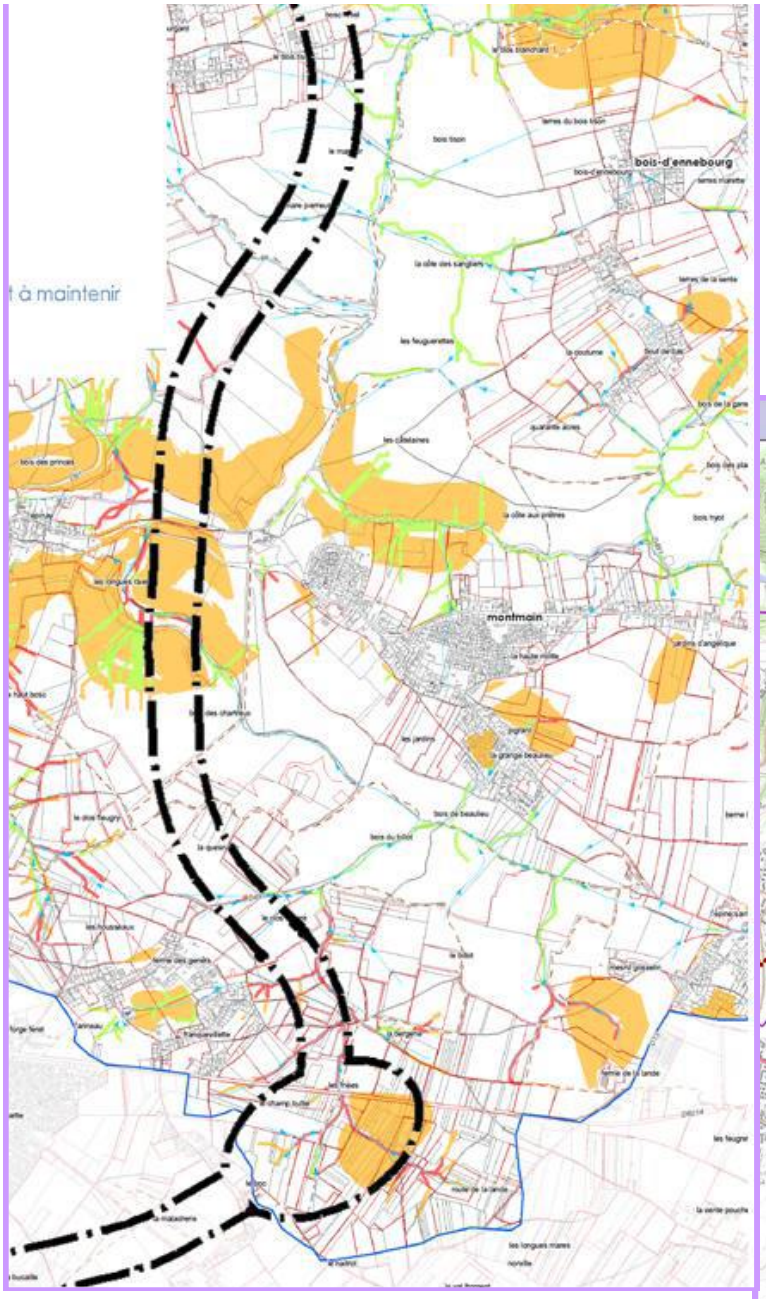
Rapport d'activités 2015 - SAGE Cailly-Aubette-Robec - page 31 / 58

