



Analyse du document de la DREAL Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de Normandie.

Intitulé :

Liaison A28/A13 Contournement Est de Rouen : "Analyse des contre-propositions d'aménagements formulées par la Métropole Rouen Normandie".



<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>
<https://twitter.com/EffetdeSerre76>
<https://www.facebook.com/effet.deserretoimeme/>
 Téléphone : 0672003309
<https://contournement-est.fr/>
<https://www.facebook.com/NonALAutorouteA133A134>



Résumé : La DREAL Normandie a rendu publique une étude traitant des alternatives en matière de transport des personnes et des marchandises sur notre territoire métropolitain.

Nous avons tenu à apporter aux lecteurs des éléments de critique sur certains aspects discutables qui visent à influencer les analyses en faveur de l'A133-A134, afin d'apporter une autre vision des problématiques.

Nous avons aussi souhaité, à cette occasion, réaffirmer nos propositions alternatives qui s'appuient sur la notion de report modal pour le transport des personnes et des marchandises.

Enfin, à travers cette étude nous avons pu affiner nos propositions, comme sur la création des autoroutes ferroviaires, mais aussi sur l'inéluctabilité de la reconfiguration profonde de l'ensemble urbain composé du viaduc des Barrières du Havre et la tête Nord du pont Flaubert.

Ce travail vient en complément des documents que nous avons précédemment publiés :

Critiques des impacts négatifs de l'A133-A134.

Alternatives en matière de déplacements des personnes.

Alternatives en matière de déplacements des marchandises.

Vous pouvez retrouver ces documents sur nos sites internet.

Sommaire

1] LE CONTEXTE DE L' ÉTUDE DE LA DREAL.

2] ANALYSE CRITIQUE DE L'ÉTUDE DE LA DREAL : PARTIE CONSTAT.

2.A] A l'origine une erreur d'organisation : une étude biaisée à plus d'un titre : la DREAL juge et partie.

2.B] La congestion routière du territoire totalement exagérée.

2.C] La décongestion routière seule priorité politique pour notre territoire ?

2.D] Depuis 50 ans le dossier traîne, mais la DREAL affirme pouvoir aller vite.

2.E] Un réseau routier qualifié d'obsolète qui serait vulnérable.

2.F] Les approximations et oublis en matière de polluants atmosphériques.

2.G] Le CO2, parent pauvre de l'étude de la DREAL.

2.F] Les PL, réalité et exagération.

2.H] Le report modal c'est 78.595 déplacements en voiture en moins.

3] ANALYSE CRITIQUE DE L'ÉTUDE DE LA DREAL : PARTIE ALTERNATIVES.

3.A] Le péage sur l'A28 au Puceuil.

3.B] Les centres routiers : un traitement pour le moins discutable.

3.C] Non nous ne considérons pas le contournement Ouest comme la solution unique à l'instar de la DREAL avec l'A133-A.134

3.D] Utilisation de l'A150 pour améliorer les mobilités.

3.E] Reconfiguration du viaduc des Barrières du Havre et de la Tête nord du Pont Flaubert, la seule voie possible.

4] UN CHOIX POUR L'AVENIR DU TERRITOIRE PARTAGÉ.

5] ANNEXES.

1] LE CONTEXTE DE CETTE ÉTUDE DE LA DREAL.

Le contexte politique et institutionnel autour du dossier de l'A133-A134 a évolué de façon structurelle au cours de l'année 2021, et ce, suite aux élections municipales de 2020 qui ont vu les forces politiques opposées à l'A133-A134 l'emporter largement au premier et au second tours de ces élections. Logiquement, le Conseil métropolitain de la Métropole Rouen Normandie, le 8 février 2021, retirait sa part de financement, soit 66 millions d'euros en prenant position pour des politiques alternatives appuyées sur la **notion de report modal des personnes et des marchandises**.

À ce stade, le Conseil départemental de la Seine Maritime et la Région Normandie restaient seuls financeurs mais le montage financier sur la part de 245 millions, apportés par les collectivités locales, était amputé de 66 millions d'euros. Ces deux collectivités dirigées par des majorités très attachées au transport routier décidèrent alors de reprendre la part de la métropole.

C'est ainsi qu'en 3 ans, la Région Normandie, sous la présidence d'Hervé Morin, a déjà absorbé financièrement le désistement du département de l'Eure (-25M€), celui de la Communauté Agglomération Seine Eure (-25M€) et maintenant les 66 millions de la Métropole Rouen Normandie. En 3 ans, la part de la Région est passée de 122 millions d'euros à 205 millions soit une augmentation de 68 %.

En parallèle, le département de Seine Maritime, fortement endetté, qui s'était engagé à hauteur de 22 millions d'euros, a augmenté sa part de 18 millions d'euros pour atteindre le total de 40 millions d'euros.

Les élections départementales et régionales de 2021 ont été assez riches d'enseignements. En région, l'analyse est assez claire : la majorité sortante est ressortie victorieuse mais sans grand plébiscite et notamment sur la Métropole rouennaise où les scores placent cette majorité climaticide bien derrière les forces qui sont opposées à ce projet. Par contre, au Conseil Départemental, l'institution se retrouve clivée en deux blocs de 34 élus chacun et un binôme autonome. À noter que sur le territoire rouennais les candidats favorables à l'A133-A134 ont perdu les élections au profit de candidats opposés à l'A133-A134.

Le gouvernement de Jean Castex, dont les deux ministres qui suivent ce dossier sont Madame Barbara Pompili, Ministre de la Transition écologique, et Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports a affirmé que ce dossier ne pourrait devenir opérationnel que lorsque les collectivités locales se seraient mises

d'accord et que l'État n'avait pas vocation à arbitrer les conflits locaux. Nous soutenons cette position, et afin d'éclaircir la situation, nous avons réalisé une petite analyse sur le tracé **sur 94 % de la longueur des 41.5 km, les intercommunalités se sont prononcées contre** le financement de ces deux autoroutes (voir annexe 3).

2] ANALYSE CRITIQUE DE L'ÉTUDE DE LA DREAL :PARTIE CONSTAT.

2.A] À l'origine une erreur d'organisation : une étude biaisée à plus d'un titre, la DREAL juge et partie.

La DREAL, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en Normandie rend un rapport sur les alternatives à un projet controversé qu'elle a longuement instruit et défendu. **Cette direction ne peut être considérée dans son travail comme étant objective, puisqu'elle est juge et partie.** Nous considérons qu'il est judicieux et équitable qu'une entité indépendante, comme la Commission Nationale du Débat Public, réalise cette étude. En effet, une confrontation entre la Métropole et la Préfecture ne peut être arbitrée par un service de la Préfecture. Cette solution qui aurait favorisé une **approche indépendante sur ce dossier, aurait aussi permis d'entendre les expertises diverses qui sont existantes sur le territoire** comme celle des fédérations des transporteurs routiers ou celles des experts citoyens comme notre association.

C'est d'ailleurs avec une certaine ironie, teintée d'agacement, que nous notons le nom utilisé par La DREAL, liaison A28/A13- Contournement Est de Rouen, alors que l'État lui-même dans la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) précise bien que le projet s'appelle A133-A134. A notre connaissance, c'est bien le seul projet que l'on n'appelle pas par son appellation officielle. En effet, cette dernière appellation est moins à même de favoriser l'adhésion politique du territoire, qui est rappelons-le excessivement clivé sur le sujet....

2.B] La congestion routière du territoire totalement exagérée.

En préambule de son étude il est précisé :"

Dans la limite du niveau de précision et de définition des propositions esquissées par la Métropole Rouen Normandie et sans que ne soient précisés les éléments socio-économiques, le présent rapport vise à fournir une analyse de leur faisabilité et de leurs effets quant aux problèmes récurrents de congestion dans l'agglomération rouennaise en comparaison des objectifs du projet de liaison A28/A13 – Contournement Est de Rouen.

