association effet de serre toi-même !

LE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN UNE MAUVAISE SOLUTION POUR LA NORMANDIE

RESUME

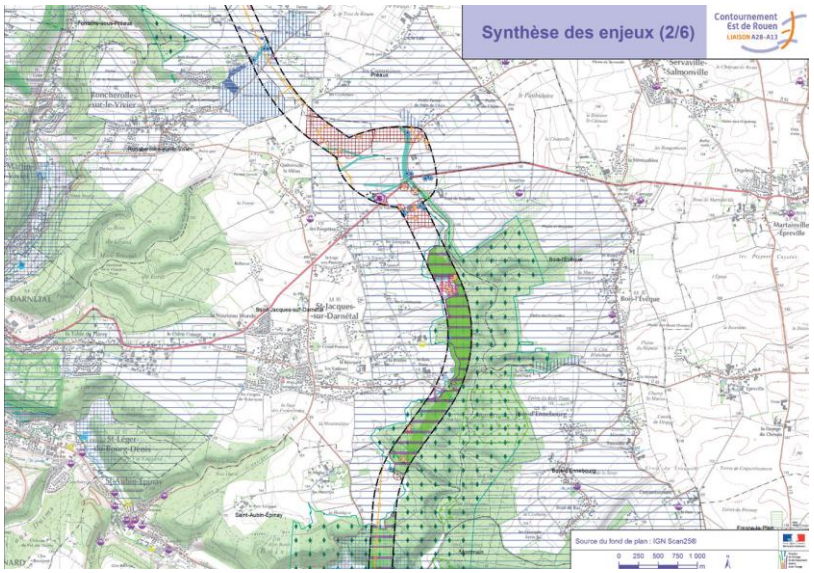
Effet de Serre toi-même réaffirme son opposition au projet de Contournement Est de Rouen. Inutile, chère et dangereuse, cette infrastructure ne résoudra aucunement les problèmes du territoire mais accroîtra des périls majeurs à l'heure du réchauffement climatique et de l'érosion de la biodiversité.

Réseau "Stop-Autoroutes"
Pour sortir du tout-routier

Table des matières

Une opposition de principe à un Grand Projet inutile 4
Un projet qui conforte la prédominance du tout autoroutier 6
Un projet au profit des sociétés concessionnaires d'autoroutes 8
Un projet qui ignore le changement climatique 10
Des garanties environnementales insuffisantes 12
Des modalités qui ne répondent à aucun objectif visé 14
Une saignée fatale à l'environnement et au cadre de vie 16
Des mesures compensatoires floues et dérisoires 18
Un projet au mépris de la justice environnementale 20
Des risques sanitaires sous-évalués 22
Des pollutions accrues 24
Tous en souffriront… 26
Vers une artificialisation fatale des Plateaux Est 28
Un projet qui va accélérer l'extension urbaine 30
Un projet qui menace des espaces patrimoniaux de grande valeur 32
Un territoire sacrifié sur l'autel d'une improbable croissance 35
Conclusion 37
Notes et commentaires 40

Effet de Serre toi-même ! a toujours douté de l'opportunité d'un contournement autoroutier de l'agglomération de Rouen. L'intérêt écologique de ces plateaux, la beauté des paysages mais aussi la présence ici d'une ressource en eau vitale pour la métropole nous ont amenés à porter un regard très critique sur les différents projets présentés depuis près d'un demi-siècle.



Mais Il existe une raison plus profonde de s'opposer à ce Grand Projet inutile imposé. Le Contournement Est de Rouen, rebaptisé opportunément « Liaison A28-A13 » est en complète contradiction avec les conclusions de la COP21 établies par le gouvernement lui-même :

> « *L'accord de Paris est un accord universel, juste, différencié, durable, dynamique, équilibré et juridiquement contraignant. Il constitue une avancée majeure dans la lutte contre les dérèglements climatiques.*
>
> *Il fixe pour objectif de contenir la hausse des températures bien en deçà de 2°C, et de s'efforcer de la limiter à 1,5°C. Il appelle pour cela à un pic des émissions de gaz à effet de serre le plus tôt possible et à la neutralité des émissions dans la deuxième moitié du siècle.*
>
> *La France y prendra toute sa part. Lors de la session finale de la COP, le Président de la République a annoncé que la France réviserait, au plus tard en 2020, ses engagements de réduction d'émissions de gaz à effet de serre ainsi que sa contribution financière, notamment pour les pays les plus vulnérables, pour l'adaptation. Il a appelé les pays volontaires à former une coalition pour aboutir à un prix du carbone*[1]. »

En effet, le réchauffement se traduira par des changements climatiques majeurs, aux conséquences multiples et potentiellement catastrophiques. Le climat sera surtout plus instable, avec une augmentation de la fréquence, de l'intensité et de la durée des évènements météorologiques extrêmes : sécheresses, vagues de chaleur et canicules, mais aussi cyclones, tempêtes et inondations. Le recul de la couverture neigeuse, la fonte des glaciers et des calottes polaires s'accentueront, et l'élévation du niveau des océans pourrait atteindre + 59 centimètres en 2100. Ce sont ainsi les systèmes écologiques et les conditions de vie de l'humanité qui seront bouleversés : disparition de nombreuses espèces animales et végétales, conditions hydriques défavorables entraînant une perturbation croissante des systèmes agricoles et menaçant éventuellement la sécurité alimentaire, déplacement des zones arides et risques accrus de désertification, multiplication de certaines maladies tropicales et autres menaces sanitaires. A terme, ce sont des centaines de millions de personnes en danger avec comme conséquence des flux importants de « réfugiés climatiques ». Le réchauffement pourrait ainsi prendre une tournure dramatique, et ce d'autant plus que certains de ses effets risquent d'être irréversibles.

Les coûts humains et économiques associés aux changements climatiques sont dès aujourd'hui colossaux pour tous les pays : le principe de précaution impose donc d'agir sans plus attendre pour réduire nos émissions de GES.

Dans un rapport publié le vendredi 5 décembre 2014, le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) estime que ces coûts *« pourraient atteindre 150 milliards de dollars par an en 2025-2030 et 250 à 500 milliards en 2050 »*. Ces montants sont largement supérieurs à la précédente estimation qui s'élevait de 70 à 100 milliards de dollars. Ils pourraient être encore plus élevés si l'objectif de limiter la hausse de la température globale à 2°C° par rapport à l'ère préindustrielle – base des calculs du PNUE – n'était pas respecté[2].

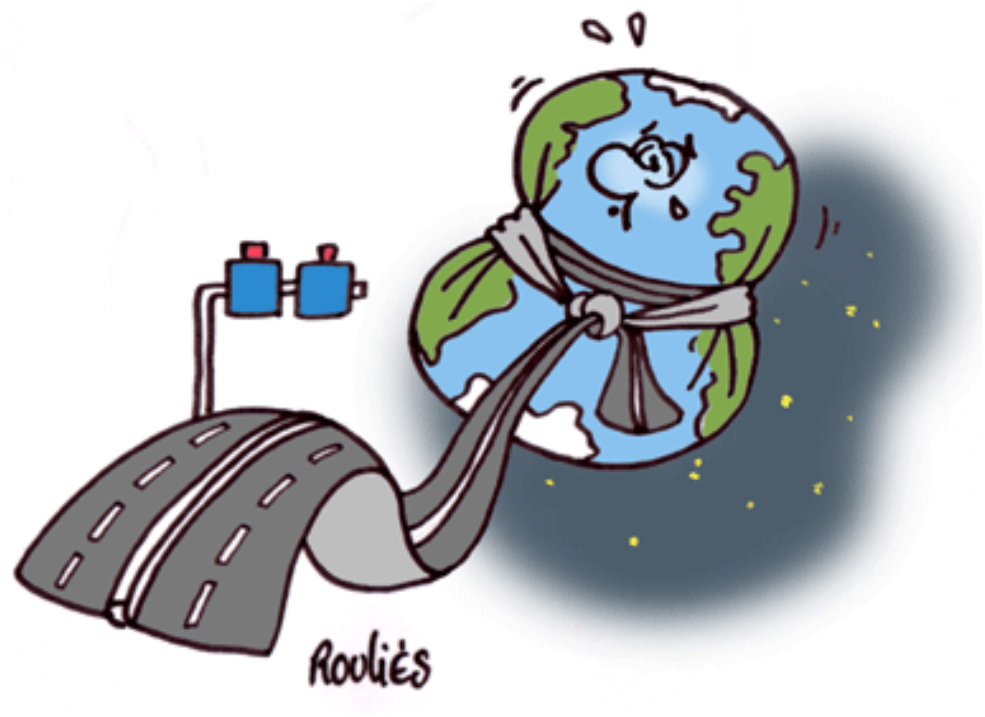
Les conclusions établies en 2006 par le « Rapport Stern » se trouvent de fait confirmées[3]. « *Si l'on ne réagit pas, les coûts et les risques globaux du changement climatique seront équivalents à une perte d'au moins 5 % du PIB mondial chaque année, aujourd'hui et pour toujours. Si l'on prend en compte un éventail plus vaste de risques et de conséquences, les estimations des dommages pourraient s'élever à 20 % du PIB ou plus. En revanche, les coûts de l'action, à savoir réduire les émissions de gaz à effet de serre pour éviter les pires conséquences du changement climatique, peuvent se limiter à environ 1 % du PIB mondial chaque année.* » Et les chiffres qu'il fournit sont particulièrement parlants et même effrayants. La fourchette du coût du changement climatique est certes large : 5 % du PIB en prenant en compte l'impact sur la production et l'exploitation des ressources naturelles, 14 % en intégrant les pertes de vies humaines, les services écologiques et jusqu'à 20 % en tenant compte de l'impact plus lourd et des capacités d'adaptation plus faibles dans les pays les plus pauvres[4].

Pour éviter que ces changements ne deviennent ingérables, la température moyenne mondiale ne doit pas augmenter de plus de 2°C d'ici la fin du siècle. Cela peut sembler loin, mais c'est maintenant que cela se décide. Pour atteindre cet objectif, il faut que nos émissions de gaz à effet de serre baissent dès 2016, ce qui implique de changer nos habitudes de transport et de passer à 100% d'énergies renouvelables en 2050.

Comment dès lors concevoir l'opportunité d'une nouvelle infrastructure routière à l'Est de Rouen dont les impacts immédiats sur l'environnement et le cadre de vie sont déjà colossaux ? Dans cinquante ans, les dégâts causés aujourd'hui auront des conséquences pires encore ici et ailleurs.

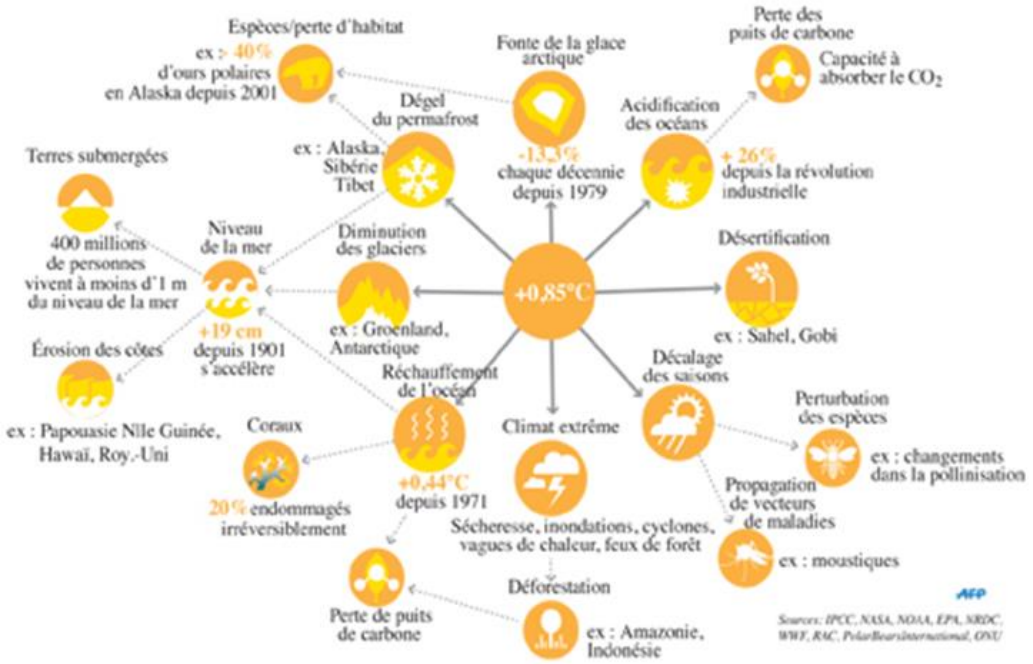
Dans le souci de préparer un avenir durable, Effet de Serre toi-même ! considère qu'il est urgent de mettre un terme au projet de Contournement Est pour réaffecter les ressources vers des solutions locales, utiles au territoire, à ses habitants et à ses entreprises.

Une opposition de principe à un Grand Projet inutile



Les conséquences du réchauffement climatique sont mesurables dès aujourd'hui à l'échelle de notre territoire. Les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre, dites d'atténuation, ne suffiront sans doute pas à contenir significativement la situation en-dessous d'une trajectoire moyenne d'augmentation des températures de +2°C d'ici 2100. Pour cette raison, le 5e rapport du GIEC publié le 31 mars 2014 comme le Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC) dont s'est dotée la France, incitent à les compléter par la mise en œuvre de stratégies d'adaptation[5].

L'augmentation de 0,85 °C d'aujourd'hui semble insignifiante mais son impact est saisissant



Ainsi l'Etat reconnaît-il que « *les impacts du changement climatique sur les réseaux de transports concernent tous les modes* ». L'adaptation est rendue indispensable par la longue durée d'utilisation des réseaux et des matériels de transport. Différentes mesures ont été identifiées. Elles permettent d'analyser l'impact du changement climatique, de prévenir les vulnérabilités des systèmes de transport et de préparer l'amélioration de la résistance et de la résilience des infrastructures, existantes et futures, pour assurer la continuité et la sécurité des services de transport des personnes et des biens.

Par ailleurs, le PNACC recommande de porter une attention toute particulière à la biodiversité et d'orienter dans ce sens l'aménagement du territoire. « *La préservation de cette continuité écologique facilitera l'adaptation au changement climatique*. » Le volet infrastructures et services de transport propose quant à lui « *d'étudier l'impact du changement climatique sur la demande de transport et les conséquences sur la réorientation de l'offre de transport*. » Intentions louables mais qui peinent à se traduire dans les faits en dépit de l'avancée des connaissances[6].

Effet de Serre toi-même ! considère que le projet de Contournement Est va à l'encontre des principes et des mesures établis dans le Plan national d'adaptation au changement climatique. Loin d'apporter un service durable au territoire et à ses populations, cette infrastructure va accroitre la vulnérabilité de cet espace géographique face à des phénomènes extrêmes et à des mécanismes lents et cumulatifs.

Nous dénonçons par ailleurs en particulier la persévérance de l'Etat à prioriser le « tout routier » au profit d'opérateurs privés qui ont d'autres buts que de garantir à tous le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé publique.

Un projet qui conforte la prédominance du tout autoroutier

La France dispose d'un réseau routier particulièrement long et sa densité (en kilomètres par habitant) est forte, en comparaison de celle des pays limitrophes ; cela est dû à la configuration géographique du pays, à l'histoire de son urbanisation et à son organisation territoriale.

Le réseau routier national comportait 21 250 km de voies :

11 500 km d'autoroutes, dont 8 500 km sont concédés à des sociétés concessionnaires sous contrat avec l'Etat, et 9 800 km de routes nationales.

La longueur des routes est passée de 962 milliers de km à 1 073 milliers de km entre 1995 et 2014, avec la construction de 3,1 milliers de km d'autoroutes pendant cette période. La construction du réseau autoroutier s'est développée à partir des années soixante. Ce réseau a connu une croissance rapide entre 1970 et 2000. Depuis 1995, la longueur totale du réseau routier s'est accrue de 12 %, celle des autoroutes concédées de 42 %, celle des autoroutes non concédées de 32 % et celle des voiries communales de 18 %[7].

Très logiquement, cet accroissement du réseau routier s'est traduit par un développement des trafics. En 2014, 1 000 milliards de voyageurs-kilomètres ont été transportés sur le territoire français : 829 milliards en véhicule particulier, 102 milliards en transport ferré, le reste en bus et car ou en avion. L'usage de la voiture individuelle représente ainsi 83 % des voyageurs-km. Mais il est en légère diminution aujourd'hui après avoir connu un pic il est passé par un maximum en 2003 avec 85,3 % des voyageurs.

En 2010, 70 % des actifs de France métropolitaine utilisent leur voiture pour aller travailler. Cette proportion a diminué d'un point et demi entre 1999 et 2010. La part des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun a progressé de 3 points et représente, en 2010, 15 % des déplacements domicile-travail. Les 15 % des actifs restants se déplacent à pied ou en deux roues.

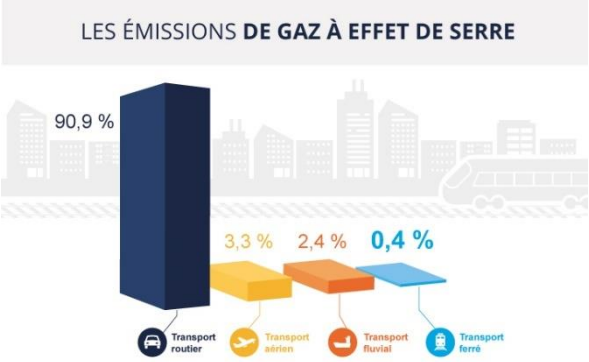
Le recours à la voiture ne recule significativement que dans les grandes agglomérations, tandis qu'il se maintient ou progresse encore dans les zones moins desservies par les transports en commun.

La part des déplacements en voiture a progressé de 6 points de 1999 à 2010 dans les espaces en dehors des aires urbaines, au détriment des déplacements en deux-roues ou à pied. Dans ces zones, les déplacements en transports en commun représentent une part insignifiante des déplacements, du fait de la faiblesse de l'offre. En revanche, dans les aires urbaines, la part des déplacements en voiture a reculé de 3 points au profit des transports en commun.

La croissance généralisée de l'emploi entre 1999 et 2010 est allée de pair avec la poursuite de la dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail et par conséquent une augmentation des déplacements et des distances. En 2010, 64 % des actifs travaillaient en dehors de leur commune de résidence, contre 52 % en 1999[8].

La voiture poursuit tendanciellement sa progression sur les longues et moyennes distances aux dépens des autres modes de transport. Depuis 2005, la circulation automobile s'accroît sur les réseaux autoroutiers et tend à se stabiliser sur les autres réseaux. Globalement elle poursuit sa croissance à un rythme plus lent qu'au cours de la décennie précédente (+1.2% en 2014).