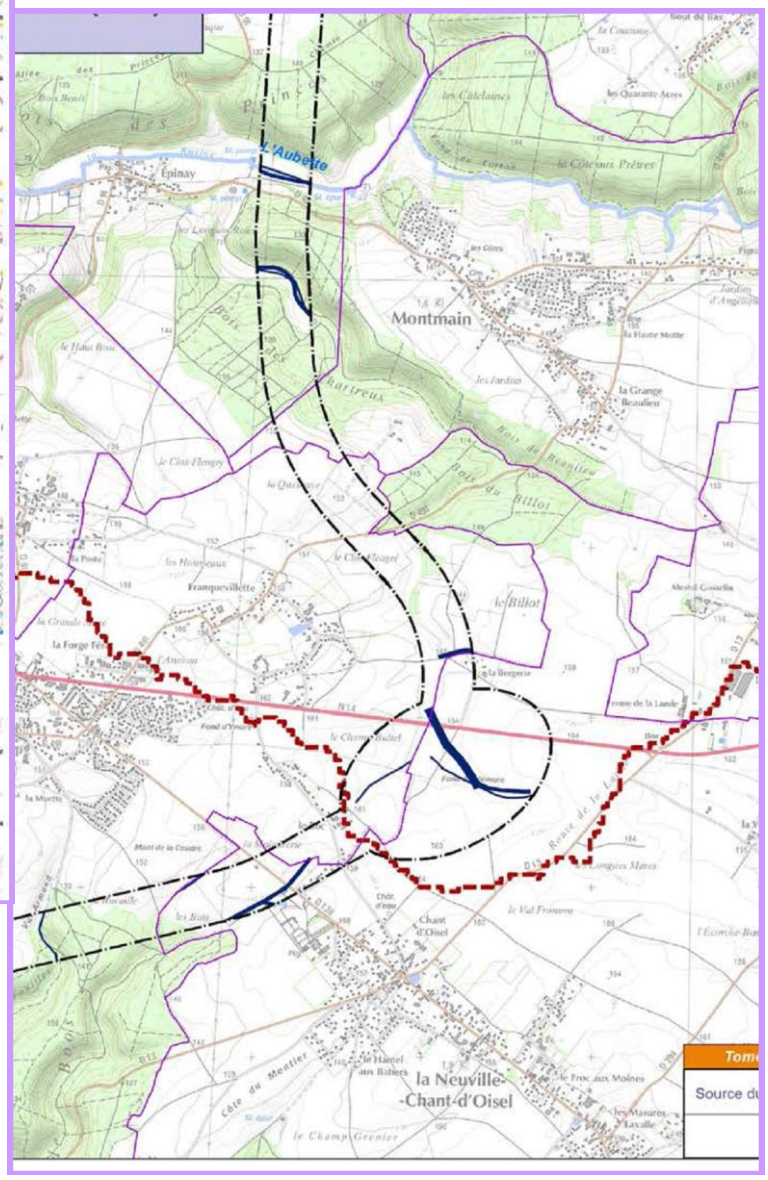
Le contournement passe presque systématiquement dans les creux, c'est-à-dire les talwegs : les eaux de ruissellements s'y concentrent puis s'infiltrent, alimentant les nappes. Ou alors le contournement s'appuie sur les lignes de crêtes pour traverser les vallées, comme les viaducs de la partie nord sur le Robec et l'Aubette. Et, dans le sens longitudinal, il suit les lignes de crêtes menaçant donc simultanément les deux bassins versants, sur chacun de ses côtés.

La cartographie du document d'enquête ne représente pas suffisamment le territoire limitrophe qui est impacté par les ruissellements : on ne fait figurer que le sens d'écoulement sur la bande des 300 m, alors qu'il faudrait inscrire visiblement le trajet que poursuivent ces eaux, à l'état initial du terrain. Pourquoi ne pas avoir repris les fonds de carte de l'annexe cartographique du PAGD et du règlement Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux : Cailly Aubette Robec, comme l'illustration pièce E tome 2.1 page 486.





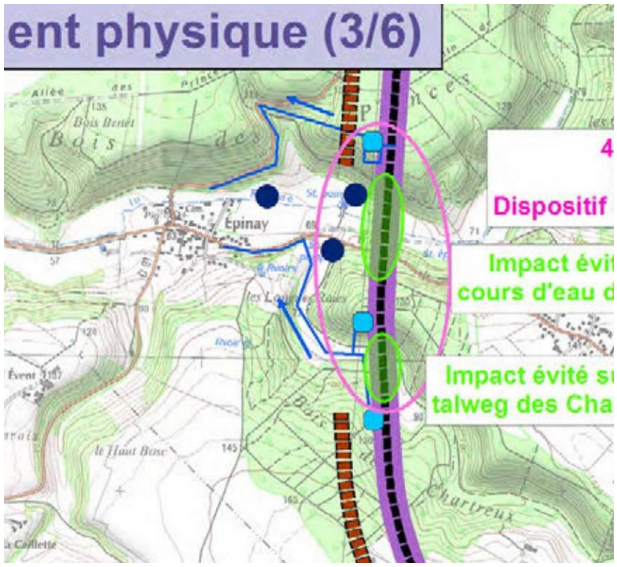




L'eau de pluie lessive les chaussées chargées d'hydrocarbures dégagés par les gaz d'échappements. Cette pollution chronique due à la circulation va ainsi contaminer les milieux adjacents, et par conséquent les nappes par percolation. Les pollutions accidentelles par renversement de camions ou autres sont plus spectaculaires et frappent l'opinion, mais la pollution chronique n'est pas moins dangereuse.

Le maître d'ouvrage et le concessionnaire seront-ils en mesure d'investir suffisamment pour protéger les masses d'eau et l'ensemble de la ressource, **avec obligation de résultat**? On ne peut pas plaisanter avec la santé de 300 000 habitants, ou même plus, en raison de l'interconnexion des

réseaux. Le problème de l'alimentation en eau potable de qualité se pose déjà, ce qui conduit la Métropole à rechercher de nouveaux captages sur le Haut Cailly.
Techniquement peut-on garantir que l'ensemble du parcours et des ouvrages seront correctement imperméabilisés? Si cette condition est remplie, où évacuera-t-on les ruissellements générés par l'infrastructure ?
Recueillie dans les bassins de rétention, que deviendra cette eau ? Si le bassin n'est pas étanche, Les polluants solubles dans l'eau s'infiltrent jusqu'aux nappes. S'il est imperméabilisé, de toute façon les buses d'écoulement conduisent à disperser les effluents dans le milieu. Et, dans le cas de très fortes pluies qui seront de moins en moins exceptionnelles, la capacité du bassin risque d'être dépassée et l'eau déborde en effet de chasse.
En outre, réaliser un ouvrage de 41,5 km de long sur un relief accidenté exige de creuser et surélever pour donner son profil à l'infrastructure : déblais et remblais modifient tout le cheminement des eaux souterraines, ainsi que les parcours qu'empruntaient en surface les écoulements. Ne nous étonnons pas si des résurgences se manifestent, alors qu'elles n'existaient pas auparavant, ou qu'elles apparaissent dans de nouveaux endroits inattendus. Les risques d'inondation s'en trouvent accrus.