Donc le seul objectif de cette étude est de traiter les problèmes de congestion à Rouen, alors que notre territoire se situe au 16^{ème} rang des villes françaises en termes de congestion¹ en 2019 juste devant le Havre. Précisons que dans le classement 2020, Rouen est moins embouteillée que Le Havre². Rappelons aussi que Rouen en termes de population, sur son aire urbaine est la douzième métropole de France. L'importance de la congestion rouennaise à l'aune de ces données doit être relativisée : elle n'est pas un phénomène si structurant qu'elle doive recevoir la priorité des politiques publiques.

Pour illustrer cette vulnérabilité du réseau routier structurant la Métropole, l'incendie du 29 octobre 2012, qui a entraîné la fermeture du pont Mathilde jusqu'au 24 août 2014 (qui supportait 90 000 véhicules/jours ouverts en moyenne avant sa fermeture), a démontré la faiblesse du réseau routier actuel, comme le rappelle l'observatoire des déplacements sur Rouen, Elbeuf, Austreberthe dans sa plaquette OSCAR 2013.

En effet, malgré différentes mesures (déviation de certains flux de transit PL vers A150, Flaubert et Sud III, modification des plans de feux tricolores de la ville de Rouen, modifications de certains axes routiers, mises en services concomitantes à l'incident des nouvelles rames de tramway plus capacitaires et des lignes 6, 7 et 10 mises en site propre partiel), les congestions quotidiennes, notamment aux abords des ponts du centre-ville de Rouen et du secteur de la place Saint-Paul, ont nécessité la présence marquée des effectifs de police chargés de la circulation aux heures de pointes pour fluidifier au mieux les flux de véhicules.

La DREAL est donc condamnée à utiliser la situation exceptionnelle de la fermeture du pont Mathilde pour justifier la réalisation de l'A133-A134, par raisonnement inverse, une fois que le pont Mathilde a réouvert, l'utilité de l'A133-A134 est moins avérée...

2.C] La décongestion routière seule priorité politique pour notre territoire ?

En outre, nous nous étonnons que cette étude fasse totalement abstraction des problèmes de coûts des transports, de vulnérabilité énergétique, d'impacts environnementaux.... Comment est-

¹ <https://www.caradisiac.com/le-top-20-des-villes-les-plus-embouteillees-de-france-181030.htm>

² https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/france-country-traffic/

il- possible de ne traiter le sujet de deux autoroutes à péage que par le prisme de la soi-disant congestion ? Dans tous les documents institutionnels, de l'échelon européen aux documents municipaux, toutes les orientations politiques insistent sur la vision intégrée des projets. De surcroît les dimensions environnementales prennent de l'importance par pression de l'opinion publique qui devient de plus en plus éclairée sur les évolutions à réaliser pour répondre au défi du XXI^{ème} siècle.

2.D] Depuis 50 ans le dossier traîne, mais la DREAL affirme pouvoir aller vite.

Néanmoins, il convient de relever que **l'essentiel des propositions d'aménagements de la Métropole, sans préjuger de leur opportunité et de leur faisabilité, nécessiteraient des études et des procédures, peu compatibles avec cette urgence d'agir** avant d'être éventuellement validées et reconnues d'utilité publique pour celles qui le nécessiteraient. **A contrario, le projet de liaison A28/A13 – Contournement Est de Rouen est prêt à être lancé pour une réalisation rapide.**

Cet argument du temps et de l'urgence nous paraît tout de même à relativiser et ce pour au moins deux raisons :

- Au vu de l'histoire de cette infrastructure routière qui traîne dans les cartons des aménageurs depuis 50 ans sans qu'il n'ait jamais vu le jour. Nous considérons d'ailleurs que c'est la preuve de la faiblesse de son utilité.

- Comparer les temps d'exécution des deux solutions nous paraît fallacieux. Nous prendrons l'exemple du viaduc de la Scie entre Rouen et Dieppe où les travaux durent maintenant depuis presque 12 ans, alors que les oppositions locales sont très faibles. Dans le cadre de l'A133-A134, la seule phase du choix du concessionnaire, avec un appel d'offre européen, prendrait certainement quelques années...

D'autre part, nous réaffirmons que des solutions de délestage des trafics de camions par des infrastructures routières existantes à l'Ouest et à l'Est de la Métropole peuvent permettre de diminuer le trafic des camions de l'axe européen ou français, Nord-Sud, sur la Métropole Rouen Normandie. Nous l'avons développé dans une contribution spécifique.³

³ <http://www.effetdeseretoimeme.fr/wp-content/uploads/2020/12/Alternatives-PL.pdf>

Enfin nous nous étonnons que ne soit pas traitée la question des autoroutes ferroviaires⁴ dont nous proposons la réalisation au ministère entre Calais et Biarritz. (voir Annexe 2)

2.E] Un réseau routier qualifié d'obsolète qui serait vulnérable.

Une grande démonstration des services préfectoraux tente de conclure que l'organisation du réseau viaire en étoile le rend vulnérable en cas d'évènements routiers (incendie du pont Mathilde, accidents...), et entraîne une congestion. Nous rappelons ce que nous avons démontré précédemment, que Rouen est peu congestionnée par rapport aux territoires de même taille. Cette démonstration fallacieuse, qui vise à justifier la réalisation des deux autoroutes à péage comme seule solution, oublie totalement toutes les solutions "alter modales" qui ont permis dans de nombreux territoires, en France, en Europe, d'alléger les flux de circulation.

2.F] Les approximations et oublis en matière de polluants atmosphériques étonnamment favorables à l'étude de la DREAL.

Cette situation de saturation et de congestion du réseau entraîne aujourd'hui des problèmes récurrents de pollution atmosphérique, les moteurs à bas régime étant surconsommateurs de carburant. Il devient donc impératif de sortir le trafic de transit de l'agglomération et de fluidifier les flux routiers dans la Métropole Rouen Normandie.

Cette affirmation, sans nuance, est un élément que nous pointons comme prouvant que cette étude est subjective et favorable à l'A133-A134. En effet, une étude datant d'avril 2021 du CEREMA⁵ sur les vitesses et les émissions de polluants vient contredire la Préfecture. Nous en reproduisons ici deux extraits pour illustrer le propos.

⁴ <https://www.sncf.com/fr/logistique-transport/rail-logistics-europe/fret-sncf/comment-les-autoroutes-ferroviaires-reinventent-le-fret>

⁵ <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/20326/emissions-routieres-des-polluants-atmospheriques-courbes-et-facteurs-d-influence>

Sur ce graphe, on peut effectivement remarquer que les émissions à faible vitesse <30km/h, sont supérieures à celles à 30km/h. A 30km/h, les valeurs avoisinent 1.2, et à 10 km/h on est 1.7 soit un écart de 0.5 en plus, ce qui représente un facteur multipliant de 1.5. Ces données sont bien inférieures à celles qui sont extraites des mesures moteurs chauds/moteurs froids que l'on présente ci-dessous.

Pour des projections jusqu'en 2050, la tendance se conserve pour les particules fines et pour les NOx à très grande vitesse, et se réduit à 10 km/h pour les NOx (rapport qui baisse à 1,2 fois le minimum) et pour le CO_{2e} (rapport de 1,4 fois le minimum).

