



Collectif Non à l'A133-A134, *Ceci n'est pas un contournement*

Communiqué de presse du 1^{er} février 2018

Le Conseil d'orientation des infrastructures a entendu les arguments du Collectif Non à l'A133-A134

Le conseil d'orientation des infrastructures (COI) a remis le 1^{er} février 2018 le rapport commandé par le gouvernement sur la réalisation au cours de la prochaine décennie de grands projets d'infrastructures. Trois scénarios sont proposés par cette commission présidée par Philippe Duron qui « *préconise de reporter un certain nombre de grands projets tout en proposant des solutions pour sauver la face des élus concernés*. »

Le collectif des associations opposées au projet de Liaison A28-A13 se félicite que le Conseil d'Orientation des Infrastructures reconnaisse la forte opposition locale à ce projet et les fortes atteintes environnementales de celui-ci. Ainsi peut-on lire page 75 du rapport :

« Au sein de la commission des avis divergents se sont exprimés quant à l'intérêt du projet. Certains commissaires ont notamment fait part de leur conviction que d'autres solutions par l'ouest, via le pont Flaubert, permettraient d'apporter une réponse satisfaisante aux problèmes qui se posent, tout en étant plus respectueuse pour l'environnement et les populations locales. Ils ont fait observer d'une part que le bilan carbone de cette nouvelle infrastructure routière était évalué à 2 millions de tonnes émises et d'autre part que le projet ne répondrait pas à la problématique de la traversée par l'agglomération du transport de matières dangereuses, la plupart des industries et les sites SEVESO se trouvant à l'Ouest de l'agglomération. Ce tracé rallongerait de 20 minutes le temps de parcours et traverserait des zones urbaines comme Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray. »

Le « *Contournement Est* » de Rouen est le seul projet étudié par le Conseil d'orientation des infrastructures qui fait l'objet de telles réserves. Des réserves qui sont celles du Collectif Non à l'A133-A134 qui n'avaient pas jusque-là été retenues par le maître d'ouvrage, les partisans du projet et la Commission d'enquête publique qui a rendu un avis favorable en 2016....

Mais la lecture détaillée du rapport publié le 1^{er} février 2018 amène à d'autres remarques sur l'opportunité de réaliser un tel projet dont l'acceptabilité locale et environnementale n'est pas acquise.

La première d'entre elles est économique. Si le premier scénario envisagé par le Conseil d'orientation présidé par Philippe Duron propose un report d'un tel projet de manière à réaliser des études complémentaires, les deux autres beaucoup plus ambitieux en termes d'investissements publics donnent à voir que la construction de la liaison A28-A13 entraînerait une charge non négligeable sur des finances publiques pour le moins contraintes (voir note en annexe I).

La deuxième concerne l'impact effectif du projet sur la fluidité des circulations à l'échelle du territoire desservi. Ainsi peut-on lire en substance dans ce long rapport de 182 page que « *la congestion quasi-permanente des voies d'accès à l'agglomération [...] est assez significativement insatisfaisante pour que la poursuite du projet paraisse opportune* ». Autre confirmation des arguments avancés par le Collectif lors de la rencontre avec Philippe Duron du 18 janvier 2018 (voir annexe II)

Enfin le Collectif s'interroge sur les délais présentés par le rapport du COI. Dans la mesure où de nombreuses études sont encore nécessaires pour finaliser la conception du projet, il apparaît clairement que la réalisation n'est pas à l'ordre du jour d'autant plus qu'il restera au concessionnaire à porter les procédures complexes de levée des risques.

Somme toute nous sommes en présence d'un avis très paradoxale qui articule un grand nombre de réserves sur le fond et un accord de principe qui inscrit le Contournement Est dans les trois scénarios proposés. Le Collectif Non à l'A133-A134 ne peut s'empêcher de voir là une proposition plus politique que technique dans un territoire où la LREM a manifestement des ambitions électorales...

Contacts presse : Francis Bia 02 35 79 91 97

Arnaud Binard : 02 32 61 27 22

Annexe I

Le scénario 1 est bâti pour ne pas nécessiter d'affecter des ressources supplémentaires significatives au secteur des transports. Il mobilise environ 48Md€ en vingt ans pour Agence de financement des infrastructures de transport de France. Les priorités indispensables de restauration du patrimoine ne sont que partiellement satisfaites. Ce scénario offre peu de marges de manœuvre pour répondre aux enjeux de décongestion des nœuds ferroviaires. Il conduit à poursuivre, au moins pour cinq à dix ans, la pause décidée pour les grands projets.