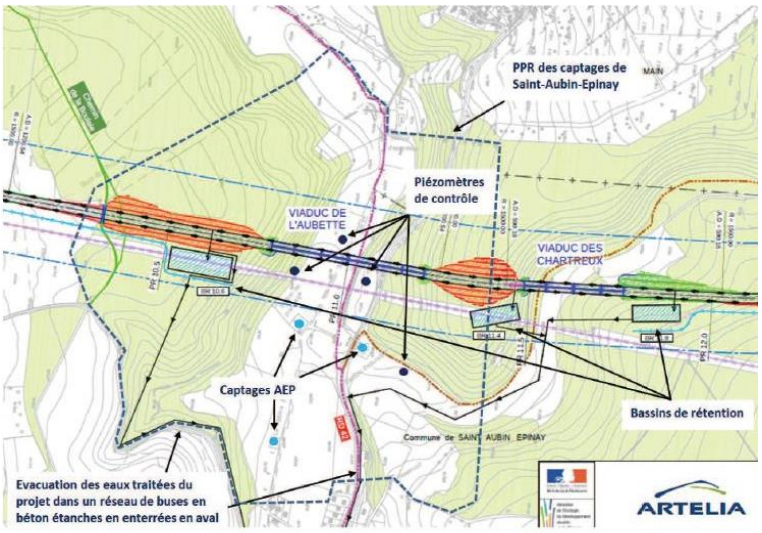
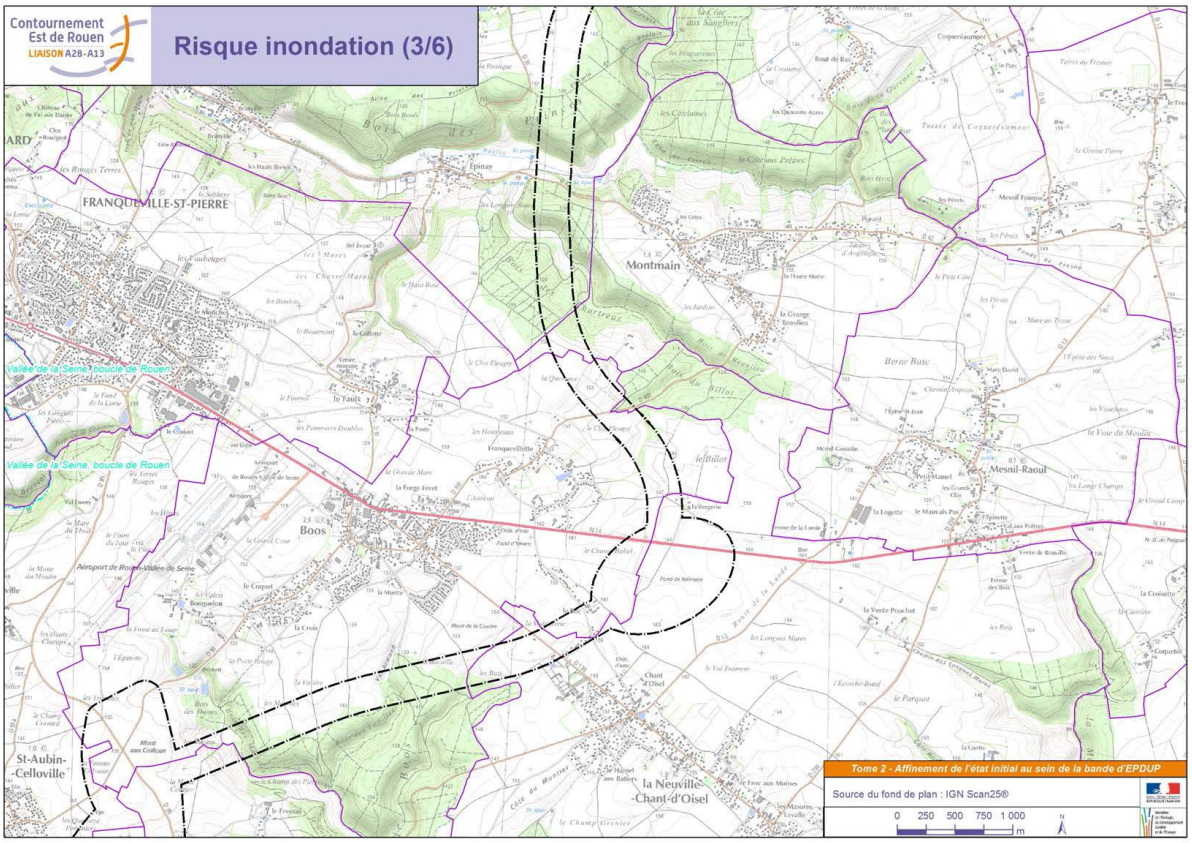