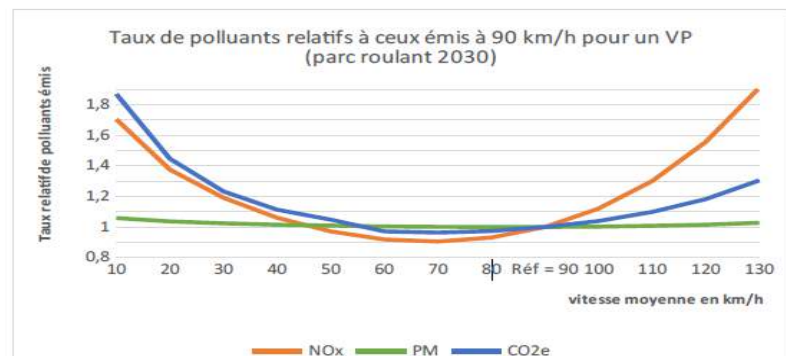
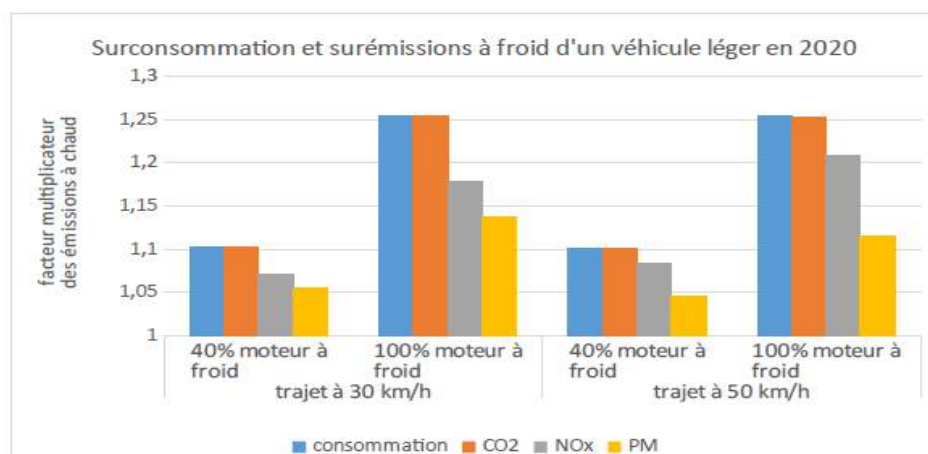


Illustration 17 : Taux de polluants relatifs à ceux émis à 90 km/h pour un véhicule particulier – parc roulant 2030

De plus, cette étude précise bien que l'écoconduite, des accélérations douces favorisent la réduction des émissions de polluants par rapport à une conduite dite "nerveuse".

Les graphiques ci-après (illustration 24) montrent qu'un trajet effectué avec un moteur « à froid » génère une surconsommation de carburant et des émissions supplémentaires par rapport à un trajet effectué avec un moteur « à chaud », particulièrement pour le CO₂ avec 25 % d'émissions en plus pour un trajet 100 % à froid.

Il est à noter que pour le monoxyde de carbone (CO) et les composés organiques volatiles (COV), ces proportions sont beaucoup plus élevées, soit pour un trajet à 30 km/h effectué 40 % à moteur froid, 2,4 fois plus d'émissions pour le CO et 4 fois plus pour les COV par rapport à un trajet effectué « à (moteur) chaud ».



On constate donc que les émissions de polluants sont bien plus importantes sur les moteurs froids ce qui nous donne raison dans notre affirmation qu'il faut s'attaquer aux plus de 500.000 véhicules qui tous les jours font moins de 5 km et donc roulent à moteur froid.

2.G] L'ARS en 2015 pointait déjà les inexactitudes du rapport d'enquête publique.

Les éléments présents dans le dossier d'enquête publique préalable démontrent in fine que le projet induit une hausse des émissions de polluants d'environ 4% et 5% pour le CO₂. Ceci est notamment dû à l'augmentation des vitesses et distances parcourues. Néanmoins, le déplacement d'une partie du trafic vers des zones moins densément peuplées tend à contrebalancer les effets de cette hausse des émissions en termes d'exposition des populations. L'étude des Indices Pollution Population (IPP) mesure ces deux effets et conclut en une « *évolution de l'IPP non significative* » si l'on prend en compte la pollution de fond. Sans prise en compte du bruit de fond, l'évolution est faiblement positive (1 à 5%). Il est donc inexact que soit indiqué à plusieurs reprises que l'impact sur la santé est globalement positif. En effet, la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 précise : « *Dans le cas où il y a de fortes différences (> 20 à 30 %) entre les indicateurs globaux propres à chaque tracé, il peut être raisonnablement admis que la solution à plus faible coefficient est la meilleure sur le plan de la santé. Lorsque les différences seront plus faibles, les bilans « santé » peuvent être considérés comme équivalents* ». Il est également ajouté que « *l'état de la connaissance médicale actuelle ne permet pas de répondre à la question suivante avec suffisamment de certitude : vaut-il mieux privilégier une solution avec une population importante exposée à de faibles niveaux (ou moyens) plutôt qu'une solution forte concentration avec une population faible (ou moyenne) ?* ».

Dans cet avis de l'Agence Régionale de Santé ressort une conclusion très forte : les autoroutes A133-A134 ne peuvent pas être considérées comme étant positives sur la santé en matière de pollution atmosphérique. Cette conclusion est excessivement importante car elle vient contredire de nombreux défenseurs de ces deux autoroutes qui expliquent, à tort donc, que ces infrastructures de transport vont diminuer les impacts sur la santé.

De plus, la note méthodologique annexée à la circulaire supra indique que « *pour les tracés neufs, cette méthodologie n'a véritablement de sens que si l'on prend réellement en compte l'urbanisation future introduite par la nouvelle infrastructure. Ce point est d'ailleurs un des points délicats de la méthode et doit être traité dès le début des études en liaison avec les spécialistes de trafic qui doivent théoriquement prendre en compte cette future urbanisation lorsqu'ils mettent au point le modèle de trafic en milieu urbain ou périurbain.* »

Dans ce projet, la prise en compte de l'urbanisation future est insuffisante ou peu lisible et constitue un point faible du dossier. L'infrastructure influant le développement des territoires traversés et/ou proches et comme évoqué à de nombreuses reprises et à juste titre, le projet pourrait avoir des conséquences positives en termes d'émissions de polluants et de CO₂ si sont effectivement menés à leur terme les projets conditionnés par sa réalisation : parcs relais, aires de covoiturage, aménagements des pénétrantes pour permettre l'extension du réseau de transports collectifs à haut débit. Il pourrait en revanche être une menace pour la qualité de l'air s'il induisait un développement non maîtrisé de la périurbanisation et de petites ZAC par les communes concernées au détriment d'un projet de territoire plus global (cf. p.385 de l'étude d'impact).

C'est un point central que soulève ici l'ARS et que nous déclinons souvent. Imaginons que ces deux autoroutes soient construites : qui peut laisser croire qu'il n'y aura pas d'autres phases d'urbanisation au niveau des bretelles d'accès ? **Qu'il ne s'y construira pas des zones commerciales,**

de logistique et quelques centaines de mètres plus loin ce seront des lotissements qui viendront artificialiser les sols ? Bref, ces autoroutes c'est de l'étalement urbain plein pot ! Même l'État tire des conclusions très négatives de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols⁶. Parmi les conséquences pointées :

- Accélération de la perte de biodiversité
- Réchauffement climatique
- Amplification des risques d'inondations
- Réduction de la capacité des terres agricoles à nous nourrir
- Accroissement des dépenses liées aux réseaux
- Amplification de la fracture territoriale

2.G] Le CO2, parent pauvre de l'étude de la DREAL.

l'agglomération et de fluidifier les flux routiers dans la métropole rouennaise.