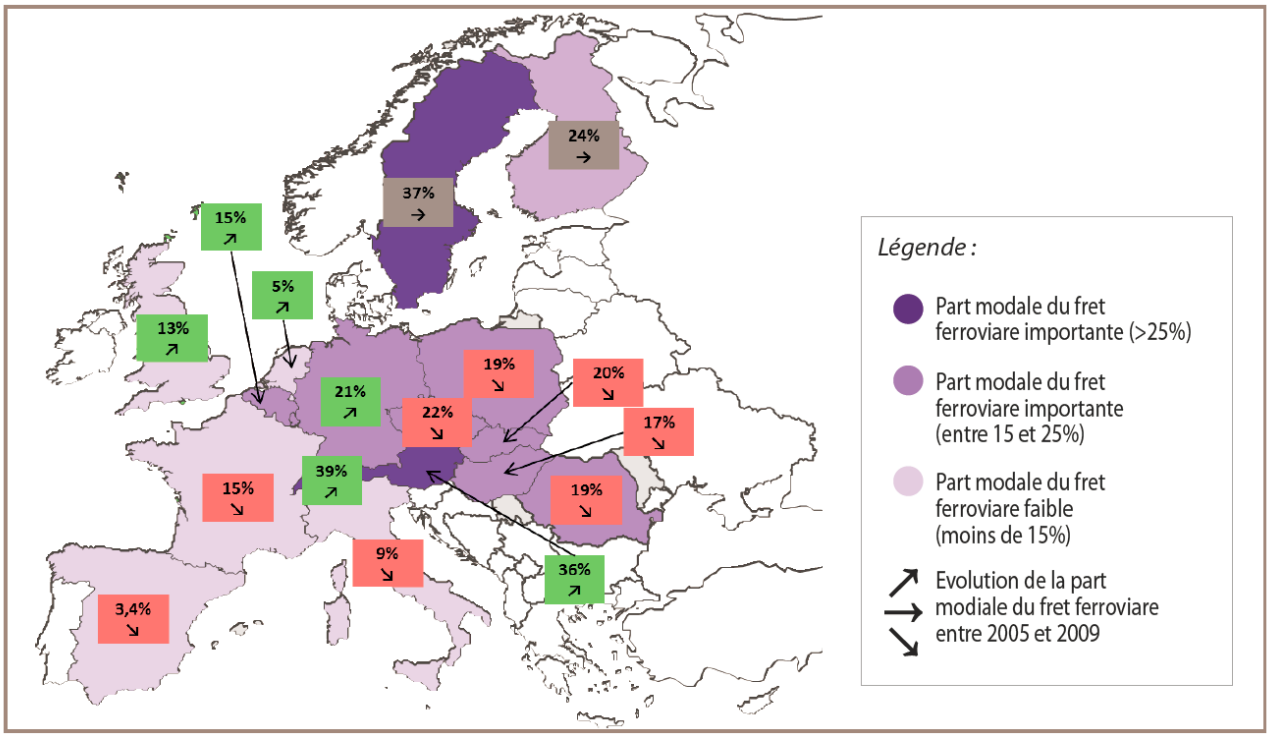
	2005	2008	2010	2014
Réseau routier Md V-km	518	554	560	572
Autoroutes	139	157	168	173
Routes nationales	22	23	23	23
Autres routes	357	374	369	377



La domination du mode routier sur le secteur des transports est écrasante et ne cesse de se renforcer. L'automobile monopolise ainsi en France 84% des déplacements intérieurs de personnes, contre seulement 15% pour les transports collectifs. En cause, la domination du trafic routier de personnes et de marchandises La situation est tout aussi déséquilibrée pour les transports de marchandises : le mode routier capte 80% du trafic, loin devant le rail (12%) et les voies d'eau (2%).

Cette domination s'est aggravée au fil des années, comme le symbolise l'accroissement de 31% du parc de véhicules motorisés entre 1990 et 2006. Il y a plus de véhicules en circulation, et les déplacements se multiplient : nous transportons toujours plus de marchandises sur de plus longues distances, nous voyageons plus souvent et plus loin.

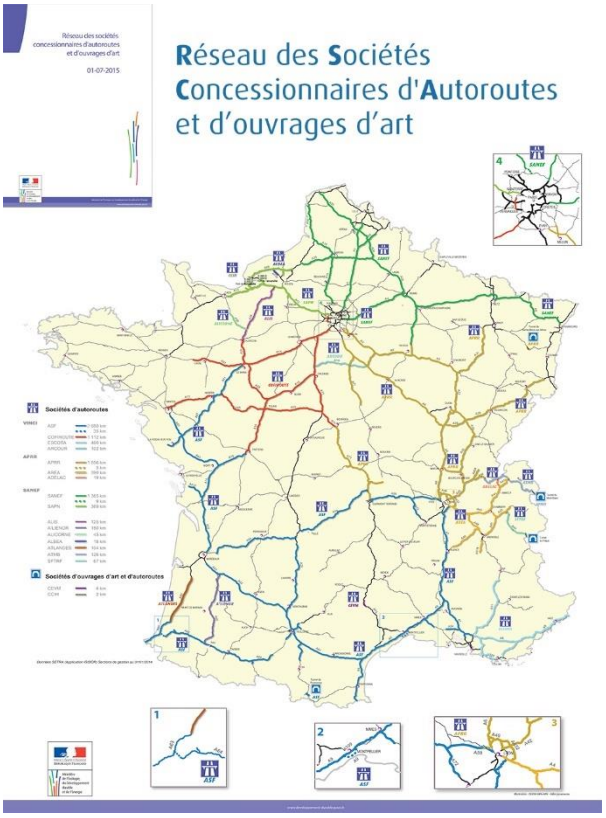
La tendance reste donc au développement du mode routier, avec une progression annuelle d'environ 3% pour les camions et de 2% pour la voiture. Un double phénomène qui n'est pas limité à la France : en Europe, pour la période 1991-2002, les déplacements de personnes ont augmenté de 30% et les transports de marchandises se sont accrus de 34%. Or, exception faite de l'avion, voitures et camions sont les deux modes de transport les plus émetteurs de GES. Résultat, avec plus de 92% des rejets de GES du secteur des transports, la route est de loin la principale responsable.



En 2009, le volume total de marchandises transportées dans l'UE est estimé à **3 632 milliards de tonnes-km**. Le transport par la route représente **46.6 %** du total, le transport maritime 36.8 %, **le rail 10%**, les voies navigables et les pipelines 3.3 % et le transport aérien compte pour seulement 0.1% du total. En Europe, les volumes transportés par la route, entre 2004 et 2010, sont environ **cinq fois plus importants** que ceux transportés par le fer. Au sein des modes terrestres et donc en comparaison avec le rail, la part modale de la route dans le transport de marchandises atteint, en 2009, un taux de 77,5 % tandis que celle du rail affiche un taux de 16,5%. De plus la part du rail diminue progressivement (-1,6 points en cinq ans).

Un Projet au profit des sociétés concessionnaires d'Autoroutes

Le développement des mobilités routières et automobiles s'est fait au profit du réseau autoroutier, c'est-à-dire des voies payantes. L'Etat a non seulement concédé à des opérateurs privés la gestion d'un réseau à haute qualité de services mais leur a offert également l'opportunité de capter des revenus conséquents issus des péages ainsi que de concessions juteuses.



En 2005[9], les autoroutes ont été vendues sous le gouvernement de Dominique de Villepin environ 15 milliards alors que la Cour des comptes avance une estimation de 25 milliards.

Depuis, les rapports se sont succédé, dénonçant les conditions scandaleuses de ces privatisations qui ont créé une rente pour ces sociétés concessionnaires d'Autoroutes (SCA).

La Cour des comptes, dans un rapport de juillet 2013[10], dénonce ainsi le déséquilibre des relations entre l'Etat et les SCA, à l'avantage de ces dernières. L'Autorité de la concurrence, en septembre 2014, met en cause une situation de rente à long terme garantie par des contrats de concession permettant des bénéfices « *hors norme*[11] ».

Le rapport de la mission d'information de l'Assemblée nationale, présidée par Bertrand Pancher, dont le rapporteur n'est autre que Jean-Paul Chanteguet, président de la Commission développement durable, confirme l'ensemble de ces éléments[12].

En voici les principales conclusions, selon l'économiste Jean Gadrey[13] :

1. La « régulation » des tarifs de péage est impossible car les contrats sont verrouillés au bénéfice des SCA : « les actuelles modalités de leur régulation sont quasiment sans effet majeur et d'ailleurs l'institution d'une éventuelle autorité régulatrice du secteur n'aurait guère de signification s'il n'est pas mis fin à des mécanismes d'automaticité dont l'inscription au cœur des concessions en vigueur offre à leurs détenteurs d'excessives garanties de rentabilité. »

2. Il a été mis fin au « mécanisme d'adossement », qui permettait de créer une cagnotte avec les bénéfices des uns afin d'investir dans d'autres infrastructures autoroutières. Là, c'est l'Union européenne la massacreuse avec sa directive du 13 octobre 1993 sur la concurrence et la loi Sapin, actuel ministre des finances, qui l'entérine en droit national la même année.

3. Les SCA bénéficient d'un monopole de fait et d'un « public largement captif », ce qui permet bien évidemment tous les abus.

4. L'intérêt général est incompatible avec l'intérêt des actionnaires ! C'est une évidence mais il est bon de la rappeler.

5. Maintien du secret. La mission n'a pas eu accès à certains documents ! C'est quand même fort, s'agissant de délégations de services publics, mais c'est la même chose avec les contrats de PPP, les partenariats public/privé.

6. Mécanisme bien connu du fonctionnement du capitalisme, le remplacement de l'emploi par du capital, la réduction de l'emploi avec l'automatisation des péages : « … l'évolution des effectifs montre pourtant un processus régulier de réduction des emplois sous l'effet de gains de productivité avec, en premier lieu, l'automatisation croissante des péages. » Le scandale ne s'arrête pas là : les investissements pour le télépéage sont « compensés » par les usagers.

7. Les SCA se sont endettées pour verser des dividendes à leurs actionnaires : « … versement de dividendes exceptionnels financé par une augmentation de l'endettement à hauteur de 5 milliards d'euros ».

8. Les SCA, entreprises privées, n'ont pas à obéir aux mêmes règles de mise en concurrence que le public, même quand elles réalisent des missions publiques par délégation. Du coup, les grands du BTP favorisent leurs propres entreprises.

9. Les SCA ne réinvestissent pas leurs bénéfices : « *Les bénéfices des sociétés concessionnaires n'ont pas à être réinvestis dans des investissements nouveaux ou dans des diminutions de tarifs. Par construction ce modèle ne peut qu'aboutir à une hausse constante et continue des tarifs*. »

10. L'actuel plan de relance autoroutier envisagé étend encore plus le périmètre concédé au privé : « Le risque est que les concessions deviennent perpétuelles et finissent par couvrir la totalité du réseau autoroutier. »

11. Le financement de ce plan par le secteur privé coûte beaucoup plus cher à l'Etat que s'il avait pris des emprunts classiques : « ***Une bien mauvaise affaire pour l'État qui fait financer des travaux à un taux d'intérêt bien supérieur au taux d'intérêt auquel il est en mesure d'emprunter sur des horizons comparables.*** » Cela rappelle les PPP, les partenariats public/privé, dont celui de l'hôpital sud-francilien à Evry et Corbeil.

en millions d'euros	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total résultat	689	903	1 047	1 217	1 415	1 477	1 548	1 749	1 763	1 762	1 794
Total des dividendes versés (dividendes exceptionnels inclus)	342	622	520	2 191	5 024	964	1 148	1 518	2 704	1 549	1 572
taux de distribution des dividendes	*50 %*	*69 %*	*50 %*	*180 %*	*355 %*	*65 %*	*74 %*	*87 %*	*153 %*	*88 %*	*88 %*
Moyennes 2003-2005 et 2006-2013	*56 %*			*136 %*							

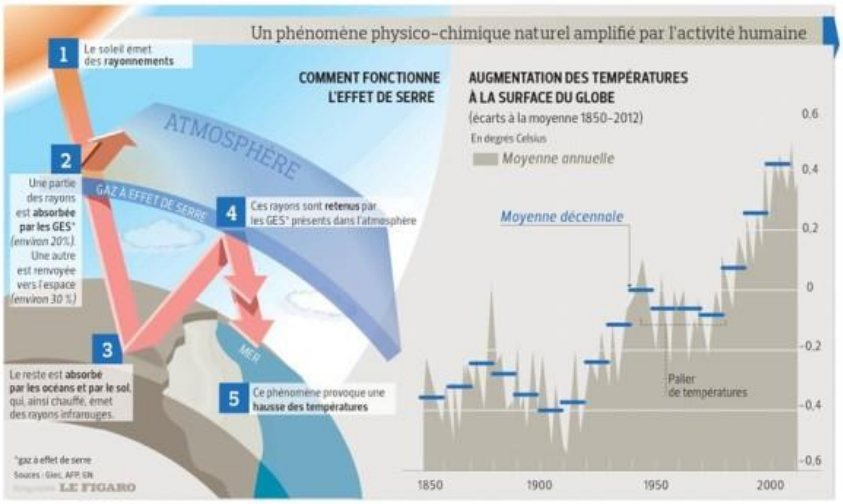
Effet de Serre toi-même ! ne peut s'empêcher de penser que le Contournement Est de Rouen n'est qu'un cadeau de plus offert par l'Etat aux sociétés concessionnaires d'autoroutes. L'accord conclu, jeudi 9 avril 2015, entre l'Etat et les concessionnaires prévoyant un gel des tarifs pour 2015 et la mise en place du plan de relance autoroutier de 3,2 milliards d'euros s'avère bien gagnant. Mais uniquement pour les sociétés d'autoroutes[14].

Si les tarifs sont certes gelés en 2015 puis 2016, la hausse prévue cette année, qui était de 1,07 %, sera lissée sur huit ans, jusqu'en 2023[15]. Cela signifie que les automobilistes devront bel et bien la payer[16]. Le plan de 3,2 milliards d'euros, proposé et financé par les sociétés d'autoroutes - et approuvé par Bruxelles en octobre 2014 - est désormais lancé et le gouvernement a demandé aux sociétés de réaliser 80 % des chantiers dans les trois prochaines années. Comme convenu, en compensation, les opérateurs ont obtenu une prolongation de leurs concessions, en moyenne de deux ans. Or, les bénéfices croissent au fur et à mesure des années, une fois que les investissements sont amortis. D'où l'importance de la durée des concessions[17].

En contrepartie, l'Etat a obtenu des sociétés d'autoroutes un modeste milliard d'euros d'engagement dans les infrastructures et les projets de transports sur huit ans. Les concessionnaires autoroutiers se sont engagés à verser dans les trois ans la moitié de cette somme, soit 500 millions, dont 300 millions iront à l'AFITF (Agence de financement des infrastructures des transports de France). Mais que cela pèse-t-il au regard des destructions et des impacts de tous ces projets ?

Un projet qui ignore le changement climatique

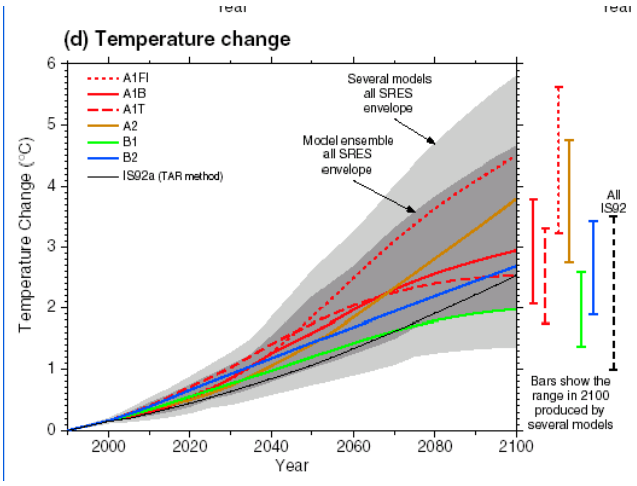
À partir du milieu du XIXe siècle, l'emploi des énergies fossiles dans l'industrie, les transports et le résidentiel-tertiaire s'est accru à un rythme de plus en plus rapide. Or l'utilisation de ces combustibles fossiles (charbon, pétrole, gaz) entraîne l'émission de GES qui vont s'accumuler durablement dans l'atmosphère. D'autres facteurs concourent à cette tendance, mais dans une moindre mesure : c'est le cas des modifications de l'usage des sols (déforestation), de l'utilisation des engrais en agriculture et de certains secteurs de l'industrie rejetant des gaz fluorés (électronique, aluminium, réfrigération).



Il s'ensuit une augmentation des concentrations atmosphériques de GES au-delà de leur niveau naturel, augmentation qui s'élève depuis l'ère préindustrielle à 35% pour le CO_2, 148% pour le CH_4 et 18% pour le N_2O. Au final, les émissions de GES liées depuis deux siècles aux activités humaines intensifient le phénomène naturel d'effet de serre et menacent les équilibres climatiques planétaires.

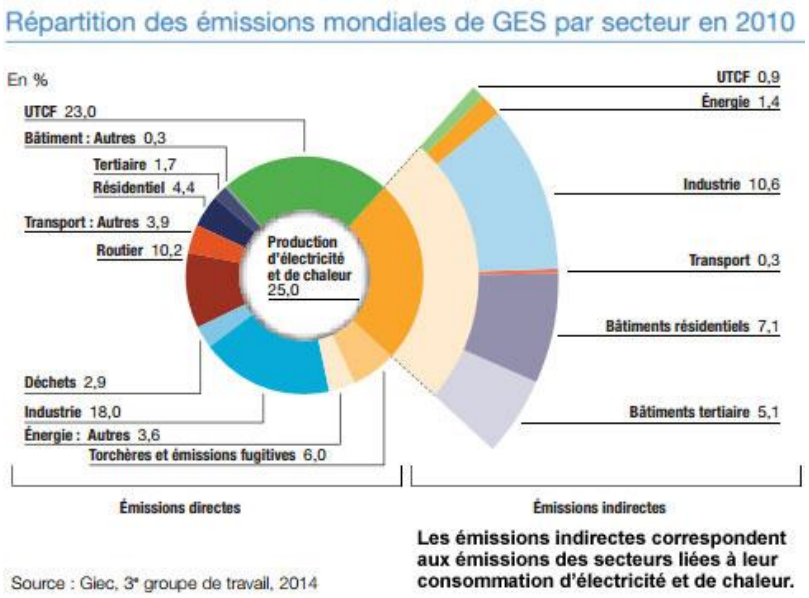
Le consensus scientifique est désormais solidement établi : selon le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat, l'accumulation massive et rapide des GES dans l'atmosphère dérègle déjà notre climat. Ainsi, au cours du XXe siècle, la température moyenne à la surface du globe a augmenté de 0,4 à 0,8° C, la couverture neigeuse et les étendues glaciaires se sont réduites, et le niveau des océans s'est élevé de 12 à 22 centimètres.

Le réchauffement enregistré depuis un siècle va se poursuivre et s'amplifier au cours du XXIe siècle. Selon le Groupe international d'experts sur le climat (GIEC), qui se base sur plusieurs scénarios d'évolution des émissions globales de GES, l'augmentation de la température moyenne d'ici 2100 devrait s'établir entre 1,1 et 6,4°C.

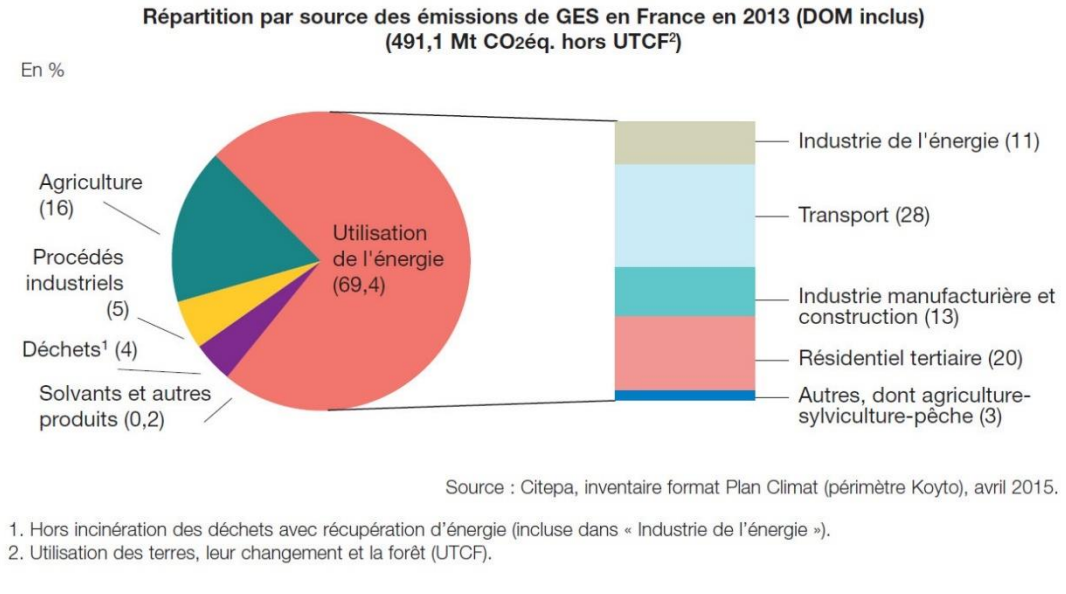


Cette évolution est sans précédent par son ampleur et par sa rapidité : dans l'hypothèse haute, l'écart de température sur un siècle correspond à celui qui avait vu la sortie de l'ère glaciaire sur une durée d'environ 10 000 ans...

En France comme en Europe, les émissions de GES liées aux transports (principalement le CO_2 produit lors de la combustion du carburant et les HFC utilisés pour la climatisation) connaissent depuis des décennies une progression quasi ininterrompue, ce qui fait désormais de ce secteur la cause majeure de la dérive de nos émissions de GES.