FIGURE 196 : PRINCIPES DES MESURES PROPOSEES VIS-A-VIS DES CAPTAGES AEP DE SAINT-AUBIN-EPI

Ces deux cartes sont insérées dans deux dossiers distincts : on peut voir, sur celle de gauche, les impacts représentés en vert, couleur apaisante. Sur celle de droite, le dimensionnement des ouvrages est beaucoup clairement représenté : tant pour la surface des bassins de rétention que pour l'ampleur des terrassements avec même l'altimétrie représentée à travers les courbes de niveau.
HNNE se pose la question du choix d'un viaduc plutôt que d'un pont, qui par son architecture reposant sur les extrémités, n'impacterait pas le sol en vallée. Et éviterait ces bouleversements de terre et les risques d'inondation consécutifs (cf. A 150).
Pourquoi un réseau busé, qui assure la connexion avec les bassins pourquoi n'emprunte t il pas le chemin rural et de randonnée balisé qui, après travaux, nécessitera d'être rétabli? Qui plus est, ce réseau busé débouche au milieu des habitations du hameau d'Epinay ! Comment pouvons-nous juger de la pertinence des travaux connexes à l'autoroute ! Le rejet se fera t-il dans la ravine? Si oui, nous ne pouvons que nous attendre à de nouveaux épisodes d'inondations en aval. Ce risque ne figure pas sur la cartographie risque inondation : faut-il en conclure qu'il n'y a pas de risque ? Le maître d'ouvrage aurait-il oublié quelques épisodes douloureux pour les habitants de Saint Aubin Epinay et Saint Léger du Bourg Denis ?



En France les récentes inondations catastrophiques en mai 2016 ont rappelé à tous la menace qui pèse en cas de phénomènes météorologiques exceptionnels, mais Madame la ministre Ségolène Royal, commentant les événements, expliquait à ses collègues, en conseil des ministres : « *c'est l'artificialisation des sols. On bétonne et on bitumise. Et, tous les dix ans, l'équivalent d'un département passe de terres agricoles à des terres artificialisées. Ce qui modifie profondément le processus de ruissellement et aggrave les conséquences des fortes pluies »*[88].

A la même période, le centre de Buchy s'est trouvé brutalement inondé avec 1.20 m d'eau au plus creux[89]. Dans les années passées, la vallée du Robec a subi elle aussi plusieurs inondations, la population a souvent invoqué la construction de l'A28 comme cause des inondations. Si toutes les inondations ne sont pas imputables à cette infrastructure, nous devons apprécier les mesures correctives apportées par la Métropole pour diminuer les effets de ruissellements, conséquences de l'artificialisation des sols sur les plateaux : 29 ouvrages de rétention des eaux autour de la vallée du Robec que la Métropole été obligée de réaliser depuis deux décennies, soit 10 % des ouvrages réalisés à l'intérieur de la métropole.

HNNE rappelle que les ouvrages qui sont réalisés postérieurement à la construction d'une infrastructure sont totalement à la charge financière des collectivités. Ces bassins consomment de l'espace notamment agricole ou forestier. Et ils peuvent même finir par amplifier les risques de pollution sur la ressource en eau. (Bassins du Bois Breton à Roncherolles, voir DUP Captage de Darnétal)

[88] Le canard enchaîné – mercredi 15 juin 2016.
[89] Le bulletin de Darnétal - mardi 31.05.2016 : Buchy sous les trompes d'eau.

Il ne s'agit donc pas de solutions véritables, ils ne sont réalisés que pour apaiser les craintes de la population tout en ayant l'effet pervers de détourner d'une culture de précaution et prévention efficace des risques : l'hydraulique douce est une solution pérenne à condition de prévoir à l'avance les surfaces à lui réserver.
HNNE reconnaît que le maître d'ouvrage voudrait faire des efforts dans ce sens, puisqu'il envisage de la ripisylve sur certains bassins de rétention. Mais si ces bassins sont bâchés, il est curieux de prétendre installer des plantations : la ripisylve demande un étiage, ou plutôt un bassin avec peu de marnage !

L'utilisation de bâches en plastique, pour les bassins comme pour les plantations sur les talus de l'infrastructure, semble aller à l'encontre des dernières prescriptions sur l'usage du plastique.
De la même manière, HNNE s'étonne que la Dréal prévoit l'usage des herbicides, usage limité dit-elle, mais Herbicide qui se retrouveront dans les nappes. Cela ne va pas dans le sens des efforts de la Ministre de l'environnement visant à modifier les habitudes dans le sens d'une reconquête d'un environnement plus sain.