Ainsi, s'agissant des émissions de CO₂, le chiffre de 50 000 T de CO₂ supplémentaires par an émis par le projet de liaison A28/A13 - contournement Est de Rouen par rapport à la situation de référence (chiffre à relativiser au regard du niveau d'émission global de 1 million de tonnes annuelles du secteur des transports de la Métropole Rouen Normandie et de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, correspondant à la zone d'étude du projet) ne tient pas compte du fait que l'influence de la congestion routière n'est pas correctement prise en compte par les outils de modélisation. De ce fait, la situation de référence avec un trafic très encombré est sous-évaluée par rapport à la situation avec projet, qui permet de fluidifier le trafic.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	---

Même la DREAL est capable de remettre en cause des éléments, qui sont actés par l'ensemble des acteurs, lorsque **ces éléments sont gênants pour elle**. De plus, rien ne permet de quantifier les émissions d'un trafic "très encombré", qui peut l'être certes sur le centre de Rouen, mais qui est excessivement discutable à l'échelle du périmètre d'étude.

2.F] Les PL, réalité et exagération.

l'agglomération rouennaise (en comparaison du scénario de référence 2021, sans projet).

Sur la nouvelle infrastructure, à la mise en service, on relève entre 20 000 et 30 000 v/j (TMJA) en fonction des sections concernées (illustration ci-dessous), avec entre 27 et 30 % de PL sur la partie Nord du projet, 21 % de PL sur le barreau d'accès à Rouen et 12 % de PL sur le barreau vers l'Eure.

⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols>

Ce passage traite de la proportion des Poids Lourds sur les différentes sections de l'A133-A134 et établit des ratios qui sont excessivement importants de 12% à 30% du trafic global. Ces données sont à rapprocher de celles qui sont issues des mesures de 2019 où le trafic de poids lourds est entre 7% et 10% comme l'indique le tableau ci-dessous. Comment peut-on expliquer cette proportion de PL prévisionnelle aussi importante ? Et comment peut-on expliquer que la proportion de camions soit si importante ? **Cette disproportion nous invite à mettre en doute la crédibilité de ces prévisions.** D'autant que l'impact du péage sur le trafic PL, estimé à 12 euros, n'est absolument pas abordé.

En comparant ces données au trafic relevé en 2019 (Bilan trafic DIRNO en TMJA) sur les principales 2x2 voies de l'agglomération, on constate que le seuil de saturation est atteint ou proche de la saturation sur le réseau rouennais.

Chiffres 2019	A150	Pont Flaubert	RN338 Sud III	RN28
véhicules/j	62 526	52 732	74 077	75 118
PL	7,00 %	10,30 %	7,40 %	7,20 %

Aujourd'hui, les niveaux de trafics des principales pénétrantes de l'agglomération rouennaise sont donc saturées ou proches de la saturation, avec une part PL importante.

2.H] Le report modal c'est 78.595 déplacements en voiture en moins

part relative et en nombre de véhicules par jour (en moyenne)

	Trafic 2024 sans CER	Trafic 2024 avec CER	Evolution %	Evolution Nbr V
A150				
VLJA	57 750	55 950	-3	-1 800
PLJA	3 700	4 700	27	1 000
TMJA	61 450	60 650	-1	-800
Pont Flaubert				
VLJA	49 900	48 200	-3	-1 700
PLJA	3 800	5 650	49	1 850
TMJA	53 700	53 850	0	150
RN338 (Sud 3)				
VLJA	63 250	60 750	-4	-2 500
PLJA	6 400	7 000	9	600
TMJA	69 650	67 750	-3	-1 900

Cet extrait montre, dans la partie Ouest, l'évolution des VL et des PL, entre un scénario avec CER (Contournement Est de Rouen) et sans CER . On voit que non seulement il n'y a pas de gain au niveau des poids lourds mais que ces autoroutes sont bien des "aspirateurs à camions" puisqu'il y en a plus "Avec" CER que "Sans". Sur les VL on voit que les diminutions sont de l'ordre de 2.000

véhicules/jour en moyenne. Nous rappelons que notre association a proposé un plan alternatif, dont la cible est les 530.000 véhicules/jour qui font moins de 5 km (source EMD 2017), et qui fixe un objectif de 15% de report modal en direction des autres modes de déplacements en 5 ans soit une réduction de près de 80.000 véhicules/jour.

À noter que les chiffres avancés à l'Est sont bien plus importants en matière de réduction mais ils restent aux alentours de -2500 VL/J ce qui est bien loin des résultats de politiques de report modal.

3] ANALYSE CRITIQUE DE L'ÉTUDE DE LA DREAL, PARTIE ALTERNATIVES.

3.A] Le péage sur l'A28 au Puceuil.

Cette proposition, issue de la Métropole, ne fait pas partie des alternatives que nous avons instruites, nous prenons donc acte des arguments et-nous étudierons ultérieurement cette idée de façon spécifique.

3.B] Les centres routiers : un traitement pour le moins discutable.

La DREAL attaque donc cette idée sur le plan juridique en jugeant que l'interdiction des poids lourds à certaines heures (heures de pointe) serait très difficile à défendre devant un tribunal et renverrait à des jurisprudences. Notamment une, qui date de 1933... À lire le document le message est clairement très pessimiste.

Pourtant en Région parisienne, en mai 2021 un arrêté⁷ était pris sur les restrictions de circulation des poids lourds venant compléter un arrêté de 2015, avec des mesures temporelles (créneaux horaires et jours spécifiques...). Il existe donc des territoires qui ont su contourner les jurisprudences qui effraient la DREAL... De quoi créer de l'espoir puisque juridiquement il y a des précédents.

Enfin, une telle démarche (régulation pour PL) imposerait une nette dégradation des conditions de rentabilité économique de la filière du transport routier, déjà soumise à des contraintes fortes en la matière ainsi que des effets négatifs importants sur la compétitivité des entreprises de l'agglomération ainsi que du Port de Rouen.

⁷ <https://www.domformateur.com/pages/transport-de-marchandises/interdiction-de-circulation.html>

Cet argument de la rentabilité économique de la filière routière en France, qui pourrait être mise à mal par des interdictions partielles de circulation, est à considérer, en prenant un angle de vue économique au niveau européen et mondial comme négligeable. À ce degré d'analyse, on peut affirmer sans grand risque que d'autres phénomènes sont bien plus structurants de la récession. Par exemple, le dumping social européen associé à des coûts du travail importants, le prix du carburant par effet de limitation des ressources naturelles et amplifié par les phénomènes spéculatifs sont de véritables facteurs structurants des évolutions économiques. Les données récoltées⁸ par le ministère ne disent pas autre chose en décrivant un phénomène structurel, où la part de la diminution liée à des interdictions locales et temporaires est quantité négligeable.

TRANSPORT ROUTIER INTÉRIEUR

En milliards de tonnes-kilomètres

	2003	2008	2013	2018
Pavillon français	209,9	217,5	188,0	192,9
National (PTAC ¹ > 3,5 t)	171,2	181,9	155,9	161,9
Compte propre	31,7	29,3	31,6	40,0
Compte d'autrui	139,4	152,7	124,4	121,9
International (PTAC > 3,5 t)	18,1	13,6	9,4	6,5
VUL ² (PTAC ≤ 3,5 t)	20,6	22,0	22,7	24,5
Pavillon étranger	87,2	109,9	103,9	124,4
Transport routier intérieur	297,0	327,5	291,9	317,3

¹ Poids total autorisé en charge.

² Véhicules utilitaires légers.

Source : SDES, CCTN 2019

L'argument massue est la consommation des terres naturelles liées à la construction des centres routiers, une sorte de pavé dans la mare des défenseurs des alternatives au transport routier. À lire le rapport de la DREAL, nous proposerions donc, en pleine incohérence, des projets qui nuisent à la biodiversité. Ironie de l'argumentation quand on sait que c'est 516 hectares qui sont menacés par l'A133-A134 !