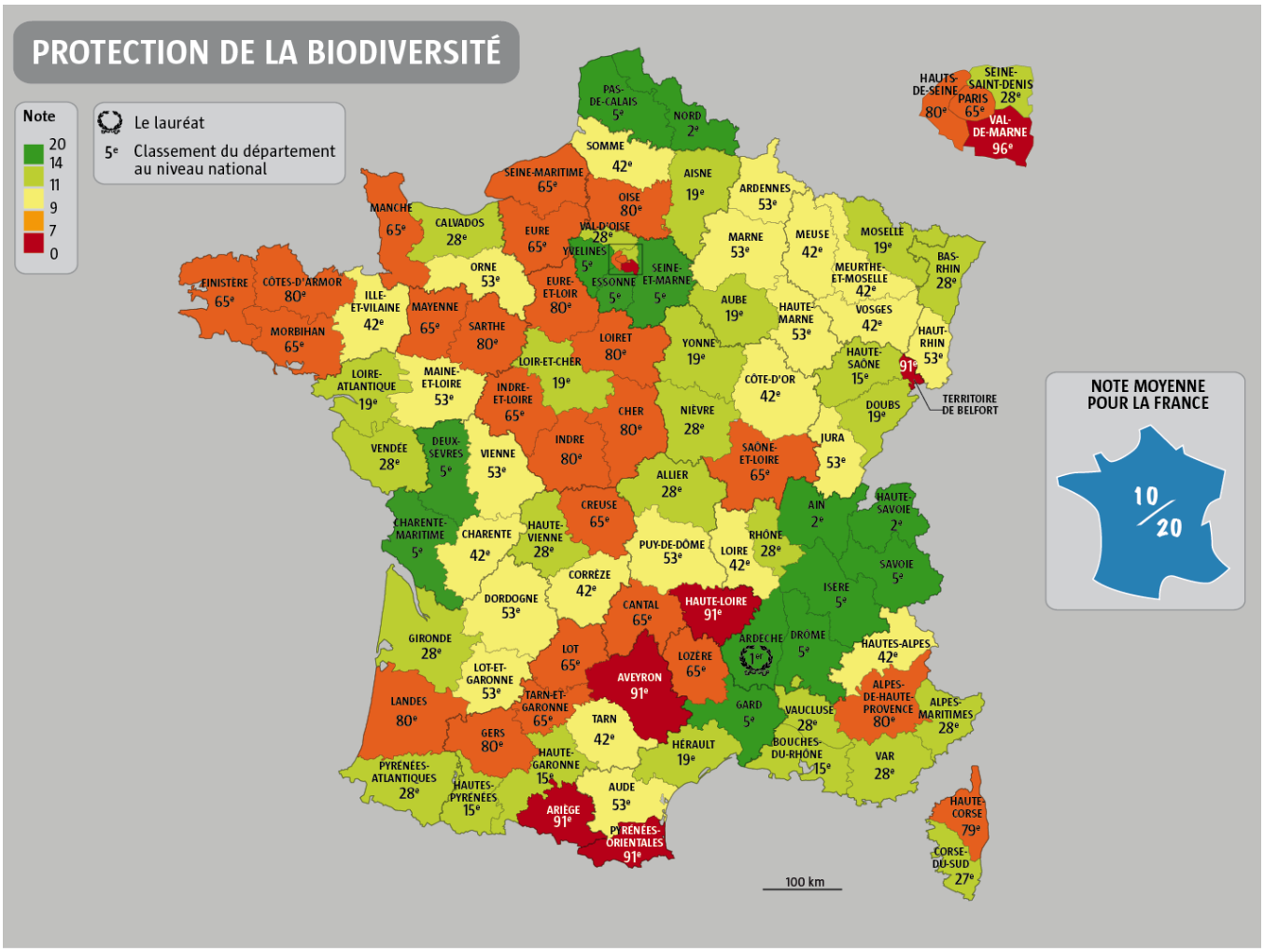


En France, selon les chiffres officiels, les émissions des transports ont augmenté de plus de 23% depuis 1990. La contribution du secteur aux émissions françaises de GES est passée de 21% en 1990 à 26%, ce qui place les transports largement en tête devant l'industrie, le résidentiel-tertiaire et l'agriculture.

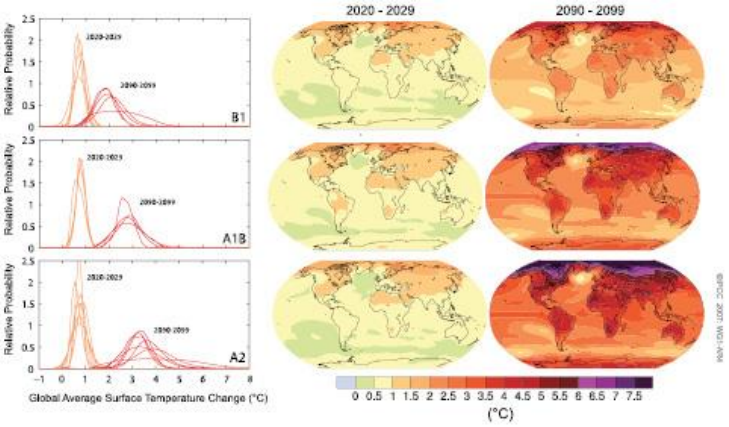


Encore ces chiffres n'intègrent-ils ni les transports internationaux ni les émissions liées à la réalisation des infrastructures et équipements routiers, à la construction des véhicules, à l'extraction et au raffinage des carburants, etc. Dans le reste de l'Europe, la situation est tout aussi préoccupante : les rejets de GES des transports de l'UE des 15 représentent 21% des émissions totales et ont augmenté de 24% entre 1990 et 2003.

Des garanties environnementales insuffisantes



La Région Haute-Normandie est particulièrement exposée aux conséquences du changement climatique. Les évolutions météorologiques des dernières années donnent à voir une modification du régime des pluies. L'agriculture est la première touchée par ces évolutions. Mais elles impactent également d'autres secteurs géographiques et de nombreuses activités sans parler évidemment des conséquences sur la concentration de polluants en zone urbaine. Les paramètres moyens du changement climatique semblent parfois changer dans une faible proportion, mais l'évolution des extrêmes est particulièrement notable et plus spectaculaire. Citons notamment le gel, les fortes chaleurs, la canicule et la sécheresse. Ces fortes tendances sont dues à des effets de seuil.



Les températures poursuivent leur hausse au cours du XXIe siècle. La tendance s'accélère nettement pour les scénarios A2 et A1B. On observe une forte dispersion des anomalies de température en 2080 (+1,5°C à +3,5°C), selon le scénario, la saison, la zone géographique et selon qu'il s'agisse du minimum ou du maximum de la journée. En température moyenne annuelle, on arrive à une hausse de +1°C environ dès 2030.

Les précipitations estivales sont à la baisse dès 2030, alors que celles hivernales ne le deviennent que dans la 2ème moitié du siècle. En 2080, le cumul annuel accusera ainsi une diminution de 10% à 30% par rapport à la climatologie 1971-2000. Les changements sur les extrêmes qu'engendrent ces évolutions sont les suivants :

- Nette augmentation du nombre de jours de fortes chaleurs et de canicule, dans une région qui est aujourd'hui relativement épargnée. Les projections en 2080 sont du même ordre que l'indicateur actuel dans la région Centre (10 à 40 jours/an de fortes chaleur, 2 à 15 jours/an de canicule).
- Diminution importante du nombre de jours de gel, de l'ordre de moitié jusqu'à 15 à 25 jours/an à l'horizon 2080, ce qui correspondrait à ce que connaît la Bretagne aujourd'hui.
- La fréquence des fortes pluies resterait la même qu'aujourd'hui, d'où une augmentation de la proportion de tels épisodes parmi l'ensemble des épisodes pluvieux. Le nombre de cas de longues pluies en hiver (4 jours consécutifs au moins) serait en légère baisse à la fin du siècle, sans que ce phénomène ne se raréfie. Il n'y a donc pas disparition des épisodes pluvieux marquants.
- À l'opposé, les épisodes de sécheresse se multiplieraient, ce qui concorde avec la baisse des précipitations estivales et l'augmentation généralisée des températures. On arriverait à un niveau critique de 35% à 70% de jours de sécheresse par an à l'horizon 2080.

La problématique érosion/ inondation et coulées boueuses est bien identifiée sur le territoire haut-normand et des mesures ont d'ores et déjà été initiées, à savoir la sensibilisation et les programmes de gestion de l'imperméabilisation, l'évolution de pratiques agricoles, des mises en place encore rares de techniques d'hydrauliques douces, et installation d'ouvrages de protection.

Cependant peu d'actions sont mises en œuvre et leur généralisation progresse lentement. Certains acteurs soulignent qu'il serait nécessaire de mener une politique plus intégrée entre les différentes parties concernées (services de l'état, associations, agriculteurs ; élus…), et de sensibiliser davantage les élus locaux, les acteurs économiques et les citoyens (culture du risque). Ces enjeux soulèvent des questions de fond sur le type d'évolution de l'usage des sols en Haute-Normandie et en particulier, des filières agricoles. Ils amènent surtout à penser que le Contournement Est n'est décidément pas une bonne idée…

Des modalités qui ne répondent à aucun objectif visé

La présentation du projet proposé par le maître d'ouvrage est assez sommaire. Au vu des critiques anciennes développées par le Collectif Non-A-L'Autoroute et Horizon Normandie Nature Environnement, il apparaît que les 3 premiers objectifs visés sont trompeurs.

Le projet de Contournement-Est de Rouen est conçu pour répondre aux objectifs définis par la décision ministérielle du 2 mars 2006, à savoir :

- 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,
- Favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur de Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle,
- Permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'Est de Rouen.

Un contournement ne peut en aucun cas faciliter l'accès au cœur de métropole des habitants des Plateaux Est, à moins de consentir à un long détour par le Sud de la Métropole et donc un allongement significatif des distances et des temps de trajets. Les déplacements internes ne seront pas plus soulagés dans la mesure où il est établi que l'essentiel des trajets en voiture individuelle ne couvre que quelques kilomètres. Quant aux échanges entre la Métropole et la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, ils peuvent être parfaitement assurés par l'A13 si le péage d'Incarville est supprimé.

La configuration proposée aujourd'hui laisse penser que l'objectif visé est d'une toute autre nature :

La longueur totale du projet de Contournement-Est de Rouen - liaison A28-A13 est de 41,5 km avec :

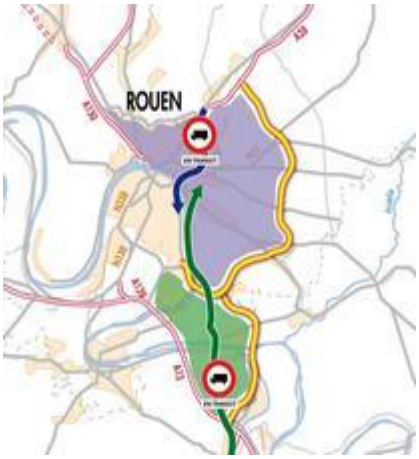
- Une branche reliant l'autoroute A28 au niveau d'Isneauville à la Route Départementale 18e à Saint-Etienne-du-Rouvray (28,5 km),
- Une seconde branche reliant la première (au niveau de Gouy/Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen à l'autoroute A13 au niveau d'Incarville (13 km).

Le projet franchit deux cours d'eau importants : l'Eure et la Seine. Considérant les raccordements prévus sur les routes existantes, la globalité du projet s'étend sur 27 communes, certaines n'étant concernées que sur une petite partie.

Pour l'essentiel nous avons affaire à une Liaison A28-A13 bien plus qu'à un contournement de Rouen. Le projet proposé ne s'apparente en rien à un « périphérique » destiné à répondre aux besoins locaux mais à une autoroute conçue à une échelle bien plus vaste, la façade atlantique.

Et nous sommes légitimement en droit de nous interroger sur la nécessité de détruire plus de 500 ha ici pour ce faire. Non seulement des alternatives existent, en particulier l'A29 et le Pont de Normandie largement sous-employés aujourd'hui, mais des projets concurrents sont soutenus par l'Etat ailleurs. C'est le cas en particulier du projet de canal Seine-Nord[18] ou, plus sérieusement, des Autoroutes de la Mer promu par le Ministère de l'environnement dans le cadre de politiques européennes soutenables[19].

Le Contournement-Est de Rouen ne saurait donc en aucun cas être considéré comme une nécessité. C'est encore moins une fatalité. Une gestion raisonnable de l'espace et du cadre de vie doit inciter les collectivités locales à ne pas sacrifier la principale garantie d'un avenir durable pour notre territoire, son patrimoine naturel et plus particulièrement la ressource en eau.



Tout au plus, ce projet permettrait de détourner le trafic routier de marchandises du Cœur de la Métropole, réduisant les flux sur le Pont Mathilde et le tunnel de la Grand-Mare. « *En créant une liaison attractive entre l'A28 nord et l'A13, le projet entend détourner cette part du trafic du réseau local et la maintenir sur une infrastructure performante* » déclare le maitre d'ouvrage. Mais une telle ambition ne nécessite aucunement de réaliser une nouvelle infrastructure dont le coût final sera bien supérieur aux 886 millions d'euros annoncés. Le « Contournement Ouest » de Rouen par le Pont Flaubert et la « Sud III » permettent un accès aisé aux zones industrialo-portuaires et aux espaces logistiques du sud de la Métropole si tant est que des efforts suffisants soient consacrés à des reports modaux.

Quoi qu'en dise le maître d'ouvrage, l'activité des deux grands ports maritimes du Havre et de Rouen n'est pas indissolublement liée à la route. Des politiques publiques efficientes et durables pourraient concevoir un report modal vers le rail et la voie fluviale plutôt que de pérenniser un « *un trafic poids-lourds important, notamment sur la RN28, la RD18e, la RN31 et la RD6014*. » Une modernisation du réseau ferroviaire entre la Normandie et la Picardie, la restauration des voies vers le Vexin et, au Sud, l'aménagement d'une « autoroute ferroviaire du blé[20] » vers Orléans sont des réponses bien plus efficientes et plus économes qu'un Contournement Est dispendieux. Elles permettraient de compléter des réalisations déjà en cours[21] et d'apporter une meilleure qualité de service à des acteurs économiques très sensibles au coût du transport.

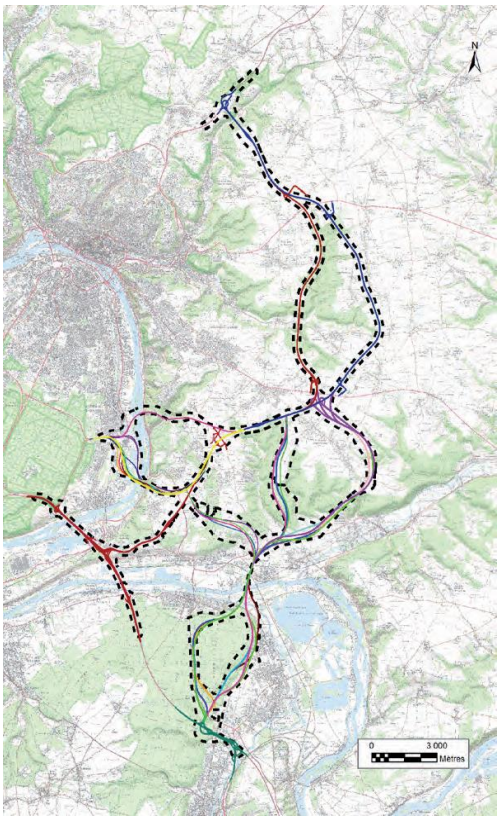
Le désenclavement de la Vallée de l'Andelle ne sera pas non plus assuré par la Liaison A28-A13. Comme le souligne clairement, Gaëtan Levitre, Maire d'Alizay, ce projet ne répond ni aux besoins des entreprises ni à ceux des particuliers. « *Il n'est pas acceptable, mes chers collègues, que ce contournement se fasse par un transfert des problèmes et des désagréments sur nos villes et nos villages, même au nom de l'intérêt général. Et encore moins que ce tracé nous soit imposé sans tenir compte de l'avis de nos populations concernées et de ses élus*[22]. » Et ainsi propose-t-il pour garantir la fluidité et la sécurité des circulations, que l'intermodalité soit au cœur des projets d'aménagement et d'infrastructure. Pour ce faire, il conviendrait de :

1. Améliorer les modes de déplacements, notamment les transports en commun entre la **CASE** d'une part, la **Métropole Rouen Normandie** et la Vallée de l'Andelle d'autre part.
2. Imaginer des solutions ferroviaires (le développement de haltes ferroviaires, comme la réouverture de la gare d'Alizay, la remise en état de la ligne de chemin de fer allant vers Charleval – Etrépagny). Il en va de même pour le fret ferroviaire dont il faut revaloriser le matériel et la main d'œuvre déjà présente sur nos territoires.
3. Développer le transport fluvial comme a pu le faire la papèterie Double A qui depuis octobre 2015 réalise ses approvisionnements grâce à des barges sur la Seine, libérant ainsi les routes de centaines de camions.

Somme toute, le projet de Contournement-Est propose une réponse inadaptée à de vrais enjeux. En cherchant à imposer le recours privilégié au transport routier, il pérennise une périurbanisation dont les coûts sociaux et environnementaux sont colossaux.

Conformément aux grandes orientations du Schéma de cohérence territoriale de la Métropole Rouen Normandie et au projet déjà lancé, Effet de Serre toi-même ! considère que « Rouen a besoin du rail[23] » et non pas d'une infrastructure routière supplémentaire. Seuls des efforts en faveur de transports collectifs efficients et des modes doux permettront de répondre durablement aux besoins des populations et des entreprises.

Une saignée fatale à l'environnement et au Cadre de vie



Un regard détaillé sur le « tracé préférentiel » présenté au public donne à voir l'ampleur des impacts de la Liaison A28-A13 sur les plateaux Est de Rouen :

1. Le tracé supérieur, reliant Quicampoix à Boos en longeant le bois d'Ennebourg par l'Ouest, franchit plusieurs vallées ou cours d'eau qui mènent à l'implantation de viaducs (cours d'eau du Robec et de l'Aubette, vallées des Chartreux et des Bucaux). De l'aveu même du maître d'ouvrage cet itinéraire « *traverse des zones de fort enjeu pour le milieu naturel puisqu'il intersecte les continuités écologiques du bois d'Ennebourg et ses milieux boisés d'intérêt communautaire. Il traverse également la vallée du Robec et ses milieux associés. Ce corridor hydrophile (concernant des espèces ayant une affinité avec l'eau) est constitué de milieux boisés d'intérêt communautaire et de pelouses et ourlets calcicoles d'intérêt prioritaire. Il traverse également des zones à sensibilité importante vis-à-vis des eaux souterraines : nord du tronçon en amont hydrogéologique des sources du Robec, cavités et bétoires acheminant les eaux vers plusieurs captages AEP et passage au niveau du périmètre de protection rapproché des captages de Saint-Aubin-Epinay*. »

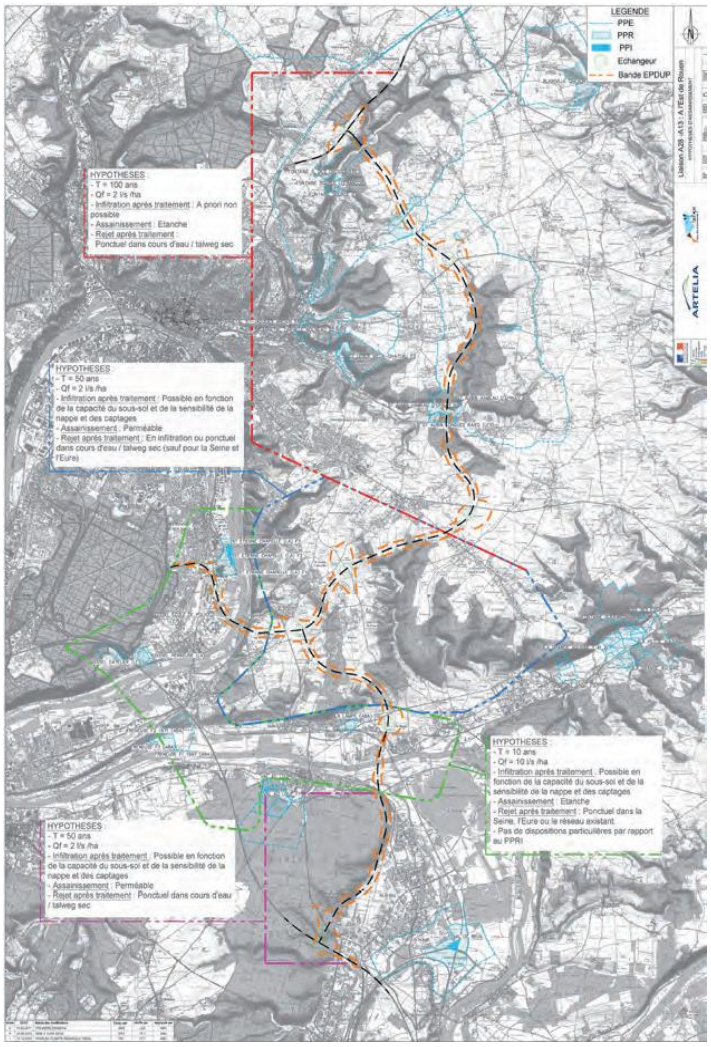
2. Pour la partie médiane, le maître d'ouvrage a privilégié le tracé dénommé PSO plutôt qu'une variante ancienne envisagée dès la construction de l'Autoroute A13 dite SSV afin de préserver des zones de forte sensibilité du point de vue du milieu naturel sur la partie longeant l'A13 puisqu'on recense de nombreux habitats Natura 2000 et un site Natura 2000 « *Iles et berges de la Seine* » sur les berges de la Seine au niveau du franchissement au nord. L'intention est louable mais ses conséquences ne sont guère plus favorables à la protection de l'environnement et du cadre de vie.