TABLEAU 98 : REPONSE DU PROJET AUX OBJECTIFS DU SAGE

N° d'enjeu	Objectif	Disposition	Préconisation ou prescription	Réponse du projet
1	1.1 Protéger et restaurer les zones humides du SAGE	D.4 Gérer les zones humides	Tous les outils pouvant contribuer à une meilleure gestion de l'ensemble des zones humides seront mis en œuvre sur le territoire.	Les zones humides sont prises en compte par le projet, et celles ne pouvant être évitées seront compensées. Les nouvelles zones humides feront l'objet d'un suivi.
2	2.1 Fixer des normes de qualité environnementales adaptées au Territoire.	D.14 Stabiliser les concentrations en nitrates dans les eaux souterraines	Il est fixé comme objectif de stabiliser les concentrations en nitrates à 22 mg/L dans les eaux souterraines.	L'usage des pesticides pour l'entretien des espaces en herbe sera limité.
2	2.2 Réduire à la source les émissions	D.15 Réduire les concentrations en produits phytosanitaires et autres substances dangereuses dans les eaux souterraines et aux captages	Réduire les concentrations en produits phytosanitaires et autres substances dangereuses dans les eaux souterraines et aux captages à moins de 75% de la norme AEP.	L'usage des pesticides pour l'entretien des espaces en herbe sera limité.
2	2.3 Réduire à la source les émissions des pollutions diffuses	D.25 Réduire l'usage des pesticides	Les gestionnaires d'infrastructures (voiries et réseaux ferrés) sont invités à définir des plans de gestion différenciée et mettre en œuvre des stratégies de réduction d'usage de pesticides.	L'usage des pesticides pour l'entretien des espaces en herbe sera limité.

Les solutions, réduire mais continuer d'utiliser les pesticides… Un suivi des dégâts = constat mais pas forcément solution !

Les infrastructures, dans le long terme, portent atteinte à la qualité d'une ressource vitale, l'eau. Le réseau hydrographique étant unique et non reconstituable, pour nous et les générations suivantes il ne peut y avoir de réparation des dommages par des mesures compensatoires : il faut préserver l'ensemble de la ressource, ce n'est pas négociable.

De toute façon, quand les dommages atteignent la santé et même la vie, aucun système n'apporte de solution et il faut oublier l'habitude de s'en remettre à la protection des assurances pour prendre des risques évitables. Les indemnisations en cas d'inondation par exemple ne sont pas prises en charge par les assureurs s'il n'y a pas eu de déclaration de catastrophe naturelle : des dégâts causés par intervention humaine ne sont pas pris en compte, cf. A 150 dans la phase travaux.

Air

Il est à remarquer que les stations de mesure de la qualité de l'air sont absentes des villages traversés par le projet autoroutier sur le tronçon en Seine Maritime, la plus proche se situant au Mesnil Esnard. Il n'existe pas de captage permanent pour les mesures de l'ozone troposphèrique au plus près des secteurs boisés.

Rendez-nous notre air !
Ce slogan de France Nature Environnement alerte sur la gravité de la pollution atmosphérique, qui, en France, cause la mort de plus de 43 000 personnes chaque année, selon les chiffres du Ministère de l'Environnement. Les principaux polluants émis par les trafics routiers sont :

32 % des émissions d'oxyde de carbone (CO).
59 % des émissions d'oxyde d'azote (NOX)
12% des émissions de dioxyde de soufre (SO2)
21 % des émissions de composés organiques Volatils (COV)
30% des émissions de particules fines
A noter la forte croissance des hydrocarbures aromatique polycycliques (HAP)

Ces gaz ont un effet sur la santé, soit directement, causant en particulier des maladies respiratoires et cardio-vasculaires, soit indirectement, par la formation d'autres composés comme l'ozone, ou à cause des particules fines et des perturbateurs endocriniens.

Les directeurs des deux agences de la surveillance de l'air mettent en garde :
Vivre à proximité d'une route à fort trafic expose les populations à des risques aggravés.[90]
Christophe Legrand *: À proximité des axes routiers importants, l'air se dégrade très vite. Sur le territoire de l'ex-Basse-Normandie, le périphérique de Caen, souvent congestionné, qui traverse le centre-ville, est l'un des axes routiers les plus polluants.*
Véronique Delmas : Effectivement, les axes routiers sont d'importants foyers de pollution. **:** Le périmètre situé à Rouen entre le pont Guillaume-Le-Conquérant et le boulevard des Belges, et le site Quai du Havre affichent régulièrement un dépassement de la valeur limite européenne.

2 600 décès à cause des particules fines en Normandie. Ce qui correspond à 9% de la mortalité en France. cf. La contribution de l'association « NON à l'Autoroute » René Hamon.

Il est indispensable d'évaluer ces émissions, et leur impact sur la santé des populations riveraines, qui verront leur air encore plus dégradé, sans que celui des rouennais soit automatiquement amélioré : **tous les poumons doivent être sauvés**. Le contournement Est ne répond pas à cet objectif. Il faut des solutions autres, à mettre en place d'**urgence, quel que soit leur coût, car la santé n'a pas de prix.**[91]
HNNE est prête à y contribuer a la recherche de solutions alternatives et y a déjà réfléchi.