Un calcul rapide fondé sur le trafic PL circulant sur l'A28 dans le sens « Abbeville-Rouen » sur le créneau 6h/10h (chiffres 2019 : environ 1 022 PL par jour ouvré), montre que la proposition de la Métropole dans ce secteur conduirait à multiplier cette surface de 4 ha par 7 pour répondre à la demande. **Il faudrait donc envisager 28 ha pour le stockage temporaire des PL de l'A28 dans un sens de circulation.** L'exercice serait à conduire aussi avec les trafics de l'A150, de la Sud III, de la RN31 en entrée de Rouen pour être complet par rapport à cette proposition de la Métropole. Ces emprises devant se situer au niveau des limites de secteurs d'interdiction de circulation pour les PL, il est très probable qu'elles soient à trouver sur des terrains naturels (des friches à reconvertir n'étant pas forcément disponibles dans tous les secteurs concernés).

Ce passage est encore très symptomatique de la manipulation des chiffres dans cette étude. Tout d'abord, le créneau horaire 6 h/10 h est bien trop étendu. L'idée que nous défendons, sans avoir la précision de la position de la Métropole, est entre 7h30 et 9h30, ce qui fait deux fois moins

⁸ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-03/datalab-66-chiffres-cles-transport-edition-2020-mars2020.pdf>

de temps . Bien évidemment, nous avons précisé qu'il pouvait y avoir des modifications après des études techniques sur le sujet. Donc ce chiffre de 28 hectares peut déjà être réduit facilement, de moitié. De plus, les transporteurs routiers pourraient adapter leurs horaires afin d'éviter de perdre du temps sur Rouen et donc nous aurions une diminution du nombre de poids lourds sur ces créneaux horaires. Et enfin, on pourrait imaginer une application qui spécifierait que le centre routier est en voie de saturation et, dès lors, qu'il faut que les routiers utilisent les aires d'autoroutes en amont.

Nous avons trouvé la lecture de cette partie de l'étude de la DREAL excessivement désagréable car il est indéniable que la volonté est de construire une position à charge, jusqu'à aller nous provoquer avec les 28 hectares de potentielle consommation de terres naturelles !!

3.C] Non, nous ne considérons pas le contournement Ouest comme la solution unique à l'instar de la DREAL avec l'A133-A.134

Dans ce passage, la DREAL tend à enfermer le débat entre soit l'Est soit l'Ouest en feignant d'oublier tous les autres aspects que l'on peut développer en matière de mesures complémentaires.

Cet argumentaire revient à soutenir l'idée d'un « contournement Ouest existant » pour s'opposer à la réalisation du Contournement Est. Cette idée de Contournement Ouest, ne remplirait aucunement les objectifs du projet A28/A13 – Contournement Est de Rouen. Elle n'est pas explicitement évoquée dans le courrier du 9 février de la Métropole Rouen Normandie, mais apparaît bien en référence à la Commission Mobilité 21, dans sa délibération du 8 février 2021 (paginée 21) présentée aux élus.

Cette phrase est typique de la démarche de la DREAL en ce qu'elle essaie de positionner le débat sous un angle où effectivement sa démonstration va être cohérente. Mais sans redétailler l'ensemble des propositions dans cette contribution complète qui traite de nos propositions alternatives⁹ en matière de transport de marchandises par la route, nous souhaitons rappeler quelques mesures que nous préconisons :

Au-delà de l'utilisation des infrastructures routières à l'Ouest que nous défendons avec une série d'aménagements spécifiques :

- **Élargissement A150, couloir BHNS, parking de délestage.**
- **Utilisation du Boulevard Maritime plutôt que SUD III**
- **Aménagement de plages horaires d'exclusion des PL.**
- **Aménagement de murs anti bruit et d'alignements d'arbres de haute tige sur le linéaire.**

⁹ <http://www.effetdeserretoimeme.fr/wp-content/uploads/2020/12/Alternatives-PL.pdf>

Nous préconisons de manière complémentaire de :

- **Détourner plus largement par l'Ouest (en utilisant une partie de l'A13) et par l'Est (A26-A19) les camions internationaux.**
- **Développer le transport fluvial.**
- **Accélérer de la réalisation de l'autoroute ferroviaire entre Cherbourg/Bayonne¹⁰ et la connecter à Calais/ Le Havre pour obtenir un axe Nord/Sud.**
- **Créer deux autoroutes ferroviaires pour les camions entre, Strasbourg/ Paris/ Bayonne et Le Havre/ Paris /Strasbourg, et surtout avancer sur la coopération avec l'Espagne enclenchée en 2017¹¹ (voir annexe 3)**
- **Développer un Centre de Distribution Urbaine sur la Métropole Rouen Normandie pour absorber une partie des VUL.**

La DREAL, en traitant ce sujet important du transport de marchandises de façon très partisane, se disqualifie en matière de crédibilité, en oubliant totalement les enjeux pourtant fondamentaux, tant économiques qu'environnementaux d'un report modal du transport des marchandises qui permettrait de diminuer les factures énergétiques, les rejets de polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

3.D] Utilisation de l'A150 pour améliorer les mobilités.

Le constat que de nombreux acteurs ont pu établir sur l'A150 entre Barentin et Rouen tend à démontrer que l'utilisation des infrastructures de transports routiers existantes était à privilégier plutôt que de construire de nouveaux projets. Sur ce tronçon, nous proposons un élargissement de l'infrastructure routière avec la création d'un transport collectif, mais aussi d'une voie de covoiturage, entre Barentin partie haute et Rouen.

Nous n'avons pas de données suffisantes pour hiérarchiser les solutions que sont le BHNS en site propre et l'utilisation de la gare de Barentin, mais au vu de la position géographique de cette dernière dans une section difficilement accessible, dans la pente, et des flux importants qui y circulent, une complémentarité technique doit être recherchée.

¹⁰ <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/cherbourg-bayonne-la-premiere-autoroute-ferroviaire-de-la-facade-atlantique-7155174>

¹¹ <https://www.ecologie.gouv.fr/autoroutes-ferroviaires>

Les objections de la DREAL sur ce sujet tiennent dans des arguments assez traditionnels qui sont extensibles à l'A133-A34, études complémentaires, coût... À noter que sur toutes ces dimensions les conséquences d'un agrandissement des voies de l'A150 sont bien moins impactantes que celles de l'A133-A134.

Les arguments majeurs étant l'impossibilité de faire à la fois une voie BHNS dans le sens Rouen Barentin et une voie réservée aux véhicules lents, ainsi que la jonction aux barrières du Havre qui représente un pincement important, un goulot d'étranglement.

Sur le premier sujet nous proposons d'étudier une réduction de vitesse pour les véhicules à 70km/h afin de pouvoir affecter l'éventuelle voie dans le sens montant au transport collectif et au covoiturage, et de rendre caduque la proposition d'une voie spécialisée pour véhicules lents.

3.E] Reconfiguration du viaduc des Barrières du Havre et de la Tête nord du Pont Flaubert, la seule voie possible.

Pour ce qui est deuxième écueil pointé par la DREAL, celle du viaduc des Barrières du Havre (VDBH) et de la tête nord du pont Flaubert, nous jugeons que c'est très pertinent. En effet, ce secteur, bas de l'A150 jusqu'au pont Flaubert, datant des années 1970 n'est pas du tout adapté au gabarit du pont Flaubert construit en 2008. L'étude de la DREAL elle-même, met en exergue les difficultés de circulation liées à ces entités qui représentent des zones de fortes congestions et d'in capacité à intégrer des solutions innovantes en matière de mobilités durables. Ce rapport pointe aussi que l'âge du VDBH va entraîner des coûts de maintenance importants et que la requalification de la tête nord du pont Flaubert va être complexe techniquement et coûteuse financièrement, notamment dans la difficulté de la connexion entre cette tête nord et les VDBH.