En rive droite de la Seine, ce tracé traverse une zone agricole dont la structure parcellaire et la qualité des sols sont bonnes. En rive gauche de la Seine, il traverse du tissu urbain de zone d'activités en partie en cours de mutation. Un monument historique classé se trouve également au sein du fuseau sur la commune d'Oissel.

Les enjeux hydrogéologiques en rive gauche de la Seine sont très importants. Le tracé passe en amont hydrogéologique du captage AEP du champ captant de La Chapelle et intercepte le périmètre de protection rapproché de celui-ci. Le problème est d'autant plus grand qu'ici la nappe est peu profonde et vulnérable. Par ailleurs ce tracé passe, sur sa moitié est, au droit d'anciennes carrières souterraines abandonnées. Secteur très sensible s'il en est en raison de la présence de la faille géologique de Rouen.

3. Dans sa partie méridionale le « tracé préférentiel » cisaille paysages, cadre de vie et espaces naturels remarquables. Entre Les Authieux et Le Manoir, l'autoroute traverserait traverse une ZNIEFF, un habitat Natura 2000 et passe à la marge d'un habitat remarquable. Le franchissement de la Seine puis le raccordement à l'A13 finissent d'achever la Forêt de Bord déjà considérablement abîmée par un demi-siècle d'aménagements routiers et de périurbanisation à rebours des orientations du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et des nombreux avis retenus par l'enquête publique[24]…

Le maître d'ouvrage ne minimise pas ses impacts. Ainsi reconnait-il, page 42 de la pièce C que toutes « *les variantes ont des effets forts à très forts sur les habitats naturels : bois d'Ennebourg, bois de Pîtres, Seine au Port-Saint-Ouen, la forêt de Bord ou sa lisière (bois en mosaïque avec coupes forestières et prairies de fauche*). » Il admet aussi que « *toutes les variantes passent en amont de captages industriels et/ou de puits privés*. »



Ces « contraintes » ne sont pas sans conséquences sur la mise en œuvre du projet. La protection de la ressource en eau détermine ainsi la construction de nombreux bassins intermédiaires positionnés sur des longs tronçons de section courante (supérieurs à 2 km) mais surtout de bassins d'assainissement aux points bas du projet et pour récupérer les eaux polluées acheminées par le réseau gravitaire.

Plus largement l'ensemble du très sensible système hydrogéologique des Plateaux Est va être perturbé par la Liaison A28-A13. « *La création d'un ouvrage autoroutier de type 2x2 voies interfère nécessairement avec le milieu naturel et plus particulièrement perturbe les écoulements naturels*. » Mais plutôt que d'éviter ces impacts, le maître d'ouvrage se contente de mettre en œuvre des ouvrages de rétablissement des écoulements naturels sous la section courante et par un réseau de 25 ouvrages longitudinaux. Mesure bien dérisoire au vu de conséquences mal évaluées sur la ressource…

Loin d'éviter des risques majeurs de pollutions des captages, le maître d'ouvrage se contente de la « *mise en place avec de nombreuses mesures de prévention, telles que le suivi des piézomètres*. »

On est là très loin de la doctrine « ERC » qui devrait inspirer tout projet d'aménagement[25]. Alors que le maître d'ouvrage reconnait que « *le projet impacte principalement les milieux boisés et les milieux ouverts et semi-ouverts et, dans une moindre mesure, les milieux humides, ainsi que les communautés biologiques qui leur sont associées* », il propose la construction d'une nouvelle infrastructure routière chère et inutile qui ne va faire qu'accroître ces maux ignorant le constat accablant qui figure non seulement dans l'étude d'impact du projet (pièce E) mais également dans l'***état initial de l'environnement*** établi dans le cadre de l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale de la Métropole Rouen Normandie[26].

La liaison A28-A13, bien loin d'atténuer la destruction de l'environnement et du cadre de vie, accentuerait :

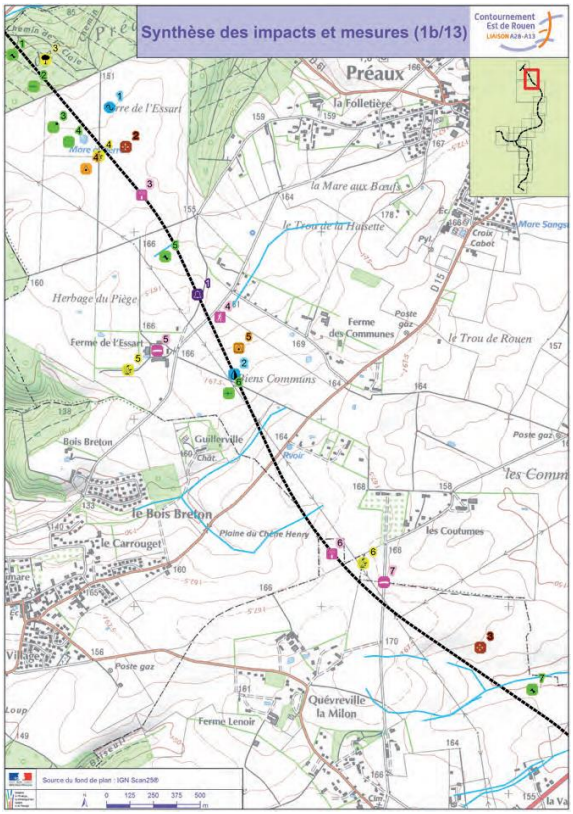
- Une pression urbaine ancienne et non maîtrisée, responsable de la dégradation d'espaces naturels comme la forêt de Bord qui voit ses lisières entamées.
- La fragilisation de zones humides sensibles et plus globalement de la vallée de la Seine déjà considérablement impactée par la multiplication des sites d'extraction et d'aménagements en zone inondable.

Et si à cela on ajoute les nouvelles nuisances sonores et les émissions polluantes, on a bien affaire à un grand projet inacceptable.

Des mesures compensatoires floues et dérisoires

Le projet impacte principalement les milieux boisés et les milieux ouverts et semi-ouverts et, dans une moindre mesure, les milieux humides, ainsi que les communautés biologiques qui leur sont associées. Différentes mesures d'évitement et de réduction sont censées réduire les impacts du projet sur les espèces et les continuités écologiques, par la configuration du projet sous forme de viaduc dans certains secteurs et la mise en place de passages à faune notamment. Mais aucune n'est détaillée…

Effet de Serre toi-même ! déplore qu'à l'issue de plusieurs décennies d'études et d'observations de cet espace géographique sensible, le maître d'ouvrage n'ait pas fait l'effort de détailler plus précisément ce qui devait être mis en œuvre pour compenser les impacts de la Liaison A28-A13 sur l'environnement naturel et humain. Tout au plus, ils de contente de préconiser :



1. *La création et/ou acquisition/mise en conventionnement et restauration de milieux boisés et de lisières et leur mise en gestion ;*
2. *La réation et/ou acquisition/mise en conventionnement et restauration de milieux ouverts et semi-ouverts et leur mise en gestion ;*
3. *Des mesures spécifiques aux quelques espèces protégées recensées au sein de ces milieux, propres à leur écologie, seront prises, telles que décrites dans les mesures relatives aux milieux ouverts et semi-ouverts ;*
4. *La création et/ou acquisition/mise en conventionnement et restauration de milieux humides et aquatiques et leur mise en gestion ;*
5. *La création et/ou acquisition/mise en conventionnement de milieux boisés et de lisières et leur mise en gestion Création et/ou acquisition/mise en conventionnement de milieux ouverts et semi-ouverts et leur mise en gestion Création et/ou acquisition/mise en conventionnement de milieux humides et aquatiques et leur mise en gestion*

Si la stratégie de compensation mise en place dans le cadre du projet de liaison A28-A13 vise à rechercher des sites de compensation à proximité immédiate ou dans la continuité des sites affectés par le projet, afin de garantir une cohérence géographique, écologique et fonctionnelle… elle ne réussit guère à le faire. Et nous doutons clairement que ce projet respecte effectivement les connexions d'intérêt majeur régional à conserver, restaurer ou recréer identifiées par le SRCE de Haute-Normandie.

Au final, les mesures compensatoires proposées semblent bien dérisoires au vu des « *impacts résiduels de destruction de milieux naturels (habitats naturels et habitats d'espèces) [qui] restent forts malgré la mise en place de mesures d'évitement et de réduction*. » Les tableaux de la pièce C donnent à voir un plus grand souci pour le « *milieu humain* » que pour le « milieu physique » ignorant complétement la notion de « *cadre de vie* ». Et ainsi observe-t-on une sorte de fuite en avant. Au titre de compenser un grand projet inutile, le maître d'ouvrage propose d'étendre plus encore l'artificialisation des espaces en suggérant la réalisation de remblais supplémentaires, la création de mares et surtout de réserves foncières pour compenser les emprises prélevées sur les exploitations et optimiser les aménagements fonciers….

L'Autorité environnementale par son avis du 3 février 2016 juge très sévèrement le projet de Liaison A28-A13 présenté au public. Si le Commissariat général à l'environnement et au développement durable reconnaît que les principaux impacts environnementaux sont suffisamment bien identifiés pour donner lieu à une enquête publique, certains approfondissements du dossier sont cependant indispensables pour que cette condition soit complètement remplie. L'Autorité environnementale formule quelques recommandations qu'elle estime nécessaires pour consolider l'identification des impacts. Nous ne retiendrons que l'exemple de la question forestière :

Impact sur la forêt

En l'état actuel du projet, avant ajustements par le concessionnaire, une surface forestière de l'ordre de 146 hectares est détruite par les emprises, dont 135 actuellement classée51 en espaces boisés (EBC) par les documents d'urbanisme. La majorité de cette surface concerne la forêt de Bord (70 ha) et le massif des bois d'Ennebourg, des Princes et des Chartreux (38 ha) ; les essences les plus représentées sont le hêtre et le chêne. Le dossier fait état des peuplements présents, et des différents usages de la forêt observés.

L'Ae rappelle que les forêts domaniales du secteur ont déjà été largement traversées par diverses infrastructures routières52. L'accumulation de ces traversées peut poser question, du point de vue des coupures, mais aussi du bruit ou encore de la pollution de l'air, et ceci d'autant plus que ces forêts périurbaines ont des fonctions sociales importantes.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter, dans une démarche de retour d'expérience, tout élément utile sur l'impact des autoroutes traversant d'ores et déjà les forêts de Bord et de La Londe – Rouvray, en matière de coupure des connectivités écologiques, de bruit, de qualité de l'air et de fréquentation par le public.

Les mesures compensatoires proposées par le maître d'ouvrage au vu des impacts prévisibles sur la forêt ne satisfont pas non plus l'Autorité environnementale :

Compensation au titre du code forestier

En matière de compensation au titre du code forestier55, le dossier indique que le maître d'ouvrage dispose à ce jour de près de 260 hectares de stocks fonciers identifiés, répartis en deux sites – dont l'un, de 120 ha, directement attenant à la forêt de Bord –, acquis ou en cours d'acquisition par la SAFER. Ces superficies sont en très grande majorité déjà forestières, à l'exception des fonds de vallons aujourd'hui en prairie. Il a été indiqué aux rapporteurs de l'Ae qu'une expertise de ces terrains est en cours par l'ONF.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter au public les principaux résultats, sur un plan écologique, du diagnostic, à venir, des terrains acquis par la SAFER en vue de la compensation au titre du code forestier.

Il serait également utile que le dossier précise les principes retenus (ratio de compensation, possibilité de fournir la compensation par transfert de terrains privés dans le domaine privé de l'État plutôt que par reboisement), au regard des règles du code forestier.

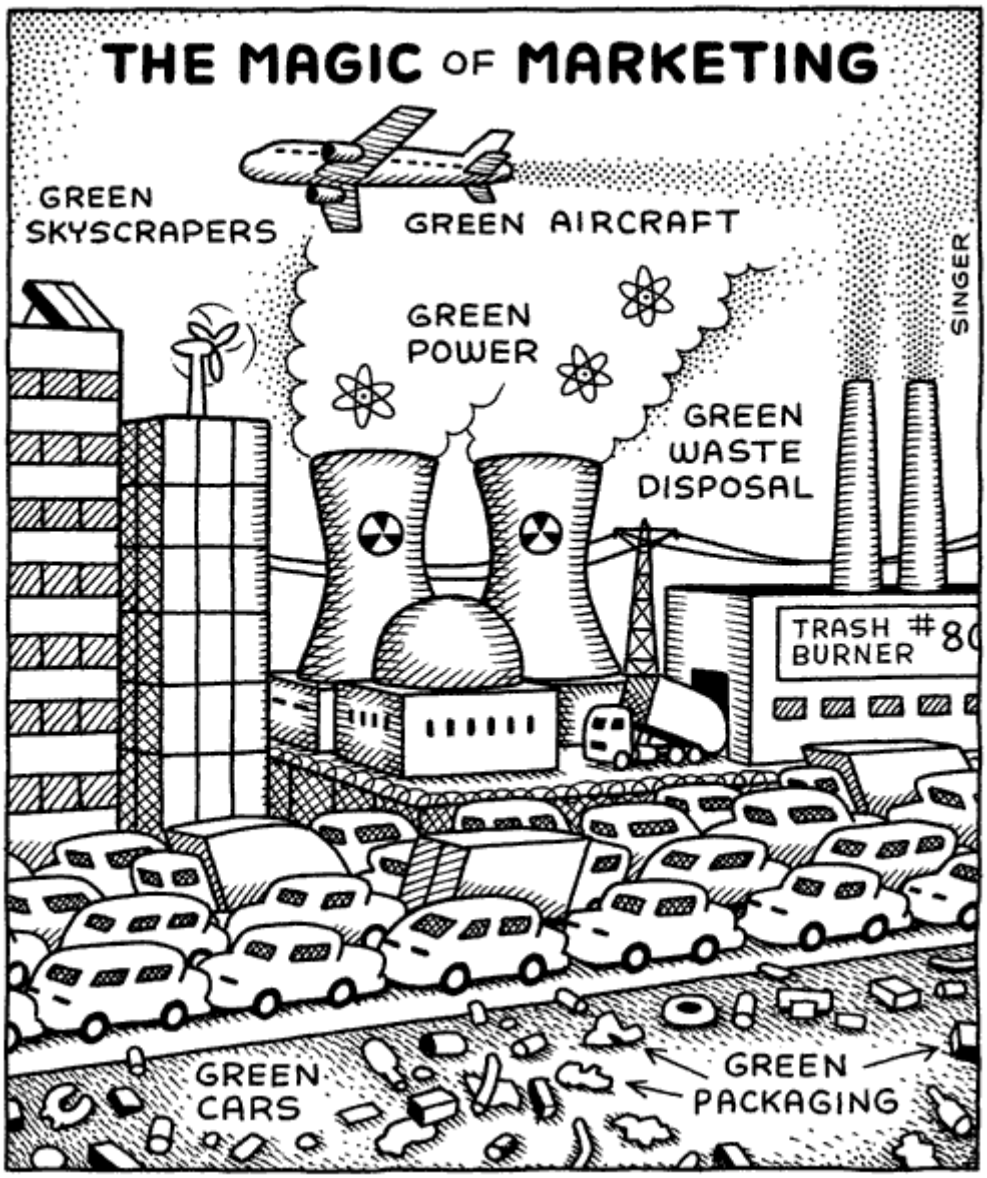
L'Ae recommande de préciser, en lien avec les services de l'État, les principes à retenir pour la compensation, au titre du code forestier, des défrichements.

Et l'on est en droit de s'étonner que des superficies non boisées comprises dans les terrains acquis en vue de la compensation au titre du code forestier ne permettent pas une compensation proportionnée au titre des milieux naturels. Les superficies retenues sont trop modestes d'autant plus qu'il n'a pas été vérifié si certains de ces terrains présentent déjà un intérêt écologique, auquel cas la pertinence de les reboiser au titre d'une compensation de milieux naturels forestiers serait limitée…

Et L'AE rappelle au sujet des incidences Natura 2000 que les mesures compensatoires prévues, même quand elles le sont au titre des projets avec lesquels le cumul d'effet est examiné, ne doivent pas être prises en compte pour l'évaluation d'incidences Natura 2000. Elle recommande donc de revoir le raisonnement présenté au titre du cumul d'impacts avec d'autres projets.

Tout cela est suffisamment grave pour être noté. Mais reste un problème qui n'est guère abordé par le maître d'ouvrage, à savoir la compensation de risques qui loin d'être évités sont considérablement accrus.

Un projet au mépris de la justice environnementale



Non seulement le projet menace le cadre de vie des populations des plateaux Est de la Métropole Rouen Normandie mais il va très nettement impacter les conditions de vie de l'ensemble des habitants des agglomérations de Rouen et Louviers. Loin de contribuer à une amélioration de la qualité de l'air, cette infrastructure chère et inutile va accroître les émissions de polluants et renforcer une pollution structurelle déjà très préoccupante[27].

Les éléments présentés par le maître d'ouvrage montrent que, du fait de l'augmentation du trafic et des distances parcourues induits par la nouvelle infrastructure, le projet conduit à un accroissement des émissions des différents polluants de 4 à 14 % à l'échelle de l'aire d'étude. Et il très regrettable que l'étude présentée ne mentionne pas la situation des particules de taille inférieure à 2,5 microns, dites PM2,5, qui sont un polluant très préoccupant, notamment en termes de risque de cancer. Elle ne précise pas non plus comment l'évolution des caractéristiques techniques des véhicules a été prise en compte dans l'évaluation des émissions de polluants.

Pour l'Autorité environnementale la concentration de polluants est même très inquiétante par endroit. C'est le cas en particulier du rond-point des Vaches à Saint-Etienne-du-Rouvray :

> *« Autour de la nouvelle infrastructure, c'est au niveau du rond-point des Vaches en entrée de Saint-Étienne-du-Rouvray que le projet conduit à la situation la plus critique. Les concentrations en PM10 en bordure de voie pourront en effet y atteindre, en moyenne annuelle, 47 microgrammes par mètre cube. Concernant le NO_2, le dossier ne précise pas le résultat des simulations de concentration en bordure de voie. Il indique seulement que, au niveau du rond-point des Vaches et de la zone de raccordement à l'A13 à Incarville, ces simulations conduisent à des concentrations supérieures, en moyenne annuelle, à 20 microgrammes par mètre cube sur une distance « pouvant aller » jusqu'à 200 ou 300 mètres de la voie. L'Ae note la présence, à quelques dizaines de mètres du rond-point des Vaches et de la bande de DUP à Incarville, de bâtiments à usage de logement ou professionnel. »*

Hors secteur d'influence directe de la nouvelle infrastructure, le dossier indique que certaines voiries existantes de l'agglomération connaîtront un accroissement de trafic et des émissions polluantes, notamment de PM10 et de NO_2. Une grande partie ouest de l'agglomération sera concernée ; en particulier la RN338, 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. En conséquence l'AE estime, bien que la circulaire interministérielle précitée du 25 février 2005 ne l'impose pas, qu'il serait pertinent de procéder à une identification des secteurs où se combineront un accroissement significatif des émissions et la présence de bâtiments à usage de logement ou professionnel, et de définir les mesures de réduction et de suivi adaptées.