Pollué ou pas, l'air transporte le bruit.
Les nuisances sonores

La qualité de vie[92] que l'autoroute est censée améliorer dépend en premier lieu du bruit ressenti par la population. Le dossier mélange allègrement les quelques habitants riverains qui seront peut être un peu soulagés dans certains quartiers et ceux à qui on impose et imposera cette nuisance dont personne ne veut, ni en ville, ni à la campagne, ni dans une banlieue, ni dans un village.
Au hasard, le hameau du Boc près de Boos sera gravement impacté, à Saint Etienne du Rouvray également, et les communes vers le Sud – Les Authieux Port Saint Ouen etc, celles de La Vallée de l'Andelle et de l'agglomération Seine Eure, etc. verront leur situation aggravée.

---

[90] http://www.normandie-actu.fr/video-la-pollution-de-l-air-responsable-de-48-000-morts-par-an-en-france_213656/

[92] Voir la déclaration Commission santé de l'association « Non à l'autoroute A28-A13 ! » *Document édité à l'intention de la conférence de presse du 27 juin 2016.*

Mesures

Elles reposent sur le principe d'un traitement à la source, principe qui sera affiné en phase ultérieure du projet.

Deux écrans ont été proposés, à ce stade, le long du projet.
Les caractéristiques de ces écrans pourraient être :

- Ecran 2 : longueur 200m, hauteur 2m,
- Ecran 3 : longueur 180 m, hauteur 2m,

Les 2 écrans seraient totalement réfléchissants sur leurs 2 faces.

Le dimensionnement permet de ramener les niveaux sonores du projet à des valeurs inférieures aux objectifs acoustiques réglementaires.

La figure suivante positionne les écrans et rend compte des niveaux sonores avant et après mise en œuvre des protections acoustiques.

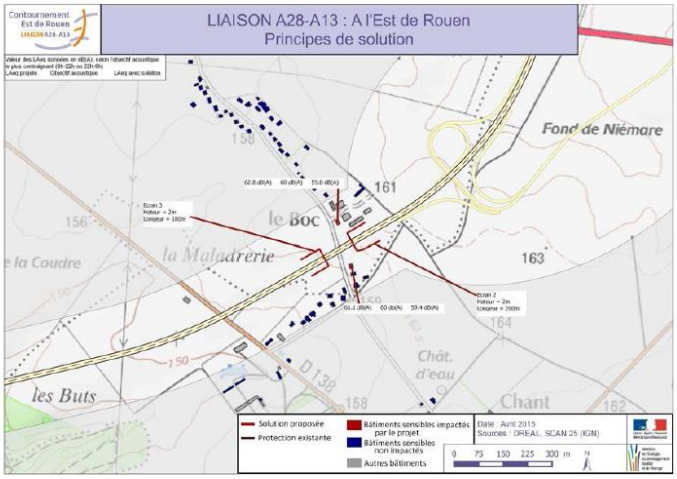


FIGURE 296: PRINCIPES DE SOLUTION PHONIQUE DANS LA ZONE EPDUP3 [GAMBA]

Comment s'assurer de la longueur des écrans et de leur positionnement à l'approche du hameau du Boc? En effet, aucun des écrans n'est dessiné à l'échelle.

Le bruit a des impacts forts sur la santé et la vie des habitants :

- Mauvaise qualité du sommeil, insomnies, entraînant des baisses de l'immunité
- Augmentation du stress
- Dégradation du cadre de vie
- Perte de valeur des habitations, qui ne trouvent plus preneur
- Etc., etc

.

Selon la zone (milieu urbain ou rural) le bruit généré par les transports n'est pas ressenti de la même façon. En milieu urbain, le bruit d'une infrastructure touche plus de personnes ; en zone rurale et périurbaine, il touche moins de personnes, mais sera beaucoup plus fortement ressenti, car avant la réalisation de l'infrastructure, le bruit de fond est quasiment inexistant.
En zone très urbanisée, c'est une nuisance supplémentaire; en zone calme c'est une nuisance créée : dans tous les cas, c'est une détérioration du cadre de vie.
La topographie, le relief, les vents, jouent un rôle très important dans la propagation du bruit.
La surélévation des voies, sur les viaducs et les rampes d'accès, augmente l'étendue des surfaces impactées par le bruit. Et, dans les parties encaissées, le bruit monte, en se répercutant sur les parois. Les protections que l'on pourra nous promettre (promesses qui seront tenues ou pas) ne seront pas efficaces, et dans le meilleur des cas, leurs effets n'iront pas au-delà des toutes premières habitations pour amortir un peu l'intensité du bruit.
Le maître d'ouvrage parle de justes compensations **en général** pour indemniser les habitants impactés par le contournement, mais sans mentionner **spécifiquement** les nuisances sonores. Or en matière de bruit, les solutions techniques sont très imparfaites et fort coûteuses : maître d'ouvrage et concessionnaire ont donc tendance à minimiser la nuisance en matière de bruit, et recourent à une méthode de calcul basée sur la moyenne journalière des décibels enregistrés, et ceci **après avoir écrêté** les pics les plus intenses, en général les heures de pointe. Les autorités en concluent que finalement, le bruit n'est pas très élevé, donc pas très gênant, et qu'il n'y a pas lieu de dépenser de l'argent inutilement.
Cela explique que tant de riverains d'infrastructures déjà anciennes restent encore exposés à ces nuisances.