Au vu de ces éléments et afin de rendre possible la question de l'agrandissement de l'A150, et dans une volonté d'avancer sur les continuités nous proposons d'orienter les politiques publiques vers une refonte complète de ces deux secteurs, VDBH et tête nord du pont Flaubert. C'est d'ailleurs une piste envisagée par la DREAL qui va même jusqu'à chiffrer des options et admet que d'ici 4 ans il faudra agir sur ce secteur.

A l'horizon 2025 / 2026, la continuité à 2 voies de circulation du sens Sud – Nord entre le pont Flaubert et l'autoroute A150 deviendra un enjeu fort pour l'État, afin de limiter les risques de congestion en tête Nord du pont Flaubert suite à la mise en service des accès définitifs Rive gauche et limiter les phénomènes de congestion récurrentes dans le sens Barentin – Rouen.

4] UN CHOIX POUR L'AVENIR DU TERRITOIRE PARTAGÉ.

Les fins connaisseurs du dossier complexe des mobilités des personnes et des marchandises savent pertinemment que la situation actuelle, héritée de plusieurs séries d'erreurs de conception des infrastructures de transport, est enlisée. Nous affirmons que la solution de l'A133-A134 est une réponse très coûteuse financièrement, très impactante pour l'environnement (Annexe4) et les populations locales et finalement peu efficace en termes de mobilité. De plus, elle n'enclenche pas de politiques publiques dites vertueuses en rapport avec les enjeux du XXI^{ème} siècle, elle ne fait qu'achever les politiques du XX^{ème} siècle.

À travers l'étude de la DREAL, mais aussi du travail d'élaboration de propositions alternatives initiales, et des propositions présentées dans ce document, il semble pertinent d'affirmer que plusieurs solutions se dessinent pour l'avenir des mobilités des personnes et des marchandises à Rouen. Ces deux options peuvent se résumer ainsi, réaliser l'A133-A134 qui clivera politiquement le territoire, ou bien établir un plan d'adaptation basé sur le report modal qui puisse faire consensus. **C'est pourquoi nous demandons au gouvernement d'arrêter le projet d'A133-A134, clivant sur le territoire, et dans un objectif de recherche de consensus de permettre, par la démocratie, l'essor des seules solutions faisant consensus, celles appuyées sur la notion de report modal.**

Annexe 1 Visuel Effet de Serre Toi Même et Collectif NON A133-A134.



Annexe 2 Visuel Effet de Serre Toi Même et Collectif NON A133-A134.

**Autoroutes
Ferroviaires
L'avenir !**

-18 400 tonnes de CO2

économisées par an
sur la ligne Calais Boulou.

**association
effet de serre
toi-même !**

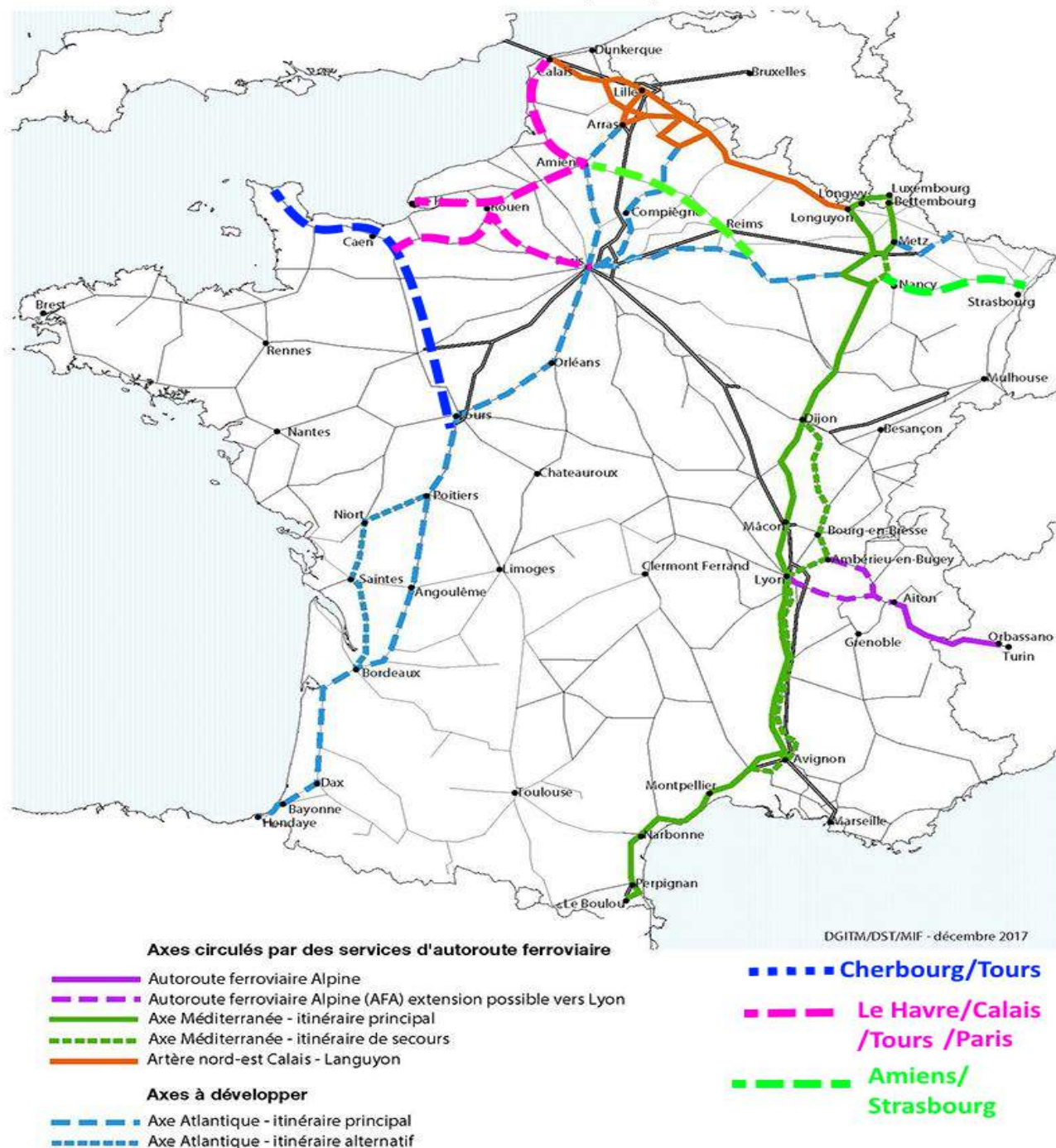
**Les deux
autoroutes à
péage
A133-A134
c'est
+50 000
tonnes de
CO2 par an.**

**CECI N'EST PAS UN CONTOURNEMENT
A133 - A134
NON**

Groupe **ALAINÉ**
ANYTHING IS POSSIBLE

Annexe 3 Carte des propositions en matière de création ou d'accélération des autoroutes ferroviaires.

Itinéraires pour services d'autoroute ferroviaire Situation actuelle et perspective



Autoroute ferroviaire entre Cherbourg/Bayonne et la connecter à Calais/ Le Havre pour obtenir un axe Nord/Sud. Autoroutes ferroviaires pour les camions entre, Strasbourg/ Paris/ Bayonne et Le havre/ Paris /Strasbourg et surtout avancer sur la coopération avec l'Espagne comme enclencher en 2017.