Mais le maître d'ouvrage ne semble pas prendre la mesure de cet enjeu sanitaire majeur. Tout au plus, il se contente de déclarer que « *La liaison A28-A13 va donc s'inscrire dans un contexte général où certains polluants comme le dioxyde d'azote ou les particules, pour lesquels le trafic routier est un émetteur important, sont à surveiller*. » Et se permet même d'expliquer, page 47 de la Pièce E-RNT partie 3, que le projet aura un « impact positif sur la santé » en contribuant à une amélioration du cadre de vie. « *En effet, la diminution de l'isolement social au travers du développement d'espaces publics de convivialité et du réseau de transports en commun et la diminution du stress provoqué par les embouteillages récurrents et le passage de nombreux poids lourds dans Rouen (bruit, odeurs, …) contribuent à l'amélioration du cadre de vie*. »

Cette position n'est pas acceptable. Si le projet peut amener quelques améliorations très localisées de la qualité de l'air, il entrainera une péjoration générale de la situation à l'échelle des deux agglomérations impactées et des espaces interstitiels. Pire encore ce sont les populations les plus précaires qui seront le plus touchées par ce phénomène.

Des risques sanitaires sous-évalués[28]

« *La pollution de l'air représente un risque environnemental majeur pour la santé. En diminuant les niveaux de pollution atmosphérique, les pays peuvent réduire la charge de morbidité imputable aux accidents vasculaires cérébraux, aux cardiopathies, au cancer du poumon et aux affections respiratoires, chroniques ou aiguës, y compris l'asthme. La santé cardiovasculaire et respiratoire de la population, à court et long termes, est inversement proportionnelle au niveau de la pollution atmosphérique*[29]. »

Quatre polluants atmosphériques sont particulièrement mesurés en raison de leur dangerosité pour la santé : les particules fines (PM10 et PM2,5), le dioxyde d'azote (NO_2), le monoxyde de carbone (CO) et l'ozone (O_3) :

Les particules fines en suspension dans l'air (*« particulate matter »*, PM, en anglais) sont principalement émises par le trafic routier (dont 70 % proviennent, en Ile-de-France, de la combustion du gazole), du chauffage au bois, de la transformation d'énergie par l'industrie et de l'agriculture avec l'utilisation d'engrais. La situation climatique joue également : en cas de grand froid, d'inversion de température ou d'absence de vent, l'air ne se renouvelle pas, ce qui augmente le taux de particules en suspension.

Deux catégories de particules sont particulièrement dangereuses : les PM10, d'un diamètre inférieur à 10 micromètres (10 µm, soit 10 millièmes de millimètre) et les PM2,5, dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres et peuvent, en raison de leur très petite taille, facilement pénétrer profondément dans les voies respiratoires. La liste des maux qu'elles provoquent est longue : bronchite chronique, asthme, cancer du poumon, accident vasculaire cérébral, infarctus du myocarde ou encore problèmes placentaires.

Malgré tout, il reste difficile de chiffrer précisément l'impact sanitaire des particules fines en termes de mortalité. Les chiffres de 42 000 morts en France et 386 000 en Europe régulièrement avancés, sont fondés sur une étude de la Commission européenne utilisant des données datant d'une quinzaine d'années.

L'étude la plus à jour est sans doute celle qui est issue du programme européen Aphekom, reprise par l'Institut de veille sanitaire (INVS) en 2012, qui a passé au crible 25 villes de l'Union européenne, dont 9 en France. Les experts ont conclu à des espérances de vie réduites, à 30 ans, de 3,6 à 7,5 mois selon les villes. Au total, 2 900 morts prématurées sont dues chaque année aux particules fines sur ce bassin de 12 millions d'habitants.

Surtout, une exposition prolongée aux particules a un effet néfaste sur la santé, même lorsque les concentrations restent en deçà des normes. Une étude conduite par Dr Rob Beelen (Université d'Utrecht, aux Pays-Bas), publiée le 9 décembre 2013 dans la revue médicale *The Lancet*, a ainsi conclu que chaque hausse de 5 microgrammes par mètre cube de la concentration en PM2,5 en un an augmente le risque de mourir d'une cause naturelle de 7 %.

Les oxydes d'azote (NO_X), notamment le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO_2), se forment lors de combustions à haute température. Ils peuvent altérer la respiration et provoquer des bronchites, particulièrement chez les asthmatiques et les enfants. Ils participent également aux phénomènes des pluies acides, de même que le dioxyde de soufre (SO_2).

Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz incolore, inodore et sans saveur, produit par la combustion incomplète de matières organiques (gaz, charbon, fioul, carburant, bois). Principales sources de monoxyde de carbone (CO) : le trafic automobile et le mauvais fonctionnement des appareils de chauffage domestiques. Le CO est principalement un poison sanguin. Il se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang, conduisant à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur et des vaisseaux sanguins. Conséquences : maux de tête, nausées, vomissements, vertiges, jusqu'à la mort en cas d'intoxication grave.

L'ozone (O_3), présent naturellement dans la stratosphère (la couche d'ozone intercepte les rayons ultraviolets du Soleil), se révèle dangereux en excès dans les basses couches de l'atmosphère (la troposphère). C'est alors un polluant dit « secondaire » dans la mesure où il n'est pas rejeté directement dans l'air mais se forme par réaction chimique entre des gaz « primaires » d'origine automobile et industrielle (NO_x, CO et composés organiques volatils, COV), sous l'effet des rayonnements solaires.

Capable de pénétrer profondément dans les poumons, il provoque à forte concentration des inflammations des bronches, gênes respiratoires et irritations oculaires.

Les niveaux maximaux de concentration recommandés ou obligatoires ne sont pas les mêmes selon les pays et selon la durée d'exposition aux divers polluants, rendant leur compréhension malaisée.

En France, un premier seuil a été fixé, au-delà duquel l'air n'est plus considéré comme de bonne qualité. Pour les particules PM10, cet **objectif de qualité** se situe à 30 microgrammes par mètre cube (50 µg/m^3) en moyenne annuelle. Mais cette mesure est effectuée dans les stations « de fond », c'est-à-dire éloignées des sources de pollution (par exemple dans les parcs) et non le long du trafic. Elle est par ailleurs supérieure à la **valeur recommandée par l'OMS**, fixée à 20 µg/m^3.

En cas de pic de pollution, deux niveaux de procédure sont ensuite déclenchés dans chaque région : le **niveau d'information et de recommandation**, enclenché lorsque les concentrations de particules PM10 excèdent 50 microgrammes par mètre cube (50 µg/m^3) en moyenne sur vingt-quatre heures. Les agences de surveillance de la qualité de l'air informent de la situation les préfectures et les médias. Puis le **niveau d'alerte** est atteint quand les concentrations dépassent 80 µg/m^3. Ce seuil se traduit par la diffusion de consignes de protection sanitaire et de réduction des émissions de polluants (limitation de la vitesse, gratuité des transports en commun, etc.) par les préfectures.

En dépassant ces niveaux, la France risque d'enfreindre la législation européenne. Depuis 2008, une **directive européenne** impose en effet de ne pas dépasser pour les PM10 une concentration journalière de 50 µg/m^3 pendant plus de trente-cinq jours (la valeur réglementaire la plus contraignante), et de 40 µg/m^3 en moyenne pendant une année. Ce que la France ne respecte pas. En Ile-de-France, par exemple, Airparif a enregistré trente-trois jours de dépassement des seuils réglementaires (dont six du seuil maximal d'alerte) l'an dernier et quarante dépassements en 2012 (dont quatre du seuil d'alerte), tandis que 1,1 million de Parisiens étaient exposés à des dépassements. Une procédure a été lancée en 2011 par la Commission européenne contre Paris, qui risque de devoir verser plusieurs millions d'euros par an pour non-respect des seuils de pollution de l'air.

Il n'y a par contre pas de réglementation pour les PM2,5, pourtant plus dangereuses que les PM10. L'Union européenne a fixé son objectif de qualité à 20 µg/m^3 en moyenne pendant une année, tandis que l'OMS recommande, elle, une valeur de 10 µg/m^3 pendant une année et de 25 µg/m^3 en moyenne pendant vingt-quatre heures. La France est également en infraction concernant le dioxyde d'azote (NO_2). En 2011, 2,1 millions de Parisiens étaient par exemple exposés à la valeur limite moyenne annuelle de 40 µg/m^3, selon Airparif.

Le ministère de la santé recommande aux personnes vulnérables ou sensibles (femmes enceintes, enfants de moins de 5 ans, personnes de plus de 65 ans, asthmatiques, diabétiques ou malades cardiaques) de réduire leurs activités physiques intenses, surtout en extérieur, et d'éviter de sortir en début de matinée ou en fin de journée, notamment aux abords des axes routiers fréquentés. Ces conseils ne s'appliquent à la population générale qu'en cas de gêne inhabituelle (fatigue, mal de gorge, toux, essoufflement, palpitations).

L'exploitation du contournement Est n'améliorera en aucun cas la qualité de l'air à l'échelle du territoire. Bien au contraire ce projet causera une recrudescence des épisodes de pollutions atmosphériques et une accumulation de polluants supplémentaires au péril de la santé publique.

Des pollutions accrues

La justification de l'opportunité sanitaire du projet est pour le moins surprenante. Sans détailler le moins du monde calculs et valeurs agrégées, dont il reconnaît l'incertitude, le maitre d'ouvrage propose une évaluation des coûts collectifs des impacts sur la santé. Il utilise pour ce faire deux méthodes conventionnelles d'évaluation socioéconomique des investissements publics[30].

« *Compte tenu des critères mentionnés dans l'étude air et santé, la densité de population caractéristique de chacun des axes routiers modélisés a été calculée et les valeurs de la pollution atmosphérique correspondantes ont été retenues pour le calcul des coûts. Les trafics VL et PL du réseau routier étudié (TMJA) ont été considérés pour la méthode « Boiteux », et les trafics VUL ont été distingués en plus pour la méthode « Quinet »*. »

	Méthode Boiteux		**Méthode Quinet**	
	2024 Sans projet	2024 Avec projet	2024 Sans projet	2024 Avec projet
Coûts collectifs €/j	**62 245**	**59 599**	**450 820**	**343 920**
Evolution par rapport au fil de l'eau		- 2 646		- 14 900
		- 4.25 %		- 3.3 %

« *La mise en place de la liaison A28-A13 devrait donc avoir un impact positif sur les coûts collectifs liés à la santé puisqu'elle entrainerait une diminution de 4,25% et 3,3% respectivement pour la méthode Boiteux et la méthode Quinet de ces coûts. Notons que les coûts estimés selon la méthode « Quinet » sont nettement plus élevés que ceux estimés selon la méthode « Boiteux II »*. »

Il s'agit de ne pas se laisser abuser par ces conclusions. Les impacts mesurés sont au mieux dérisoires d'autant plus que les résultats proposés sont en deçà du seuil d'incertitude. Quel intérêt dès lors y a-t-il à réaliser une infrastructure qui ne détermine aucune diminution conséquente des coûts collectifs liés à la santé ?

Cette question se pose avec d'autant plus d'insistance que le maître d'ouvrage prévoit de nombreux dispositifs pour atténuer les impacts sonores du projet… alors qu'il ne peut pas grand-chose pour atténuer les nuisances atmosphériques.

« *En matière de nuisance, au droit du projet, la variante préférentielle prévoit la mise en place d'une dizaine de murs anti-bruit le long du tracé dans les secteurs le nécessitant de manière à respecter les seuils réglementaires pour les populations qui seraient exposées. Par ailleurs, la réduction du trafic sur les différentes pénétrantes à l'Est de l'agglomération, (et en particulier du trafic poids lourds), améliorera l'ambiance sonore le long des axes concernés (comme la RN 31, la RD6014 ou la RD 321)*. » (EI-RNT p 443)

En d'autres termes, le maître d'ouvrage reconnaît donc que la mise en service de la Liaison A28-A13 entrainera immanquablement un accroissement des nuisances sonores et atmosphériques. Toutes ne seront pas compensées et on observera immanquablement des effets de concentration inconnus jusque-là.

Ainsi peut-on lire page 69 de la Pièce E-RNT-Partie 4, que le projet génèrera :

- **Une augmentation des émissions polluantes à l'horizon 2024 de 4 à 14% selon les polluants considérés sur la majorité de l'aire d'étude**. Le projet respecte les valeurs sur la bande de 300m de part et d'autre du projet concernant tous les polluants (de l'article R2211 du Code de l'Environnement) pour la protection humaine, excepté pour le NO_X et PM10 au droit des voiries.
- Une augmentation de l'exposition des populations à la pollution est observée uniquement en bordure du projet, notamment au niveau des points d'échange.

Face à cela les mesures proposées sont au mieux dérisoires voire irréalistes :

> « *Limiter la pollution atmosphérique liée à la circulation routière en réduisant les émissions de polluants à la source et en intervenant au niveau de la propagation des polluants. Restreindre l'accès aux poids lourds sur le réseau local pour des trafics de transit et d'échanges*. »

Et l'on est en droit de douter que la dilution et la déviation des polluants se fasse en réalisant des remblais, des protections phoniques et la végétalisation des talus. Le Contournement Est entrainera immanquablement une accumulation de toxiques et de nuisances qui impacteront le cadre de vie, les activités agricoles, les milieux naturels et la ressource en eau.

Quoiqu'en dise le maître d'ouvrage, l'impact considéré comme résiduel du projet ne sera pas faible. La Liaison A28-A13 se traduira par une perpétuation de nuisances sanitaires dans les secteurs les plus sensibles (à proximité des zones à fort trafic : jonction A13, RD18E et A28), alors qu'il conviendrait de concevoir une stratégie efficiente pour garantir à tous le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Au vu de l'importance des pollutions atmosphériques et des problèmes sanitaires à l'échelle du territoire impacté par le projet de Contournement Est, Effet de Serre toi-même ! considère que le maître d'ouvrage ne prend pas suffisamment en compte l'article 5 de la Charte de l'Environnement :

> **<u>Article 5</u> : Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage**[31].

Force est de reconnaître que c'est loin d'être le cas. Le maître d'ouvrage ne propose ni une évaluation des risques satisfaisante ni des mesures convaincantes afin de parer à la réalisation des dommages. La qualité de l'air risque de s'en trouver durablement affectée…

La situation est pourtant dramatique dès aujourd'hui. Si la valeur limite en moyenne journalière (moins de 35 jours de dépassement de la valeur journalière de 50µg/m3) et la valeur limite en moyenne annuelle (50µg/m^3) pour les particules inférieures à 10 µm (PM10) sont respectées, le seuil d'information est quant à lui régulièrement dépassé. « *Malgré les évolutions technologiques ayant permis une réduction des émissions polluantes des véhicules, la pollution au NO_2, émis essentiellement par le trafic automobile, constitue une préoccupation réelle sur le territoire du SCoT, en particulier sur les secteurs de proximité routière*. » Les résultats des mesures effectuées sur 51 sites de proximité et 6 sites de fond en 2012 ont montré un dépassement de la valeur limite (moyenne annuelle inférieure à 40 µg/m^3) pour 55% des sites situés en proximité de trafic. La valeur limite n'est pas non plus respectée en 2013 pour les deux stations de mesure en proximité de trafic à Rouen et la modélisation effectuée montre qu'environ 78000 personnes ont été exposées à des niveaux supérieurs à cette valeur sur l'agglomération rouennaise en 2012.

Pour l'agglomération de Rouen, il a mis en avant le fait que sur 100 000 décès anticipés, 17,7 seraient attribuables chaque année aux dépassements des indicateurs de pollution de l'air de 10µg/m3. Plus récemment, le programme européen Aphekom, concernant pour la France les mêmes 9 villes, s'est intéressé aux effets à court et long terme des particules et de l'ozone. Sur la base de données 2004-2006, pour les effets des particules (PM10) à court terme, une diminution de la moyenne annuelle de particules PM10 de 5 µg/m^3 aurait conduit à différer 10 décès, et à éviter 15 hospitalisations cardiaques et 24 hospitalisations respiratoires. Concernant les effets à long terme, le respect de la valeur guide de l'OMS, soit une moyenne annuelle inférieure ou égale à 10 µg/m^3, pour les particules PM2,5 aurait conduit à un gain moyen d'espérance de vie à 30 ans de 4,6 mois. Cela aurait été équivalent à différer 111 décès en moyenne par an, dont près de 60 pour cause cardio-vasculaire.

Tous en souffriront…

Le maître d'ouvrage a bien conscience des limites de sa démarche. Faute de proposer des solutions efficientes qui atténuent les nombreux impacts sanitaires du Contournement Est, « *à un coût économiquement acceptable* » pour une société concessionnaire d'autoroute, il a recours à un artifice rhétorique pour justifier l'intérêt de son projet.

Si les pollutions ne seront ni évitées ni réduites tout au long de la liaison A28-A13, le cœur de la Métropole Rouen Normandie connaîtrait une diminution conséquente des nuisances sonores et atmosphériques ainsi qu'une baisse non négligeable des trafics.

> « *La variante préférentielle entraînera également, et pour les mêmes raisons de report de trafic, une diminution de l'exposition des populations actuellement soumises à la pollution. Cette approche a été conduite à l'échelle de l'aire d'étude et par rapport à la variante préférentielle. Ainsi,* ***le centre-ville de Rouen devrait voir une amélioration de la qualité du cadre de vie de ces quartiers****, notamment grâce à la diminution notable des nuisances liées aux voitures particulières et aux poids lourds*. »

L'argument sanitaire est détourné afin de justifier l'opportunité d'un projet qui n'apportera aucun service effectif en termes de mobilité aux rouennais, aux activités économiques localisées ici et à ceux et celles qui viennent travailler là.

Ce faisant le maître d'ouvrage foule aux pieds un principe qui devrait inspirer tout grand projet d'aménagement, la **justice environnementale**. Il n'est pas éthiquement acceptable que l'amélioration du cadre de vie des populations déjà privilégiées de l'hyper centre se fasse aux dépens des populations périurbaines touchées de plein fouet par la crise économique et des populations ouvrières d'Oissel et de Saint-Etienne-du-Rouvray.

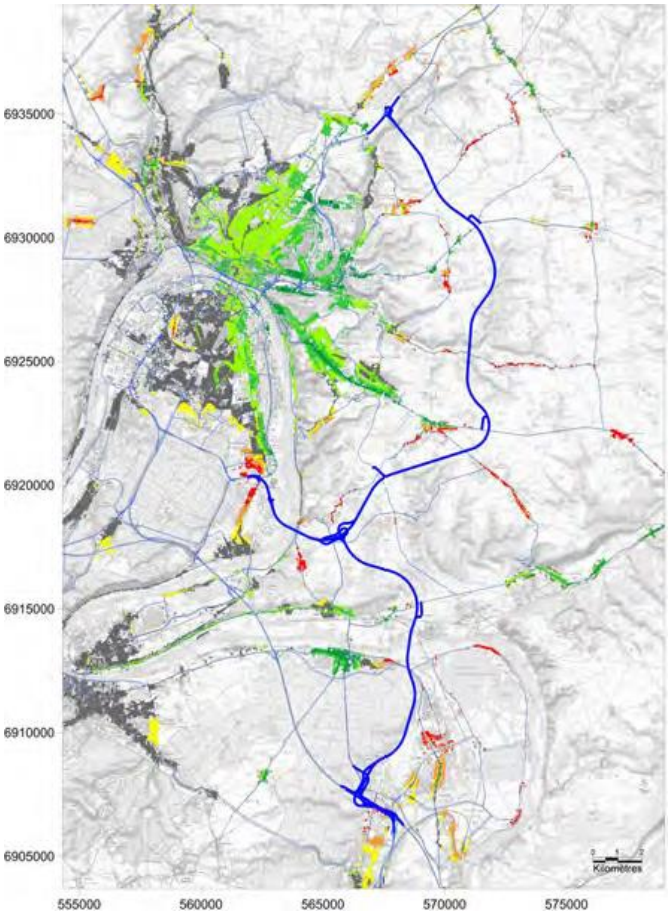
> « *Les zones de la traversée de Seine à Port-Saint-Ouen et surtout de la jonction avec la RD18e au rond-point des Vaches apparaissent déjà comme les plus sensibles de l'aire d'étude. En effet, on y conjugue les effets d'un plus fort trafic (et donc de concentrations plus élevées) sur une qualité de l'air déjà dégradée avec des niveaux de fond importants pour plusieurs polluants - comme cela a été montré dans la partie diagnostic - à proximité d'une zone habitée. Sur cette zone, la présence du projet tendra à augmenter les concentrations polluantes qui pour certains polluants atteignent ou dépassent déjà les valeurs limites par endroit (cas du NO_2[32]).* » Etude d'impact p 344

Les concentrations de PM10 estimées pour « *le scénario fil de l'eau* » s'échelonnent entre 19 et 42 µg/m^3 en moyenne annuelle. Les niveaux les plus élevés sont localisés sur l'A13, puis dans une moindre mesure sur la RD18E et sur l'A28. Sur la majorité de la bande d'étude, les concentrations simulées correspondent à la pollution de fond. Le plus cocasse est qu'après la mise en place de la liaison A28-A13, les concentrations simulées s'échelonnent de 19 µg/m^3 (concentration correspondant à la pollution de fond minimale) à 47 µg/m^3 en moyenne annuelle en bordure de l'axe projet. En d'autres termes, il y aura bel et bien une augmentation nette de la pollution atmosphérique que les talus arborés ne compenseront que fort modestement[33].