HNNE ne peut approuver la remarque ci-dessous, de Monsieur Christian Leyrit, anciennement Directeur des routes et actuellement Président de la CNDP, dans le Monitor du 28 octobre 1994. Il confiait ses doutes quant à la nécessité de *dépenser 500 millions de francs, voire un milliard pour gagner seulement un décibel pour diminuer le bruit routier de 60 à 59 décibels* lors de la construction d'une nouvelle infrastructure.
C'est quand même oublier que trois décibels de plus doublent en fait l'intensité du bruit, un décibel n'est donc pas si négligeable !

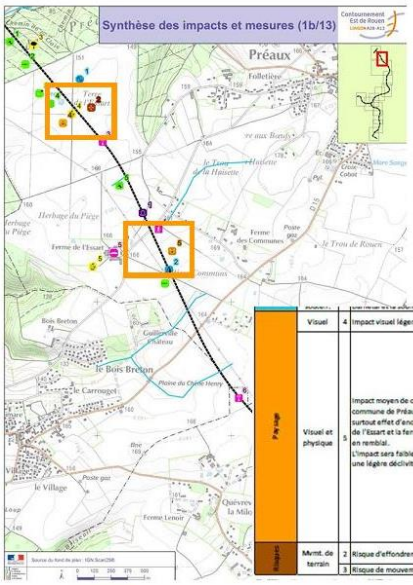
En revanche, la suggestion de Monsieur Léry est tout à fait appropriée dans le cas des riverains de l'A13 et autres infrastructures anciennes : *Qu'avec la même somme on réduise de 10 à 15 décibels l'ambiance sonore de dizaine de milliers de riverains d'infrastructures anciennes qui sont encore soumis aujourd'hui à des niveaux de bruit de 75 à 80 décibels.* En effet, c'est là un niveau susceptible d'altérer l'audition.
Il y a probablement des riverains qui souffrent actuellement, et mériteraient bien que l'on s'intéresse d'urgence à leur sort.

La qualité de vie du riverain.

Nous apprécions que la règle du jeu rappelée lors du Débat public de 2005 et pendant la Concertation de 2014, considère que tous les citoyens sont sur le même pied d'égalité. Appliquons le principe dans la vie, en donnant la parole à chacun et en la prenant en compte. A Saint Etienne du Rouvray, il y a eu des interventions très fortes qui devraient interpeller. La qualité du paysage a été souvent invoquée comme essentielle à la satisfaction des habitants dans leur vie quotidienne, alors que déjà, ils ont dû accepter bien des nuisances. L'ouvrage d'art ne séduit pas les stéphanais.

Comment le maître d'ouvrage peut-il présenter comme un attrait touristique supplémentaire le viaduc énorme qui balafre le paysage reconnu de qualité exceptionnelle dans la vallée de la Seine autour du panorama de la côte des Deux Amants.

Les préoccupations du maître d'ouvrage en matière de paysage concernent l'usager de l'autoroute et non le riverain, proche ou lointain, qui est dominé par l'infrastructure. Et donc, la carte du dossier d'enquête publique signale davantage les points de vue à partir de la voirie.



Paysage	Visuel	4	Impact visuel léger de l'aire de contrôle des PL en léger déblai.	Intégration de l'aire de contrôle par des bosquets arbusifs et arborés visant à masquer les PL.
	Visuel et physique	5	Impact moyen de coupure visuelle du plateau vis-à-vis de la commune de Préaux, des Roncherolles sur le Vivier, mais surtout effet d'enclavement d'habitat sensible tel que la ferme de l'Essart et la ferme des Communes, par le passage du tracé en remblai. L'impact sera faible, à contrario, lorsque le tracé s'insort dans une légère déclivité du plateau.	Atténuation de la perception des remblais en adoucissant leur profil côté riverain, par des acquisitions foncières temporaires si besoin. Ces talus à faible pente pourront être restitués à l'agriculture.Intégration paysagère des bassins par plantation réfléchie de bosquets arbustifs ponctuels de façon à atténuer la perception de ces ouvrages pour l'usager, sans souligner le tracé vis-à-vis de l'extérieur./Plantation arborée et arbustive ciblée d'isolation visuelle pour les fermes de l'Essart et des Communes. Les structures végétales (haies, bosquets) pourraient être implantées au plus près des bâtiments, pour une efficacité optimale (dans le cadre du 1% paysage par exemple)./Aménagements paysagers d'intégration du diffuseur. Les talus de remblais de bretelle seront habillés de structures arbustives, tandis que les délaissés recevront des bosquets arborés équilibrés (à base de jeunes plants forestiers essentiellement) rappelant les bosquets dispersés sur le plateau et créant comme une continuité à l'extrémité Nord/Ouest du bois d'Ennebourg. Les abords des installations du péage seront conçus avec un aménagement plus horticole cohérent avec cette zone de circulation ralentie et rappelant les aménagements paysagers des bourgs alentours. Les végétaux, d'essences locales majoritairement, seront déclinés sous forme de jeunes plants, touffes, baliveaux et alignements de tiges, marquant un effet de repère dans le paysage de ce point d'échange entre l'autoroute et la région alentour.
Sol	Mvmt. de terrain	2	Risque d'effondrement des sols (présence de bétoires).	Réduction : Etudes ultérieures et dispositions constructives (renforcement, comblement,...).
		3	Risque de mouvement de terrain.	Réduction : Etudes ultérieures et dispositions constructives.