Actualité

LE BULLETIN
MARDI 1^{ER} JUIN 2021
www.normandie-actu.fr

5

Contournement Est : le préfet a reçu le collectif d'opposants à l'A133-A134

Alors que les alternatives proposées par la Métropole Rouen Normandie au Contournement Est de Rouen sont toujours examinées par les services de l'État, le Collectif Non à l'A133-A134 a été reçu mercredi 26 mai par le préfet Pierre-André Durand. Guillaume Grima, l'un des porte-parole des opposants, revient sur cette entrevue...

Le Collectif Non à l'A133-A134, opposé au Contournement Est a été reçu par le préfet Pierre-André Durand, mercredi 26 mai. Les opposants souhaitent ainsi présenter au représentant de l'État, les alternatives à cette infrastructure pour le trafic de voitures et de camions. Des alternatives qui reposent sur « un principe fort : favoriser le report modal des personnes et des marchandises ».

La « faisabilité » des alternatives à l'étude
Rappelons qu'en février



et des marchandises ».

La « faisabilité » des alternatives à l'étude

Rappelons qu'en février dernier, la Métropole Rouen Normandie s'est désengagée financièrement du projet de Contournement et que le Département de Seine-Maritime et la Région Normandie ont voté une rallonge budgétaire. Toutefois, le vote de la Métropole a conduit le préfet à solliciter les services de l'État afin que les alternatives mises sur la table puissent être étudiées et pour « en examiner la faisabilité », indique la préfecture.

Trouver un consensus de territoire

« Pour nous, le fait d'avoir été reçus par le Préfet, c'est nouveau. C'est un signe. Il prend le temps d'entendre les différents acteurs », indique Guillaume Grima, l'un des porte-parole du Collectif. Pour lui, il est essentiel de trouver un consensus de territoire et que tous les acteurs se mettent autour de la table. Seulement voilà, le Collectif constate aussi que le consensus ne pourra sûrement pas être trouvé autour du projet actuel de contournement. « On ne peut pas s'accorder sur ce projet de deux autoroutes, clivantes et conflictuelles », assure Guillaume Grima, qui ajoute toutefois : « On a besoin de ce consensus entre tous les acteurs, pour trouver des solutions et pour avancer », chacun devant prendre en compte les évolutions du monde actuel.

L'environnement, une question de plus en plus fondamentale

Le porte-parole du Collectif observe en effet que depuis les



Les opposants au Contournement Est de Rouen, regroupés dans le Collectif Non à l'A133-134 ont été reçus par le préfet Pierre-André Durand (Photo d'illustration © Flickr/Frédéric Bisson).

années 1970 où effectivement, la logique était de construire des autoroutes pour le transport notamment, les choses ont changé avec une prise de conscience importante pour l'environnement, qui est « une question de plus en plus fondamentale ». Or, souligne Guillaume Grima, le projet de Contournement ne répond plus aux priorités du XXI^e siècle. De plus, il fait valoir que « ces deux autoroutes déplacent la pollution en l'augmentant. Les alternatives que nous proposons réduisent la pollution », affirme le porte-parole, qui ajoute qu'il est nécessaire d'agir dans des domaines où cela est possible et là où le consensus existe.

Un report modal de 15 % possible à Rouen

Que faire alors, si l'on se passe du Contournement Est tel qu'il est actuellement défini et pour répondre aux attentes des habitants, des entreprises, des transporteurs ? Et comment répondre à des sujets récurrents comme les embouteillages pour accéder à Rouen et que le Contournement vise à diminuer. Guillaume Grima ne nie pas l'existence de ce problème mais selon lui, la solution n'est pas la bonne. Avec le Collectif, il prône en effet le « report modal », qui consiste

à « lâcher le tout-routier pour aller vers d'autres modes de transport, que ce soit les transports en commun, le covoiturage... » et il cite un exemple. « Des études ont montré qu'à Rouen, plus de 500 000 véhicules font moins de 5 kilomètres tous les jours. On pourrait atteindre sur ce nombre un report modal de 15 %, soit plus de 80 000 véhicules en moins. C'est énorme et dix fois plus important que ce que le contournement apporterait. Il y a des actions à mener sur ce sujet mais il faudra trouver ce consensus » insiste Guillaume Grima, qui sait bien qu'évidemment, les actions seront plus compliquées à mettre en place quand il s'agit de personnes qui doivent parcourir 25 kilomètres pour se rendre à Rouen.

Le péage, un handicap pour les plus modestes

Mais là encore, il voit justement un autre inconvénient majeur au Contournement : le péage. « Cela amplifie le budget voiture et diminue le pouvoir d'achat des usagers. Or, beaucoup de personnes sont vulnérables sur ce sujet des déplacements en voiture, qui représentent un coût très élevé sur le budget des

familles. On souhaite aussi des solutions qui protègent le porte-monnaie des concitoyens », souligne le porte-parole du Collectif, qui voit dans le report modal, une des solutions à ce problème.

« Il ne faut pas politiser ce dossier complexe. Il faut le garder dans une dimension d'expertise »

Le sujet des axes congestionnés aux abords de Rouen n'est évidemment qu'un aspect du Contournement Est de Rouen, contre lequel Guillaume Grima propose également d'autres alternatives s'agissant du passage des poids lourds à certaines heures de la journée. Et d'ailleurs, à ce sujet, Guillaume Grima estime que des diagnostics partagés devraient être établis pour ce trafic en particulier. « Tout le monde n'est pas

d'accord sur le nombre de camions sur l'axe Nord-Sud », constate le porte-parole.

Résultat de l'étude des services de l'État après les élections ?

Autant de motifs qui expliquent pourquoi le Collectif attend beaucoup de l'étude menée par les services de l'État dont les résultats devaient être annoncés fin mai. « Le préfet nous a dit que l'étude avait pris un peu de retard et qu'elle était plus complexe que ce qu'il avait imaginé », souligne le porte-parole du Collectif, qui suppose que les résultats devraient être connus peut-être après les élections régionales et départementales. Mais il appelle de toute façon le préfet à « ne pas politiser ce dossier complexe » et à le garder dans « une dimension d'expertise ». Aucun calendrier précis ne leur a donc été confirmé pour les résultats de l'étude. Dans un communiqué de presse daté du 26 mai, les services de la préfecture indiquent d'ailleurs que « ce travail d'ampleur est toujours en cours de réalisation. Il sera communiqué aux trois présidents concernés (Région, Département et Métropole) dès qu'il sera finalisé et permettra d'éclairer

tous les acteurs locaux, à partir d'éléments objectifs, sur la soutenabilité des différentes pistes de travail évoquées et leur contribution à la résolution des problèmes structurels de mobilité que connaît la métropole ».

Le risque d'étalement urbain

En attendant, Guillaume Grima prévient que le Collectif reste « prudent et vigilant », pour la suite. « Il ne faut pas se mettre à cran sur ce dossier ou engager une guerre de tranchées. C'est la démocratie qui va faire son œuvre », insiste Guillaume Grima, qui observe toutefois avec optimisme que les dernières élections municipales, à Rouen, ont placé l'écologie au centre des préoccupations des habitants... ce qui n'est pas le cas dans d'autres communes, sur les plateaux Est et Nord de Rouen par exemple, toujours favorables au Contournement Est. Et pourtant, Guillaume Grima avance encore une autre mise en garde face au Contournement Est s'il se réalise : selon lui en effet, il amplifiera le phénomène d'étalement urbain, qui grignote peu à peu les terres. Un dossier (encore) à suivre...

Isabelle Villy

Annexe 5 Avis de L'ARS de 2015.