Même tendance pour le monoxyde de carbone. Pour le fil de l'eau, les concentrations sont comprises entre 291 et 620 µg/m^3. Les niveaux les plus élevés sont obtenus uniquement sur l'A13, la RD18E et l'A28. Ailleurs sur la bande d'étude, les concentrations sont égales au niveau de fond. Après la mise en place de la Liaison A28-A13, les niveaux simulés sont compris entre 294 et 709 µg/m^3. Pour ce polluant, à la différence du NO2 et des PM10, la pollution de fond prise en compte dans le modèle de dispersion est constante (égale à 272 µg/m^3), à la fois temporellement et spatialement. En bordure de voie, sur la majorité du tracé du projet, les concentrations simulées sont de l'ordre de 450 à 500 µg/m^3.

« *Par conséquent, d'après les résultats de la modélisation, seuls les polluants NOx et PM10 font l'objet de dépassements des critères réglementaires de qualité de l'air en 2024. Ces dépassements existent pour le scénario fil de l'eau, et perdurent après la mise en place du projet. Notons pour les NOx que la valeur dépassée est une valeur à destination de la protection de la végétation, et pour les PM10 que les dépassements simulés restent très ponctuels, à proximité des zones à plus fort trafic, sur les voies elles-mêmes (jonctions avec l'A13, la RD18E et l'A28)*. » Etude d'impact p 350.

Si l'on retient comme indicateur les PM10, il apparaît clairement que si la pollution atmosphérique diminue par endroits, avec l'aménagement de la Liaison A28-A13, elle augmente fortement dans d'autres secteurs alors que le « bruit de fond » ne varie guère sur l'ensemble du territoire d'étude.



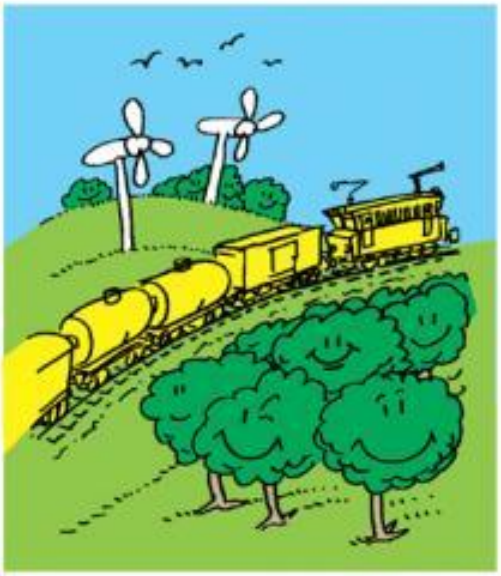
L'image parle d'elle-même. L'hyper centre de la métropole ainsi que les périphéries urbaines de l'Est de la métropole seraient favorisées par cet aménagement. Au-delà la situation préoccupante observable aujourd'hui n'évoluera pas de manière positive. On voit même une dégradation au niveau du Boulevard de l'Europe. Sur chaque radiale du Nord et de l'Est de la Métropole, la situation serait dégradée par l'exploitation de la Liaison A28-A13… preuve s'il en est que les particuliers privilégieront toujours ces itinéraires à une autoroute payante qui allongerait les déplacements et donc les temps de trajets. Quant aux communes de la Communauté d'agglomération Seine Eure, elles ne seront guère plus favorisées. Cette carte extraite de l'Etude d'impact (p 354) donne à voir qu'elles seraient exposées à une augmentation de la concentration de PM10 pour le moins préoccupante.

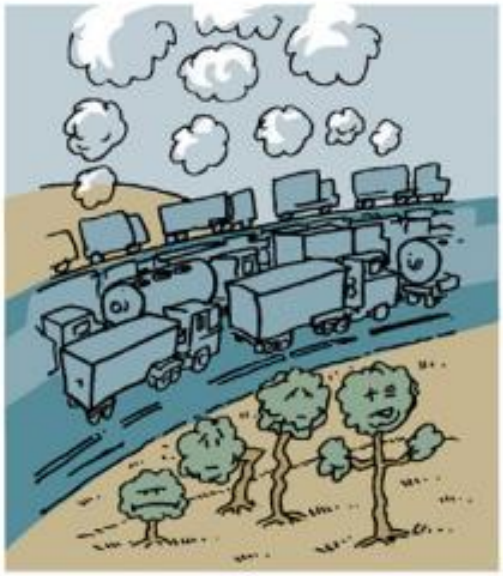
Somme toute nous sommes en présence d'un projet qui va considérablement détériorer le cadre de vie des populations sans leur apporter un service efficient qui réponde à leurs besoins effectifs.

Il y a bien là un problème de **justice environnementale**[34]. Ceux et celles pour lesquels l'aménagement projeté ne représente aucun intérêt ni aucune utilité auront à en subir les impacts et les nuisances. C'est tout particulièrement flagrant pour les populations des Plateaux Est, de la CASE et du Sud-Est de l'agglomération rouennaise. Elles subiront une **inégalité environnementale**[35] au regard de l'amélioration du cadre de vie dont bénéficieront les populations citadines du cœur de métropole et celles du secteur le plus urbanisé des Plateaux Est (Bonsecours, Mesnil-Esnard, Franqueville-Saint-Pierre).

Mais il conviendrait de ne pas surestimer ces écarts. Le Contournement Est va à l'encontre des engagements de l'Etat en faveur d'un développement durable des transports respectueux du cadre de vie et de la santé publique[36]. On ne voit même pas la traduction en acte concret de la Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain signée le 25 mars 2009[37]. L'ensemble des populations et des activités du territoire vont être impacté par ce grand projet inutile… voire nuisible au vu des conséquences sanitaires et économiques qu'il va nécessairement générées.

Vers une artificialisation fatale des Plateaux Est





Le maître d'ouvrage a le mérite d'annoncer clairement les objectifs assignés à la Liaison A28-A13. L'évaluation économique et sociale du projet propose une vision en complète cohérence avec la directive territoriale d'aménagement qui détermine à l'échelle de la Basse-Seine les grands projets d'aménagements[38].

L'ambition locale du projet serait donc « *de renouer avec l'attractivité démographique et résidentielle, dans le but d'asseoir le statut métropolitain de l'agglomération et de contribuer à infléchir la très forte dynamique de développement périurbain qu'elle connaît depuis plus d'une décennie*. » Mais le maître d'ouvrage, en l'occurrence l'Etat, s'empresse de transférer aux collectivités locales la mise en œuvre de ce programme :

> « *Pour ce faire, l'agglomération devra pouvoir* ***améliorer la qualité du cadre de vie*** *qu'elle offre à ses habitants. Or sur ce plan, l'agglomération est aujourd'hui pénalisée par le niveau atteint par certaines nuisances, dont celles induites par le fonctionnement du réseau routier et la congestion routière qui le caractérise. Ce point sera détaillé dans l'analyse du fonctionnement du réseau de transport de l'agglomération figurant dans les pages ci-après. Mais on peut dès à présent indiquer que cette congestion routière tient notamment à un niveau de trafic poids lourds (notamment de transit) extrêmement important, qui, outre ses effets directs (en termes de perte de temps, de pollutions, de bruit, de sécurité…), restreint les possibilités de requalification urbaine et les opportunités de développement de services de transports en commun performants dans les secteurs de l'agglomération supportant le trafic le plus intense.* ***L'amélioration des conditions de circulation****, à travers notamment le délestage du centre-ville d'une partie du trafic poids lourds qui le traverse, apparaît donc comme une condition évidente de l'amélioration des conditions et du cadre de vie au sein de l'agglomération rouennaise et partant, du renforcement de son attractivité*. » **Pièce F -** Évaluation économique et sociale / Partie 1 - Analyse stratégique, p 36

L'Etat se contente d'**améliorer les conditions d'accès aux sites logistiques, portuaires et industriels**, « *en offrant des itinéraires adaptés et sécurisés, mieux raccordés aux axes structurants de la région, afin de préserver la compétitivité et les opportunités de développement de ces filières économiques qui constituent une spécificité forte de l'agglomération rouennaise*. » Ce faisant il laisse à la charge de la Métropole et de la CASE le soin de régler les problèmes essentiels qui intéressent réellement les populations du territoire et la plupart des intérêts économiques, à savoir **l'amélioration du cadre de vie**.

Or il s'agit là d'un **marché de dupes**. Non seulement le projet ne résoudra aucunement les problèmes de circulation à l'échelle des deux agglomérations comme l'établissent clairement l'Autorité environnementale (pièce J) et le Commissariat général à l'investissement (pièce K). Mais la construction et exploitation de la Liaison A28-A13 vont considérablement peser sur les finances publiques locales aux dépens de projets bien plus utiles au territoire.

Et finalement on en arrive à la question du coût du projet et de son évaluation économique. Inutile au territoire, la Liaison A28-A13 est aussi hors de prix dans un contexte de tensions financières. Effet de Serre toi-même ! déplore ainsi le chiffrage avancé par le maître d'ouvrage. Si quelques efforts ont été réalisés depuis 2014 pour limiter l'impact foncier, les autres éléments comptables ne contribuent guère à l'acceptabilité économique du projet. Gains de temps, Valeur actualisée nette, recours à une incertaine concession sont autant d'incertitudes qui laissent penser que l'Etat s'engage dans une voix économiquement périlleuse sans réellement évaluer les « nuisances » et autres impacts que le territoire subirait.

Le Contournement Est sera non seulement le tonneau des Danaïdes des finances publiques mais son coût effectif sera environnemental et social. On est là très loin des réflexions actuelles sur la nécessité d'articuler écologie, justice sociale et efficience économique[39]…

Un projet qui va accélérer l'extension urbaine

La Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement du Territoire (SPADET) est explicite dès la première page. Le Contournement Est de Rouen n'est pas une infrastructure conçue pour les besoins des agglomérations de Rouen et de Louviers mais « d'envergure nationale ». Pour autant ce grand projet inutile ne peut complétement ignorer les enjeux locaux. Le maitre d'ouvrage essaie ainsi de « favoriser l'intégration de l'infrastructure dans les territoires concernés et la valorisation de ceux-ci. »

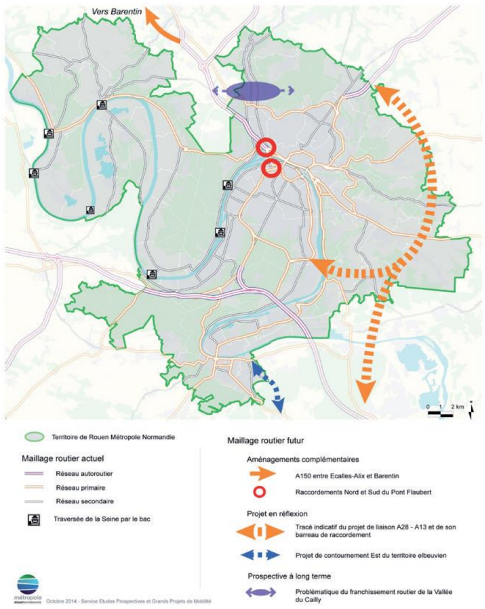
Cette tentative n'est guère convaincante. Surtout elle donne à voir le souci en dernier recours de l'Etat d'imposer un projet qui sert principalement les intérêts du « Grand Paris ». Non seulement les perspectives de développement du territoire normand sont bien faibles mais les retombées locales du projet sont bien faibles. Le Contournement Est de Rouen est un projet « hors sol » qui utilise le territoire comme une vulgaire ressource.

Le maître d'ouvrage le reconnaît lui-même à demi-mot puisqu'il se contente de proposer une « *une valorisation réciproque du territoire et de l'infrastructure*. » Valorisation qui au mieux se manifestera demain voire après-demain. Valorisation de l'infrastructure qui passe bien évidemment par le recours à un péage… alors qu'en 2005, le maître d'ouvrage reconnaissait qu'une telle solution entraînerait une baisse de la fréquentation de l'ordre de 40% compromettant l'intérêt économique du projet.

Mais bon, cela n'empêche pas l'Etat de prétendre que le Contournement Est améliorerait les circulations dans l'agglomération de Rouen :

> « *L'agglomération rouennaise souffre de la particularité de voir converger vers son centre un ensemble de routes et d'autoroutes fortement fréquentées. Sur ces axes se cumulent des trafics journaliers domicile-travail, des trafics d'échanges vers ou à partir des pôles d'activité de la vallée de Seine et des trafics de transit entre le nord et le sud de l'agglomération, contraints de la traverser en son centre. L'agglomération rouennaise connaît donc un engorgement important*. »

Au mieux, le Contournement-Est permettrait de délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse mais on peut légitimement douter que cette infrastructure accueille « *une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise*. » Quant au trafic de transit venant de l'A28 vers l'A13, il n'est pas nécessaire qu'il passe par l'Est de Rouen… il est même bien plus adapté aux localisations industrialo-portuaires que ces flux passent par l'Ouest.



Une telle solution aurait le mérite de mieux correspondre à l'un des objectifs visés par le maitre d'ouvrage et les collectivités locales du territoire. « *Ainsi, l'achèvement du maillage routier devra permettre de renforcer les dessertes portuaires et, en lien avec les projets d'infrastructures fluviales et de fret ferroviaire, accentuer le recours aux modes massifiés*. »

Mais l'objectif visé par le maître d'ouvrage et ses partenaires n'est pas de protéger la « *ceinture verte* » de la Métropole Rouen Normandie. Le Contournement-Est est conçu comme un moyen de poursuivre le développement périphérique de l'aire urbaine aux dépens du cadre de vie, de la Nature et de l'environnement. Bien loin de maîtriser l'étalement urbain, ce projet le renforce voire l'accélère. Quelques exemples qui figurent dans le SPADET (pièce H) le prouvent sans la moindre ambiguïté.

Bien loin de favoriser un « *effort de reconquête* » du cœur d'agglomération notamment par l'aménagement de friches industrielles, le Contournement Est vise à « *achever le maillage routier du territoire* » pour la desserte d'espaces économiques périphériques :

5-5 – Seine Sud
Le projet d'aménagement Seine-Sud, lancé par la métropole de Rouen Normandie, concerne près de 800 hectares de zone d'activité existante et à reconvertir sur les communes d'Oissel, Saint-Etienne-du-Rouvray, Sotteville-lès-Rouen et d'Amfreville-la-Mivoie dans le Sud Est de l'agglomération de Rouen. Cette future zone d'activités est située en bord de Seine, à proximité de la ligne ferroviaire Le Havre-Paris et ***au carrefour d'infrastructures routières majeures***. Elle ambitionne d'attirer des entreprises de taille internationale notamment sur des activités innovantes axées sur le développement durable, la logistique multimodale, le tertiaire ou les services aux entreprises avec comme objectif la création de plusieurs centaines d'emplois.

5-6 - La Plaine de la Ronce
Parc d'activités à vocation tertiaire, la Plaine de la Ronce s'étend actuellement sur 96 hectares dont 47 sont cessibles. Situé à l'entrée de la métropole rouennaise, sur les communes d'Isneauville, Saint-Martin-du-Vivier, Bois-Guillaume et Fontaine-sous-Préaux, ce parc est directement relié à l'autoroute A28. ***Stratégique en termes d'offre foncière***, il bénéficiera d'une desserte en transports en commun renforcée lors de la mise en service de l'Arc Nord-Sud avec le prolongement de la ligne structurante F1 et l'aménagement d'un parking relais d'entrée d'agglomération. La deuxième tranche de cette opération d'aménagement à vocation économique, d'une superficie de 100 hectares, est conditionnée à la réalisation de la liaison A28-A13.

5-8 - Les espaces d'activités – Ecoparc et Pitres-Le Manoir-Alizay
Les deux projets économiques majeurs du territoire sur le plan notamment logistique situés d'une part au nord de la Seine, à proximité immédiate du projet de liaison A28-A13 et d'autre part sur l'A13, à proximité de l'échangeur d'Heudebouville. Le premier site sur les communes de Pitres, le Manoir et Alizay est également desservi par le fleuve et par la voie ferrée. Cet espace de 150 hectares environ a vocation à s'insérer dans le schéma métropolitain de développement logistique en complément de Seine-Sud et des autres sites. Un premier développement est en cours sur le site de la papeterie AA qui permet de préfigurer l'avenir du site. Le second constitue une nouvelle tranche d'un vaste espace économique et logistique dont les premières phases ont connu un succès important. Complémentaire des importantes activités de l'agglomération en matière de pharmacie, ce projet qui affiche d'importantes ambitions de valeur environnementale viendra compléter l'offre globale d'accueil d'activités du territoire.

Or on doit bien reconnaître que ni pour Seine Sud, ni pour Alizay, la route n'est indispensable. Le rail et le fleuve peuvent répondre tout à fait aux besoins de ces projets d'aménagements si tant est que l'Etat et les collectivités locales consentent aux efforts nécessaires en matière de mobilités durables. Cela aurait en outre le mérite de valoriser les aménagements ferroviaires en cours de réalisation et à venir. Cela aurait surtout l'avantage d'épargner aux deux agglomérations des impacts nocifs du fret routier.

On a bel et bien affaire à un projet qui va accélérer l'étalement urbain. L'exemple de la Plaine de la Ronce donne à voir qu'il n'est ni maîtrisé ni endigué à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie… qu'il est lié au maillage routier. Malgré les engagements qui figurent dans le PADD en termes de maîtrise foncière « *pour un environnement de qualité* »[40], ce ne sont pas moins de 1 450[41] ha qui seront « bétonnés » au cours des deux décennies à venir. Le Contournement-Est ne fera que renforcer ce phénomène en déterminant de nouvelles localisations résidentielles et économiques à ses abords immédiats quelles que soient les garanties qui figurent dans le DOO[42] et prochainement dans le PLUI en cours d'élaboration[43]. Une note de l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure datant de 2012 confirme malheureusement cette hypothèse[44]. Somme toute le Contournement-Est se fera aux dépens du patrimoine naturel de la Métropole compliquant un peu plus encore les mobilités entre le cœur d'agglomération et les périphéries orientales exposées à une nouvelle phase qui mitage… à rebours des réflexions actuelles sur la maîtrise de l'urbanisation[45].

Un projet qui menace des espaces patrimoniaux de grande valeur

Loin d'endiguer l'étalement urbain, le projet de Contournement-Est, quel que soit le tracé retenu, va accélérer l'artificialisation d'espaces remarquables des périphéries orientales de la Métropole Rouen Normandie. L'une d'entre elles se situent aux abords immédiats du cœur de métropole, les deux autres sur les Plateaux Est. Pour chacun de ces espaces la même approche est à l'œuvre : le maitre d'ouvrage et les collectivités locales favorables au projet ne raisonnent qu'en termes de flux et de réserves foncières ignorant délibérément d'autres fonctions et les qualités intrinsèques de ces espaces.

Effet de Serre toi-même ! est particulièrement touché par le sort réservé à la Vallée des deux rivières par le maitre d'ouvrage et la Métropole Rouen Normandie. Alors que nous propositions à l'occasion de l'enquête publique sur le SCOT, l'aménagement ici d'une « greffe d'un poumon vert sur la ville de Rouen[46] », on nous oppose aujourd'hui une démarche de renouvellement urbain qui considère cette vallée comme une vulgaire réserve foncière au même titre que la zone industrialo portuaire et Seine-Sud (incluant le boulevard industriel). C'est ignorer totalement le potentiel énorme de cette zone propice à une stratégie de renaturation.