Le scénario 2 est bâti pour permettre de satisfaire les priorités fixées par le président de la République et nécessite d'affecter au secteur des transports des moyens supplémentaires significatifs. Il mobilise environ 60Md€ en vingt ans pour l'AFITF. Il privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé qui s'inscrit en rupture des pratiques antérieures. Il permet d'avancer les premières phases des grands projets.

Le scénario 3 correspond à l'accélération des projets du scénario 2 pour mieux répondre aux attentes des territoires. Il mobilise environ 80Md€ en vingt ans pour l'AFITF. Il suppose un budget montant à 3,5 Md€/an à court terme (d'ici 2022), puis atteignant de façon stable 4,4Md€/an durant les dix années suivantes puis 4Md€/an ensuite. Cela suppose d'affecter dès 2019 1,1 Md€ supplémentaires par an par rapport au scénario 1 puis 2 Md€/an d'ici cinq ans, soit de doubler, et pendant au moins dix ans, la dépense par rapport à la période 2012-2016.

Dans les trois scénarios, un peu moins de 10Md€ correspondent à des dépenses liées à des engagements pris avant début 2018, dont 6Md€ sont à payer d'ici fin 2022 (et 1,5 Md€ les cinq suivantes (Figure 2). Ces restes à payer représentent pour le scénario 1 la moitié des sommes disponibles pour la période 2018-2022.

Annexe II

Les données publiques de l'enquête « de déplacement ménages 2017 » et de l'enquête cordon 2016 montrent que le projet ne sera jamais rentable en raison d'une surévaluation des flux par le maître d'ouvrage.

L'État évaluant un trafic de l'ordre 40 000 poids-Lourds à l'échelle de la Métropole prétend garantir au concessionnaire un trafic de quelques 4 000 sur l'A133. Or ce ne sont pas 40 000 poids-lourds qui sont dénombrés aujourd'hui mais seulement 17 000. Il en va de même pour les autres types de véhicules. Le maître d'ouvrage fonde son évaluation sur des rapports qui estimaient en 2007, une augmentation du trafic routier de l'ordre de 6% à l'horizon 2024. Les données publiées l'an dernier montrent que le trafic a augmenté de tout au plus 1% en 10 ans...

	EMD 2007		EMD 2017		Évolution
	nbr	%	nbr	%	
Déplacements	2 342 821	100%	2 406 000	100 %	1,03 %
VPC	1 101 973	47 %	1 169 000	49 %	1,06 %
VPP	364 150	16 %	347 000	14 %	0,95 %
VP	1 466 123	63 %	1 516 000	63 %	1,03 %
TCU	153 668	7 %	187 000	8 %	1,22 %
Autres TC	40 434	2 %	37 000	2 %	0,92 %
Vélo	23 346	1 %	19 000	1 %	0,81 %
2RM	17 701	1 %	12 000	0 %	0,68 %
Autres TC	40 434	2 %	43 000	2 %	1,06 %
MAP	601 115	26 %	592 000	25 %	0,98 %

Ainsi le Commissariat général aux investissements pouvait-il conclure son avis sur l'évaluation socio-économique du projet en déclarant que « **que les hypothèses macroéconomiques de la maîtrise d'ouvrage amènent à une progression de +21 % des trafics externes et de +6 % des flux internes à l'agglomération à l'horizon de la mise en service de l'infrastructure (2024), avec une augmentation des trafics plus forte sur les axes soumis à trafic d'échange et de transit, et davantage marquée pour les VL que pour les PL. Au total, ces résultats mettent en évidence l'aggravation de la congestion du centre-ville de Rouen et un chargement accru des pénétrantes...** »

Le projet est donc justifié par des données fausses et des hypothèses erronées... et cela dans des proportions très importantes. Toute la rentabilité du projet se trouve remise en cause et donc sa « *finançabilité* » par un opérateur privé soucieux de profitabilité.

ⁱ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/0301236338269-infrastructures-de-transport-les-pistes-pour-faire-admettre-des-reports-2149953.php>