Avec prudence, le maître d'ouvrage se garde de faire des simulations montrant l'insertion dans le paysage des ouvrages connexes, en particulier les gares de péage, comme entre Fontaine-sous-Préaux et Roncherolles, Préaux.
Pour un document proposé à des citoyens sans formation particulière et connaissant peu les lieux concernés, il est vraiment difficile de se faire une opinion à partir des cartes d'impact proposées.

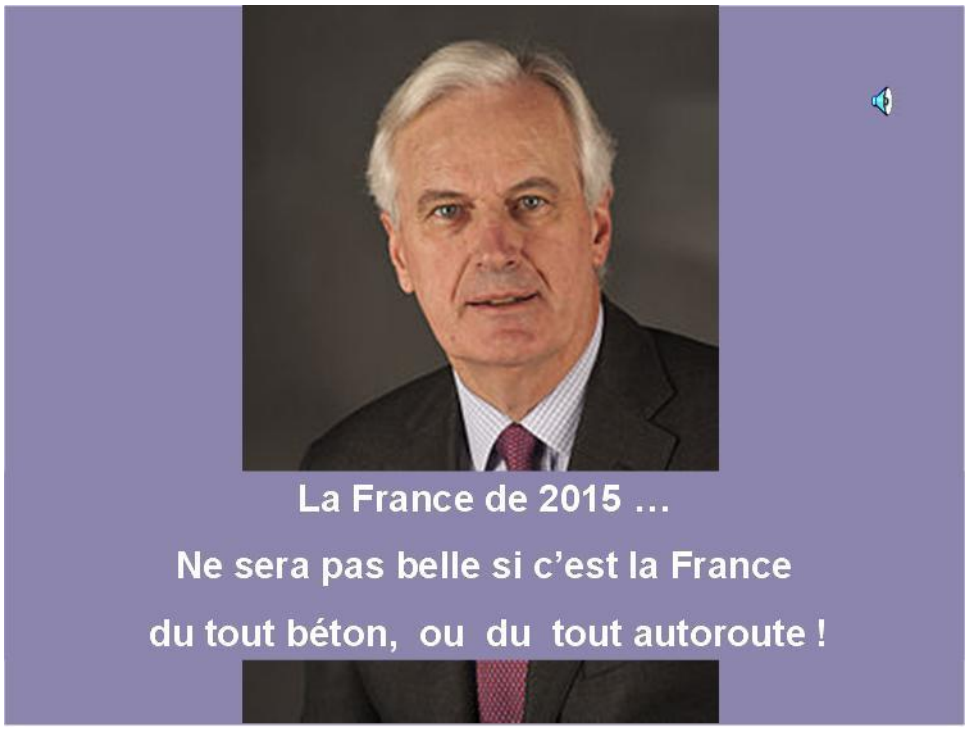
Haute Normandie Nature Environnement et les associations de défense se sont toujours opposées à un projet qui ne répond pas aux impératifs de la transition énergétique : celle-ci exige de recourir à de nouvelles formes de mobilité, plus économes en énergie, ce qui entraînera l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction du bruit, une meilleure qualité de vie, un bénéfice pour nous tous.

Nous sommes sincèrement convaincus que nous défendons en cela l'intérêt général et non de simples intérêts particuliers, comme voudraient le faire croire les acteurs qui réclament le plus ardemment la réalisation de ce contournement. Il faudrait des échanges d'arguments basés non sur la croyance, mais sur la réflexion.

Aussi je rappelle au nom de nos associations que nous souhaitons vivement que dans les moments d'échange et de réflexion, comme le Débat Public, la Concertation et l'Enquête Publique, le rôle du représentant de l'Etat ne soit pas uniquement destiné à promouvoir et imposer ce projet à l'opinion. Les échanges d'idées devraient se poursuivre au-delà de ces rendez vous officiels entre les autorités et les simples citoyens.

Si les associations de défense ont été amenées à se déclarer contre principe de ce contournement dès 1994, c'est parce qu'après examen, beaucoup moins approfondi mais solide, ils leur apparaissaient que les dommages prévisibles causés par l'infrastructure seraient insupportables pour le territoire impacté, quelle que soit la variante choisie. Et sur le plan moral, les adhérents se refusaient à faire des propositions de modifications à la marge (changement de tracé) qui auraient renvoyé chez d'autres, les nuisances dont ils ne voulaient pas chez eux.

Nous laissons le dernier mot à Monsieur Barnier, Ministre de l'Environnement de 1993 à 1995, qui faisait cette déclaration à l'époque où les associations de sauvegarde du plateau Est organisaient le débat contradictoire et manifestaient à l'encontre de ce projet.



Et, c'est toujours valable en 2016 !