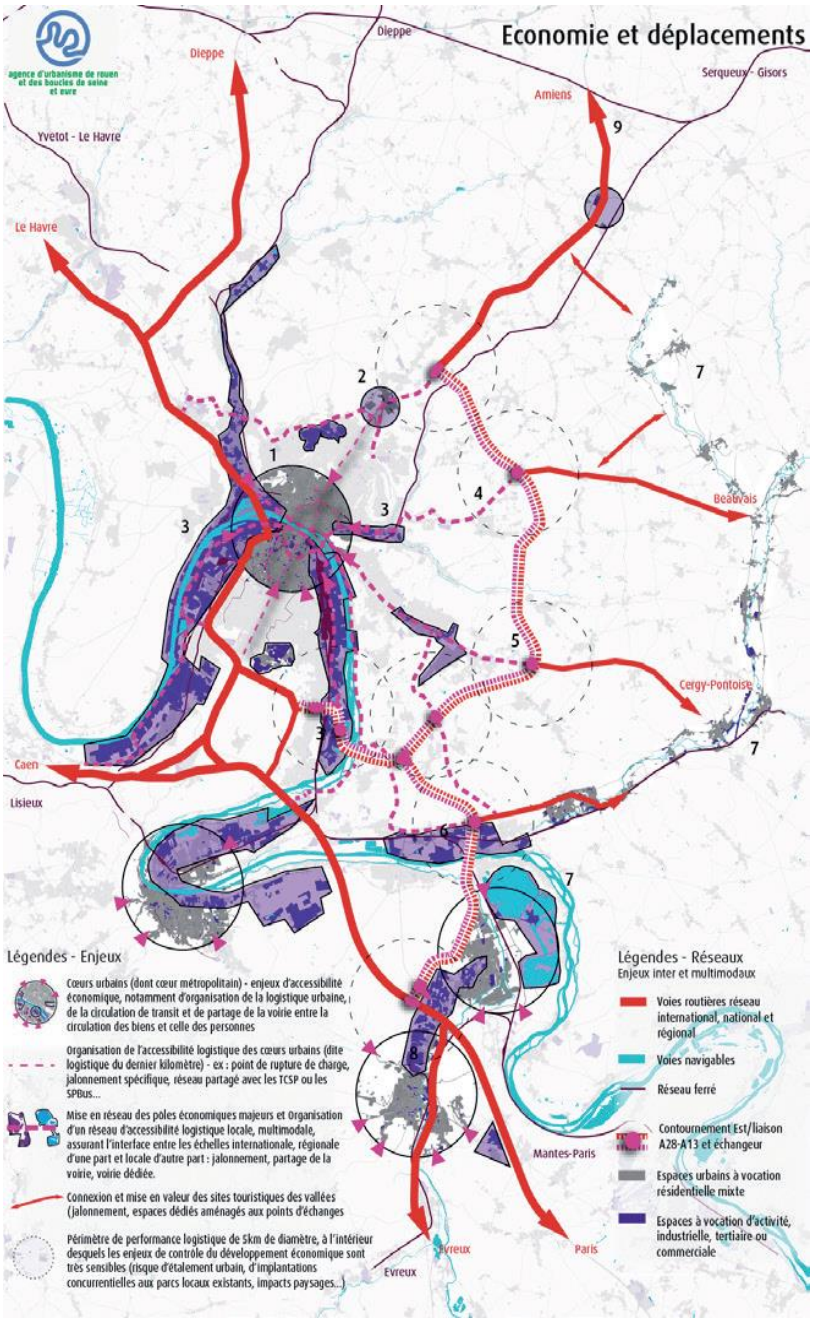
Mais ce faisant le maitre d'ouvrage se contredit lui-même. Si la Vallée des deux rivières est destinée à une opération de *renouvellement urbain* au titre de son « positionnement stratégique » par rapport à la nouvelle infrastructure, cela donne à voir sans la moindre ambiguïté que le Contournement-Est va accroitre les circulations vers le cœur de métropole créant de nouveaux points de saturation du trafic et donc d'accumulation de polluants atmosphériques. Il va sans dire qu'une telle éventualité n'est pas acceptable. Un urbanisme durable commande plutôt de limiter ici les circulations avec la mise en place d'un site propre pour un BHNS et des pistes cyclables de forte capacité accompagnée d'une démarche de « désurbanisation » en vue de l'aménagement d'un parc naturel urbain (qui ne se limite pas aux jardins de Repainville[47]).

Dans les périphéries plus lointaines de la Métropole, l'impact du Contournement-Est sera non moins fatal à la nature et au cadre de vie. On l'a vu dans le secteur Isneauville-Quincampoix avec la volonté d'étendre un plus encore la ZAC de la Ronce dont les impacts environnementaux sont déjà considérables[48]. Ce sera le cas pour le secteur de Martainville qui est présenté comme un espace de desserrement de la Vallée-des-deux-rivières conçue comme un « *pôle de développement économique orienté vers la recherche et la santé* ». Voilà bien un nouvel exemple de l'étalement urbain qui résultera du Contournement-Est…

Mais c'est probablement dans le secteur de Boos que les conséquences immédiates du Contournement-Est seront les plus notoires :

> « *La RD 6014 (anciennement RN 14) est un axe de développement historique du territoire métropolitain. La zone d'activité située à proximité de l'aéroport est un point d'appui du développement économique : elle est positionnée dans un rayon de 5 km du futur point d'échange et l'ensemble du secteur est desservi en partie par le réseau de TC structurant de la Métropole Rouen Normandie. Cette situation offre des opportunités d'échanges de fret, multimodales et intermodales grâce à une accessibilité renforcée par la RD 6014 et la proximité de la RD 95. Il faut noter la présence de plusieurs zones d'activités d'échelle communale dont l'interaction avec la création d'un pôle économique de grande taille sera à évaluer et à anticiper*. » (Pièce H – SPADET – p 60)

Non seulement le Contournement Est entraînera ici un étalement du petit bourg de Boos mais le « développement économique » se traduira par une disparition des espaces agricoles et naturels de ce secteur achevant l'urbanisation des abords de la RD 6014… comme le donne à voir cette carte illustrant le SPADET :



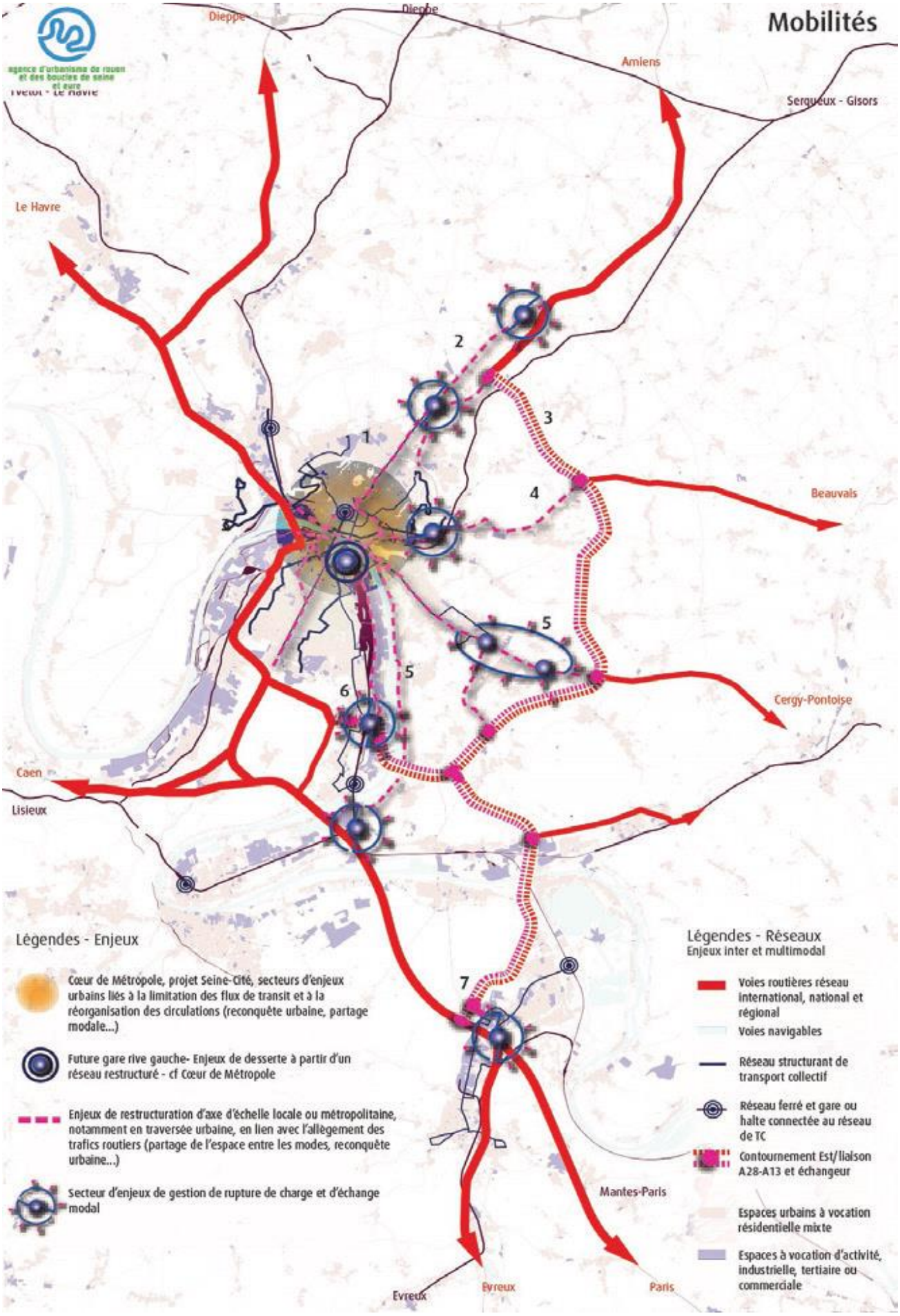
Du reste le maître d'ouvrage reconnaît lui-même les conséquences spatiales de l'infrastructure qu'il veut réaliser.

Les cercles en pointillé qui figurent autour de chaque échangeur sont des espaces où « *les enjeux de contrôle du développement économique sont très sensibles* ».

L'étalement urbain est un risque clairement identifié mais rien n'est proposé pour l'atténuer voire l'endiguer. Et le maitre d'ouvrage est bien obligé de reconnaître que les communes de Boos, La Neuville Chant-D'oisel, Le Mesnil-Raoul, Ymare, Quevreville-la-Poterie et Saint-Aubin-Celloville, sont concernées par des effets de lisières et de morcellement.

Les enjeux d'aménagements sont somme toute impressionnants sur toute la longueur de l'infrastructure sans que jamais le maitre d'ouvrage ne prenne la peine de proposer quoi que ce soit pour éviter, réduire ou compenser les conséquences fatales de la Liaison A28-A13 sur les Plateaux Est.

Son seul souci est de limiter les impacts paysagers directs de l'infrastructure. Pour le reste, il semble que ce ne soit pas son problème… laissant aux collectivités locales le soin de gérer les conséquences de cette longue saignée.


Mobilités
agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure
Dieppe
Amiens
Serqueux - Gisors
Le Havre
Beauvais
Cergy-Pontoise
Caen
Lisieux
Mantes-Paris
Evreux
Paris
1
2
3
4
5
5
6
7
Légendes - Enjeux
Cœur de Métropole, projet Seine-Cité, secteurs d'enjeux urbains liés à la limitation des flux de transit et à la réorganisation des circulations (reconquête urbaine, partage modale...)
Future gare rive gauche- Enjeux de desserte à partir d'un réseau restructuré - cf Cœur de Métropole
Enjeux de restructuration d'axe d'échelle locale ou métropolitaine, notamment en traversée urbaine, en lien avec l'allègement des trafics routiers (partage de l'espace entre les modes, reconquête urbaine...)
Secteur d'enjeux de gestion de rupture de charge et d'échange modal
Légendes - Réseaux
Enjeux inter et multimodal
Voies routières réseau international, national et régional
Voies navigables
Réseau structurant de transport collectif
Réseau ferré et gare ou halte connectée au réseau de TC
Contournement Est/liaison A28-A13 et échangeur
Espaces urbains à vocation résidentielle mixte
Espaces à vocation d'activité, industrielle, tertiaire ou commerciale

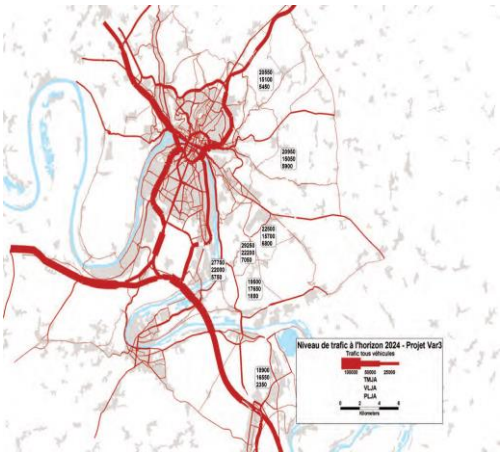
Un territoire sacrifié sur l'autel d'une improbable croissance

Le maitre d'ouvrage attribue un « *rôle économique moteur* » à l'infrastructure proposée. L'objectif visé est de valoriser les fonctions logistiques et industrielles du territoire conformément aux orientations définies dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement (DTA)[49] :

> « *Dans une logique globale d'un développement équilibré de l'ensemble des fonctions économiques (industrielles, touristiques, présentielles…) présentes dans les territoires, et en permettant au trafic routier d'éviter les points de congestion, l'infrastructure assurera une desserte fiable des pôles d'activités et notamment de sa place portuaire.* ***Elle valorisera ainsi une position géographique stratégique et les fonctions logistiques et industrielles qui lui sont nécessaires****. Elle offrira également des possibilités d'organisation spatiale des activités qu'il conviendra de coordonner afin de tirer le meilleur parti des opportunités foncières du territoire tout en évitant un développement anarchique sur des secteurs peu appropriés.* » (Pièce H – SPADET – p 66)

Plus globalement, le Contournement-Est, à en croire le maître d'ouvrage, permettrait aux collectivités locales de « *tirer le meilleur parti des opportunités foncières du territoire* ». Non seulement cela confirme que ce projet favorisera l'étalement urbain, à rebours des engagements de l'Etat[50], mais ce discours laisse croire qu'une nouvelle infrastructure est la condition nécessaire d'un nouvel essor économique.

Rien n'est moins sûr. Et le maître d'ouvrage peine à le démontrer au fil des 3 700 pages du volumineux dossier présenté au public. La nouvelle infrastructure permettra tout au plus de dérouter une partie du transport routier de marchandises sans résoudre effectivement les problèmes de congestion dû à la superposition sur les mêmes axes des trafics d'échange, de transit et internes.



Par rapport à la situation fil de l'eau, il apparaît que le trafic empruntant le projet à l'horizon 2024 permettrait de soulager :

- **le tunnel de la Grand Mare (réduction de 3% des Véhicules Légers (VL) / jour et réduction de 83 % des Poids Lourds (PL)/ jour) ;**
- **la RD 18E (trafic stable pour des VL/ jour et baisse de 66 % des PL/jour) ;**
- **la RN 31 (réduction de 25 % des VL/ jour et de 71% des PL/jour) ;**
- **la RD 6014 (réduction de 18 % des VL/ jour et de 60% des PL/jour) ;**
- **la RD 321 (réduction 27 % des VL/jour et de 71% des PL/jour).**

Voilà une amélioration des conditions de circulation bien modeste au regard des coûts économiques, sociaux et environnementaux du projet. Construire 43 km d'autoroutes pour 8 000 camions par jour est un lourd tribut versé à la « *croissance* » au vu des impacts négatifs que cette infrastructure générera.

Comment ne pas penser dès lors que les objectifs visés sont tout autre ? Au vu de l'empressement des milieux consulaires et de certains intérêts économiques pour que le projet soit réalisé au plus tôt, on peut penser que le but réel de la Liaison A28-A13 est de maximiser :

- La performance des filières logistiques normandes ;
- La compétitivité du Grand Port Maritime de Rouen et plus largement de l'ensemble du complexe portuaire de la Basse-Seine ;
- L'utilisation de « ***réserves foncières*** » périphériques, en particulier dans la Vallée de l'Andelle et les espaces interstitiels entre la CASE et la Métropole Rouen Normandie ;

Au prétexte d'améliorer la qualité du cadre de vie dans une métropole « *pénalisée par le niveau atteint par certaines nuisances, dont celles induites par le fonctionnement du réseau routier et la congestion routière qui le caractérise* », nous avons affaire à un pari hasardeux qui sert exclusivement quelques intérêts aux dépens du plus grand nombre :

- Le Grand Port maritime espère améliorer et accélérer sa desserte routière faute d'ambition pour développer des alternatives durables ;
- Le secteur du transport routier entend ainsi disposer d'un nouvel itinéraire pour le transit de longue distance entre le Royaume-Uni, le BENELUX et le Nord de l'Allemagne d'une part et la péninsule ibérique d'autre part ;
- Les collectivités locales espèrent disposer d'un surcroit de revenus qui compense la baisse tendancielle de leurs dotations de fonctionnement grâce à la « *valorisation de réserves foncières* ».

On a bel et bien affaire à une opération de « ***redressement productif*** » qui profitera principalement au concessionnaire et au secteur du BTP. En effet aucune des attentes énoncées ci-dessus ne sera satisfaite :

- Le régime de concession et les péages dissuaderont les transporteurs routiers de desservir le GMPR puisqu'en la matière chaque euro compte… déjà Dunkerque et La Rochelle concurrencent Rouen. Ce sera pire encore avec une Liaison A28-A13 payante ;
- Rien ne garantit que les transporteurs privilégient le Contournement-Est de Rouen au Pont de Normandie qui constitue dès aujourd'hui un axe de forte capacité entre le Royaume-Uni, le BENELUX et le Nord de l'Allemagne d'une part et la péninsule ibérique d'autre part ;
- Quant aux Collectivités locales, elles devront assumer la charge des « ***externalités négatives*** » du projet qui dépasseront de loin et de manière bien plus durable les quelques revenus générés par l'implantation de nouvelles ZAC et autres lotissements.

En somme, on est en droit de s'interroger sur la pertinence économique globale du projet au regard des services effectifs qu'il apporterait au territoire. N'est-ce pas en substance la remarque qu'adresse le Commissariat général à l'investissement au maître d'ouvrage ?

> « *L'évaluation économique et sociale présentée à la pièce F du dossier d'enquête publique montre que ces objectifs sont largement atteints. La réponse apportée par le projet sur les trafics est satisfaisante,* ***même si la décongestion du centre est moins marquée qu'attendue dans les simulations du fait de modifications des destinations****.*
> *Ce dossier d'évaluation socio-économique, qui inclut une analyse des dynamiques économiques et spatiales ainsi qu'une analyse fonctionnelle, est solide. La conclusion de l'évaluation conduite par la maîtrise d'ouvrage sur les mérites du projet est très positive,* ***au point que certaines faiblesses au regard de l'ensemble des objectifs auraient pu être mentionnées***. » (Pièce K – Avis CGI – p. 27)

En d'autres termes, l'évaluation proposée par le maître d'ouvrage manque de robustesse. Non seulement les hypothèses socio-économiques retenues sont sujettes à caution, mais l'évaluation des effets du projet _ en particulier en termes de gains de temps _ sont des plus contestables.

Le coût effectif du projet au vu du caractère dérisoire des services qu'il va apporter au territoire n'en sera que plus important encore… puisque « *la VAN ne tient pas complètement compte du gain d'utilité pour les usagers qui changent de destination quitte à rallonger leur déplacement, dans la mesure où il relève en partie d'effets non conventionnels que nous décrivons plus loin*. »

Quelle serait donc l'utilité d'un tel projet qui va immanquablement détruire plusieurs centaines d'hectares, en impacter des milliers sans apporter un service que les populations sont en droit d'attendre ?

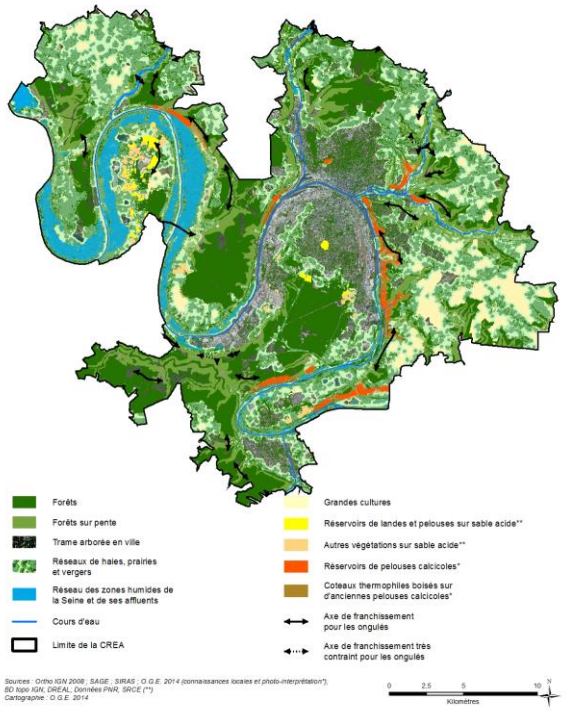
Conclusion

Pour Effet de serre toi-même ! ni les opportunités, ni les modalités ni les objectifs du projet de Contournement-Est – Liaison A28-A13 ne sont convaincants. En dépit des efforts du maître d'ouvrage pour présenter au public un dossier riche et développé, nous considérons qu'aucun élément déterminant ne justifie la construction d'une telle infrastructure.

Nous doutons que la réalisation du projet permette d'atteindre les objectifs définis dans le SRCAE[51] et le SRCE[52] de Haute-Normandie. Ni la réduction des émissions de gaz à effet de serre de plus de 20 % d'ici 2020 et de 75 % d'ici 2050, ni celle des émissions de PM^{10} et de NO_X respectivement de plus de 30 % et de plus de 40 %, ne pourront être atteintes au vu de l'augmentation inéluctable des trafics et des effets accentués de congestion des infrastructures occasionnés par le Contournement-Est. Le maître d'ouvrage le reconnaît lui-même dans le résumé non technique de l'étude d'impact. Les émissions en CO_2 dues au trafic routier sur l'ensemble de l'aire d'étude, augmenteraient d'environ 5% (c'est-à-dire de 136,3 tonnes/jour) par rapport au scénario fil d'eau pour l'ensemble des véhicules.

> « *Le dossier fait état d'émissions de gaz à effet de serre augmentées d'environ 50 000 tonnes de CO_2 par an. Ce chiffre est tout à fait considérable, puisqu'il correspond environ au total des émissions de gaz à effet de serre annuelles de 8.000 personnes en France. L'Ae ne peut que s'interroger, comme elle l'a déjà fait, sur la cohérence entre d'une part les engagements de la France, tel le facteur 4, réaffirmé par l'article premier de la loi de transition énergétique, et d'autre part le scénario de référence utilisé pour l'évaluation, ainsi que ce chiffre traduisant l'effet propre du projet*. »

En matière de biodiversité, les conséquences ne seront guère plus favorables à un territoire déjà largement exposé à la périurbanisation, l'uniformisation des pratiques culturales et le développement des réseaux de transports et d'énergie.

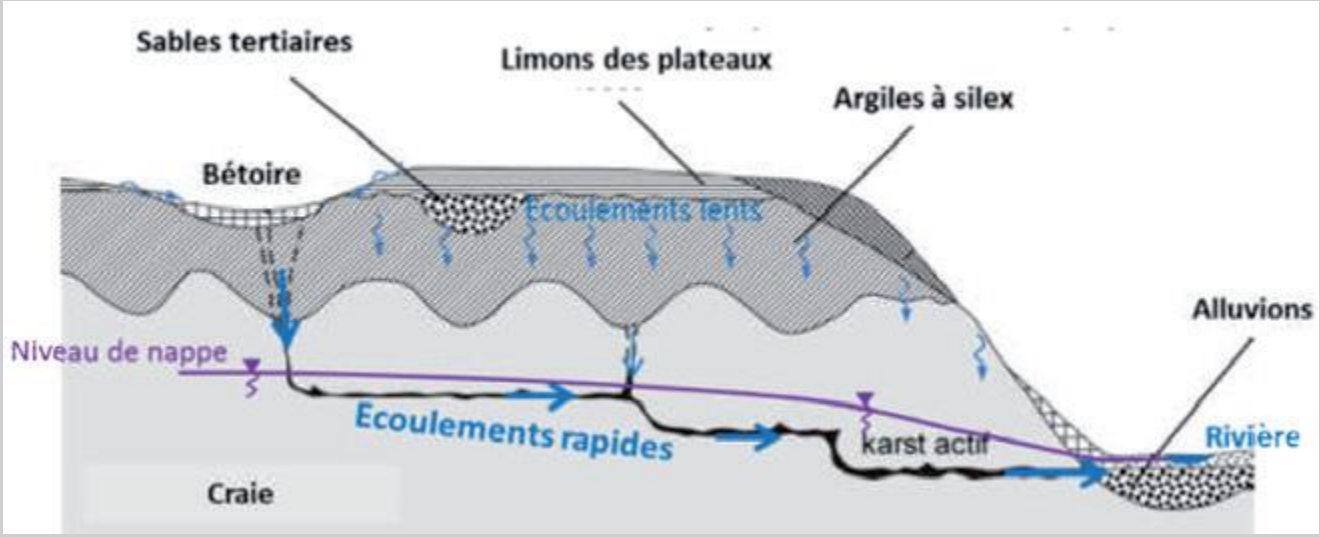


Le Contournement-Est va accentuer une fragmentation des milieux et habitats et immanquablement menacer des corridors écologiques d'intérêt régional ou national. Ce problème est d'autant plus important que la poursuite de l'anthropisation de milieux sensibles ne sera pas sans conséquence sur les ressources en eau du territoire. Et nous déplorons clairement que l'Etat promeuve un projet aussi massif sur le principal « ***château d'eau***[53] » de la Métropole Rouen Normandie. La ressource n'est-elle pas déjà suffisamment péjorée ? Les tensions sur les approvisionnements ne sont-elles pas déjà suffisamment grandes ?

La ceinture verte orientale de la Métropole et les espaces ruraux déjà soumis à l'étalement urbain des agglomérations de Rouen et de Louviers vont payer au prix fort une infrastructure qui ne répond aucunement aux besoins des populations et très imparfaitement à ceux des acteurs économiques du territoire.

Des ressources et des espaces indispensables à l'adaptation[54] du changement climatique vont être dilapidées ici sans aucune contrepartie en termes de services ni même de compensations dignes de ce nom.

Le territoire métropolitain et de l'agglomération Seine-Eure est principalement caractérisé par les relations entre les nappes de la craie et la nappe alluviale de la Seine moyenne et avale. Les nappes de la craie sont ainsi alimentées via les précipitations sur les plateaux crayeux, fissurés et karstifiés. Ces masses d'eau sont donc très vulnérables aux pollutions du fait de transferts rapides entre la surface et la nappe. La nappe alluviale est par suite alimentée par la nappe de la craie sous-jacente.



Effet de Serre toi-même ! partage en conséquence l'avis sévère rendu par l'Autorité environnementale (Ae) :

1. L'Ae souligne en outre que l'évaluation des impacts atmosphériques ne prend pas en compte les émissions supplémentaires susceptibles d'être induites par le projet via une périurbanisation supplémentaire.
2. L'Ae relève que le dossier ne présente pas de mesures de réduction ou, le cas échéant, de compensation de ces impacts, pourtant prévues par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Et nous considérons en effet que l'objectif assigné par la décision ministérielle de 2006 de diminution du trafic dans le cœur de métropole n'est pas atteint alors que se font encore attendre les engagements effectifs de « *développement des transports collectifs et des modes doux* » sur les Plateaux-Est mais aussi entre la Métropole et la CASE.

> « *Concernant l'amélioration du cadre de vie par déchargement du trafic, l'effet est contrasté, en fonction des endroits. L'effet le plus fort apparaît à l'Est de Rouen et à Darnétal, où le trafic de poids lourds est significativement réduit (sous réserve des remarques faites sur la mise en œuvre de la restriction de trafic des poids lourds), même si celui des voitures, qui représente de loin le plus gros volume, ne l'est quasiment pas.*
>
> *Concernant le développement des transports collectifs et des « modes doux », le dossier affirme en plusieurs endroits cet effet du projet. Cependant :*
>
> - *les déchargements de trafic prévus par l'étude d'impact n'apparaissent pas suffisants pour libérer à eux seuls les voies de circulation à consacrer à d'autres modes de transport. Les déchargements de véhicules légers (dimensionnants pour la capacité à l'heure de pointe) sont presque partout inférieurs à 5 % du trafic et à 2 000 véhicules par jour.*
> - *ces déchargements concernent essentiellement des axes de nature autoroutière, dont la modification pour accueillir les transports collectifs, sans même parler des modes actifs, n'est pas aisée et nécessiterait une importante préparation. Si une telle perspective est réellement envisagée sur l'axe Nord-Sud déchargé des poids lourds en transit, elle devrait être explicitée et précisée*.

- *une autre interprétation serait que la voirie locale pourra être davantage consacrée aux transports en commun et aux modes actifs, et le trafic routier renvoyé vers les axes autoroutiers déchargés par le projet. Cependant, les ordres de grandeur ne correspondent pas, puisque les diminutions de trafic calculées sont bien inférieures à la capacité de toute voie urbaine. De plus, les différents réaménagements de voiries déjà effectués dans le centre-ville apparaissent contredire l'idée que le trafic routier actuel rendrait impossible ces évolutions.*
- *la RN 31 et la RD 6014 représentent néanmoins des cas particuliers, où la réduction du trafic sera substantielle (jusqu'à moins un tiers pour la RN 31). Toutefois, le profil de ces routes, à une seule voie de circulation par sens, rend assez subtile la question de leur adaptation à un trafic plus faible : là aussi, une réflexion partagée serait nécessaire pour assurer qu'une requalification substantielle aura lieu*. »

Somme toute, il n'existe à ce jour aucune garantie que la construction de l'infrastructure soit accompagnée d'un développement, à l'échelle du territoire qu'elle impacte, d'alternatives durables qui répondent à moindre coût aux besoins de mobilité des populations locales.

Bien au contraire, nous craignons que la construction du Contournement-Est – Liaison A28-A13 crée un gigantesque effet d'éviction aux dépens des autres modes de transport et plus particulièrement d'une nécessaire reprise du réseau ferré… qui lui est un moyen efficient de maitriser la périurbanisation[55].

Et finalement s'engager dans la construction du Contournement Est ne va faire qu'accroitre la déjà difficile maitrise de l'urbanisation dans une métropole dont l'essentiel du territoire est rural. Cette infrastructure va étendre un plus loin encore l'influence métropolitaine et achever de combler des « *dents creuses*[56] » à l'intérieur du périmètre qui la sépare du cœur d'agglomération.

Le Contournement-Est – Liaison A28-A13 est une vaste opération d'artificialisation des sols à rebours des défis que nous pose le changement climatique[57]. Le pire est que ce projet risque d'en appeler d'autres. Ainsi sommes-nous très préoccupés par ce qui est dit au sujet d'un autre projet délirant que l'on croyait enterré, le franchissement de la Vallée du Cailly :

> ***« Franchissement de la vallée du Cailly***
> *Le projet franchissement de la vallée du Cailly vise à relier directement l'A150 au droit de la Vaupalière et la RD43, au droit de la commune de Maromme. Sa réalisation compléterait le bouclage de la rocade nord de l'agglomération rouennaise entre l'A150 et l'A28 et permettrait de soulager le centre-ville de Maromme des trafics contraint de transiter par cet itinéraire. En raison notamment des très fortes contraintes de topographie et des enjeux liés à l'urbanisation du secteur, les études de faisabilité menées à ce jour, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Seine Maritime, n'ont pas permis de faire émerger une solution économiquement soutenable*. »

Non seulement la Liaison A28-A13 veut dérouter par l'Est des trafics qui passent, depuis l'accident du Pont Mathilde, par le « Contournement Ouest » mais ce projet peut déboucher à termes sur une nouvelle infrastructure qui pourrait livrer les Plateaux Ouest à l'étalement urbain. Plateaux déjà nettement abimés par l'A150 et le projet de Ligne nouvelle…

Il est encore temps de stopper cette fuite en avant en faveur du tout routier. Dans le souci de ne pas hypothéquer l'avenir, Effet de Serre toi-même ! demande un moratoire immédiat sur tous les projets routiers à l'échelle de la Métropole Rouen Normandie et de la Communauté d'agglomération Seine-Eure au profit d'une modernisation du rail et de l'aménagement d'un réseau dédié pour des bus à haut niveau de service. L'urgence est de relier Rouen, Elbeuf et Louviers par un réseau efficient de transports en commun et d'offrir au port une desserte ferroviaire de qualité.

Notes et commentaires

[1] http://www.gouvernement.fr/conseil-des-ministres/2015-12-16/le-bilan-de-la-cop-21

[2] http://www.lemonde.fr/planete/article/2014/12/06/le-cout-d-adaptation-au-rechauffement-climatique-revu-a-la-hausse_4535759_3244.html

[3] http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20080910140413/http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/sternreview_index.cfm

[4] http://www.novethic.fr/empreinte-terre/climat/isr-rse/chiffrer-le-cout-de-l-inaction-un-tournant-dans-la-prise-de-conscience-climatique-143650.html

[5] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PNACC_synthese-32p_MAJ_avril-2013.pdf

[6] http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/etude_changement-climatique.pdf

[7] http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2016/reperes-transport-ed2016-3.pdf

[8] http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/indicateurs-indices/f/1830/0/parts-modales-deplacements-domicile-travail.html

[9] Lionel Jospin et Laurent Fabius avaient ouvert la voie, c'est le cas de le dire, en 2002 en ouvrant le capital d'ASF, les Autoroutes du Sud de la France.

[10] http://www.ccomptes.fr/Actualites/Archives/Les-relations-entre-l-Etat-et-les-societes-concessionnaires-d-autoroutes

[11] http://www.autoritedelaconcurrence.fr/user/standard.php?id_rub=591&id_article=2427

[12] http://www.assemblee-nationale.fr//14/rap-info/i2476.asp

[13] http://alternatives-economiques.fr/blogs/gadrey/2014/12/19/en-finir-avec-la-privatisation-des-autoroutes/

[14] http://tempsreel.nouvelobs.com/economie/20140721.OBS4317/cheres-tres-cheres-autoroutes-le-scandale.html

[15] http://www.lemonde.fr/mobilite/article/2013/07/24/les-societes-d-autoroute-epinglees-par-la-cour-des-comptes_3452869_1653095.html

[16] http://www.monde-diplomatique.fr/2012/07/DESCAMPS/47973

[17] http://www.lemonde.fr/economie/article/2015/04/10/autoroutes-et-au-final-les-gagnants-sont-les-concessionnaires_4613658_3234.html

[18] http://www.journaldelenvironnement.net/article/vidalies-relance-le-canal-seine-nord-europe,69564

[19] http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Autoroutes-de-la-mer,1748-.html

[20] http://nonalautoroute.over-blog.com/article-la-rn-154-ne-sera-plus-la-route-du-ble-e-38418433.html

[21] http://www.etudes-normandie.fr/upload/crbn_cat/1/1111_3370_Fiche_Q2_decembre_2014_cle71d6b9.pdf

[22] http://www.liaisona28a13.com/declaration-de-gaetan-levitre-maire-dalizay-a-la-case-le-10-juillet-2014/

[23] http://www.effetdeserretoimeme.fr/notre-avis-sur-le-projet-de-gare-rive-gauche-et-la-ligne-nouvelle-paris-normandie/

[24] http://www.seine-maritime.gouv.fr/content/download/14344/97341/file/SRCE%20Haute-Normandie%20-%20Rapport%20commission%20enqu%C3%AAte.pdf

[25] http://www.developpement-durable.gouv.fr/Eviter-reduire-et-compenser-les,46019.html#Les_lignes_directrices_nationales_sur_la_s_quence__viter__r_duire_et_compenser_les_impacts_sur_les_milieux_naturels

[26] http://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/le-scot/D_RPoctobre2015-TomeIV.pdf

[27] http://www.airnormand.fr/Publications/Publications-telechargeables/Programmes-de-surveillance-Bilans

[28] http://www.lemonde.fr/planete/article/2014/03/14/pollution-de-l-air-quels-risques-pour-quels-niveaux-de-protection_4383192_3244.html

[29] http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/fr/

[30] http://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/archives/CGSP_Evaluation_socioeconomique_17092013.pdf

[31] https://www.legifrance.gouv.fr/Droit-francais/Constitution/Charte-de-l-environnement-de-2004

[32] Le niveau critique pour la protection de la végétation de 20 µg/m 3 en moyenne annuelle est dépassé sur la totalité de la bande d'étude avec et sans la mise en place du projet. La moyenne annuelle des données de pollution de fond utilisées en entrée du modèle de dispersion pour le NOx est en effet de 32 µg/m 3 (issues de la station CHS du Rouvray, de type urbain) et dépasse donc ce niveau critique. Notons que cette pollution de fond est très probablement surestimée sur certaines zones plus rurales du domaine d'étude (la pollution de fond utilisée pour ce polluant étant constante spatialement, à la différence de celle utilisée en NO2).

[33] L'objectif de qualité de 30 µg/m 3 en moyenne annuelle est dépassé sur la bande d'étude, très ponctuellement au nord au niveau de la jonction avec l'A28, à l'ouest au niveau de la jonction à la RD18E, et au sud au niveau de la jonction avec A13. Ces dépassements restent localisés à proximité directe des voies et ne se produisent plus à partir de quelques dizaines de mètres. Notons que les dépassements sur les secteurs de l'A13 et de la RD18E existent déjà dans le scénario fil de l'eau, c'est-à-dire sans le projet. La valeur limite pour la protection de la santé humaine de 40 µg/m 3 en moyenne annuelle est atteinte très localement sans être dépassée, à l'ouest au niveau de la jonction à la RD18E uniquement. Ce dépassement reste localisé sur les voies.

[34] http://www.contretemps.eu/culture/justice-environnementale-ici-l%C3%A0-bas

[35] http://www.actu-environnement.com/ae/news/inegalites-environnementales-sociales-pistes-cese-sante-23667.php4

[36] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CGDD_grenelle2__changement_majeur_domaine_des_transports.pdf

[37] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Convention_urbanisme.pdf

[38] http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/la-directive-territoriale-d-amenagement-dta-de-l-r338.html

[39] http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/023.pdf

[40] http://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/le-scot/PADD_octobre%202015.pdf

[41] 1470 ha si on ajoute 20 autres ha dus au projet de contournement Est…

[42] http://www.metropole-rouen-normandie.fr/files/le-scot/DOO_octobre%202015.pdf

[43] http://plu-metropole-rouen-normandie.fr/

[44] http://fichiers.aurbse.org/bibliographie/AUR1082_2uu6kh.pdf

[45] http://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_681/cp3_web_01.pdf

[46] http://www.effetdeserretoimeme.fr/la-vallee-des-deux-rivieres-greffe-dun-poumon-vert-sur-la-ville-de-rouen/

[47] http://www.paris-normandie.fr/actualites/politique/a-l-est-de-rouen-repainville-doit-devenir-un-parc-naturel-urbain-XB4157880#

[48] http://www.isneauville.fr/wp-content/uploads/pdf/etude-L111-1-4-plaine-de-la-ronce.pdf

[49] http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/la-directive-territoriale-d-amenagement-dta-de-l-r338.html

[50] http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-problemes-que-pose-l-etalement.html

[51] http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/schema-regional-du-climat-de-l-air-et-de-l-energie-a386.html

[52] http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SRCE_-_approuve_18_11_14_cle5557ff.pdf

[53] Vingt-neuf champs captant regroupés en treize secteurs géographiques alimentent la métropole Rouen-Normandie en eau potable. Trois de ces treize secteurs représentent les deux tiers des volumes produits pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération : le secteur de la foret du Rouvray, le secteur du Robec et le secteur du Roumois.

[54] http://www.developpement-durable.gouv.fr/Contenu-du-plan-national-d

[55] http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-outils-pour-limiter-l.html

[56] http://www.actu-environnement.com/ae/news/derogations-regles-urbanismes-densifier-bati-21865.php4

[57] http://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/20130605.AFP5199/le-rechauffement-climatique-facteur-aggravant-du-risque-d-inondation.html