Direction de la Santé Publique
Pôle Santé Environnement

Affaire suivie par :
Jérémy LE BOUARD
Laurent BRANGIER

Courriel :
jeremy.lebouard@ars.hn.fr
laurent.brangier@ars.hn.fr

Tél. : 02.32.18.32.54
Fax : 02.32.18.25.93

PJ : 1 (avis ARS du 11 septembre 2015 sur dossier d'équipement public présenté à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen, liaison A28-A13)

26764

Rouen, le 08 DEC. 2015

Le Directeur Général
de l'Agence Régionale de Santé
de Haute-Normandie

à

Monsieur le directeur régional
de l'environnement, de
l'aménagement et du logement
Service Energie, Climat, Logement et
Aménagement Durable
Pôle Evaluation Environnementale

Objet : projet de contournement Est de Rouen, liaison A28-A13

Par courriers du 12 novembre 2015, vous sollicitez mon avis sur les mises en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU), plans d'occupation des sols (POS) et schémas de cohérence territoriale (SCoT) de Haute-Normandie liées à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement est de Rouen - liaison A13 A28.

Les communes concernées par le projet sont :

- Dans le département de l'Eure : Allizay, Igoville, Incarville, Le Manoir, Le Vaudreuil, Léry, Les Damps, Val-de-Reuil ;
- Dans le département de la Seine-Maritime : Bois l'Évêque, Boos, Fontaine-sous-Préaux, Gouy, Isnauville, La Nouvelle Chart d'Oisel, Les Authieux-sur-le-Port Saint Owen, Montmain, Oissel, Préaux, Quevreville-la-Poterie, Quincampoix, Roncherolles-sur-le-Vivier, Saint-Aubin-Celloville, Saint-Aubin-Epinay, Saint-Etienne-du-Rouvray, Saint-Jacques-sur-Damétal, Tourville-la-Rivière, Ymare.

Par ailleurs, le projet s'inscrit sur un territoire dont la politique d'aménagement est régie par 3 SCoT : Seine-Eure Forêt de Bord, Métropole Rouen Normandie et Pays entre Seine et Bray.

Le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement Est de Rouen, liaison A28-A13 avait déjà fait l'objet en juillet 2015 d'une consultation de mes services par le préfet de Haute-Normandie. Vous trouverez ci-joint l'avis émis dans ce cadre et qui fait état de la prise en compte des principaux enjeux de santé publique liés à une telle infrastructure : ressource en eau destinée à la consommation humaine, impact sur la qualité de l'air et nuisances sonores.

Siège
31, rue Malouet -
Immeuble Le Mail
BP 2061
76040 ROUEN Cedex
Tél. : 02.32.18.32.18

www.ars.haute-normandie.sante.fr

Je souligne que la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Roncherolles-sur-le-Vivier et de Préaux, notamment dans les zones NCir sur Roncherolles-sur-le-Vivier et Air sur Préaux, présentent une incohérence avec la DUP 1001D0065 du 21 juillet 2015 du captage de Darnetal. En effet, le périmètre satellite impactant ces deux communes et situé sur le tracé de cette liaison A28/A13 impose également que les documents d'urbanisme de ces deux communes respectent les dispositions applicables en périmètre rapproché de protection de captage d'eau potable. Aussi les articles 2.7 à 2.9 des zones NCir et Air des modifications proposées ne permettent pas le respect des dispositions applicables en périmètre rapproché de cet arrêté de déclaration d'utilité publique du captage de Darnetal.

Au-delà de ce point, les éléments communiqués dans le cadre de la présente consultation de l'autorité environnementale n'appellent pas d'observation supplémentaire à mon avis supra et en pièce jointe.

Le directeur général,

**Agence Régionale de Santé
de Haute Normandie**

P/Le Directeur Général
et par délégation
La Directrice de Santé Publique

Nathalie VIARD

Le dossier ne précise pas la compatibilité des modalités de gestion des eaux pluviales lors d'événements pluvieux antiques (pluie cinquantennale pour le secteur Nord, pluie décennale pour le secteur ouest) avec les DUP, notamment en ce qui concerne les captages de St Aubin Epinay. Certains périmètres ne sont pas reportés sur les atlas cartographiques et la compatibilité de toutes les prescriptions avec le projet doit être vérifiée :

- **Darnetal** : cet ouvrage dispose d'une DUP en date du 21/07/2015. Je vous signale que le périmètre de protection rapprochée satellite (PPRS) n'est pas pris en compte dans le projet et dans l'atlas cartographique ; or les excavations sont interdites en périmètre de protection rapprochée (PPR).
- **St Aubin Epinay (3 forages, 2 DUP)** : Ni l'avis de l'hydrogéologue, ni l'arrêté de DUP ne précisent les prescriptions applicables néanmoins la construction de voies de communication et les excavations y sont théoriquement réglementées. L'évacuation des eaux pluviales ne peut se faire que par épendage souterrain.
- **Fontaine sous Préaux (3 sources)** : La DUP est en cours de révision et un avis récent d'hydrogéologue agréé est disponible et préconise la consultation d'un hydrogéologue agréé pour tout projet d'excavation supérieur à 2m et de construction de voie de communication.
- **St Etienne du Rouvray (3 forages publics + 1 forage privé)** : la construction de voie de communication dans le PPR doit être soumise à un avis d'hydrogéologue agréé mais les excavations sont interdites.
Des ouvrages de pompage seront installés dans le secteur ouest afin de dépolluer la nappe et créer une barrière hydraulique. Il convient de s'assurer de la compatibilité de ces dispositions avec le projet.

La situation et l'impact sur les autres ouvrages, situés dans l'Eure, n'appellent pas d'observation de la part de mes services.

- **S'agissant de la présence de sols pollués** :
La pollution constatée (cf. p 388 à 389 de l'étude d'impact) doit conduire à la réalisation d'un plan de gestion pour les terres polluées. Au-delà en considération de la présence de périmètres de protection rapprochés de captage (cf. supra), ce plan de gestion devra inclure les précautions à prendre en phase chantier, notamment pour la protection des travailleurs. En particulier, il m'apparaît difficile d'envisager une réutilisation de ces terres comme remblais dans ces périmètres.

- **S'agissant de l'impact sur la qualité de l'air** :
L'impact du projet sur la santé a été évalué conformément à la circulaire du 25 février 2005 relative à l'évaluation sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières et à sa note méthodologique. Cette étude est globalement bien menée hormis quelques exceptions détaillées ci-après ; des tracés de risque adaptés (NO₂, PM₁₀) ont été pris en compte en plus du benzène initialement recommandé.

L'étude de trafic conditionnant le contenu notamment de l'étude d'impact santé, sa présence en tant qu'annexe (ou document mis à disposition) aurait permis d'améliorer la transparence et lisibilité du dossier. Je vous fais part des interrogations ou demandes de précision suivantes :

- Pourquoi la maille se limite-t-elle à ce territoire (les cartes montrent des conséquences encore en bordure de carte) ?
- Comment ont été pris en compte les reports de trafic des infrastructures existantes vers les nouvelles en fonction du prix ? Du trafic de l'A28 vers l'A13 ?
- L'interaction avec l'aménagement des bretelles du pont Flaubert a-t-elle été étudiée ?
- L'étude de trafic se base sur l'hypothèse d'une population en 2024 égale à celle de 2009. Quelle est l'influence de cette approximation ?

Il serait également pertinent que soient annexées au dossier (ou mises à disposition) les études détaillées sur la qualité de l'air ainsi que l'état initial.

L'étude d'impact ne reprend pas suffisamment les données de l'état initial sur la qualité de l'air. Alors que ces données auraient apporté un véritable éclairage sur le dossier. En particulier, aurait dû être reportée la présence de « points noirs » en termes de pollution atmosphérique (notamment le « rond point aux vaches » où les valeurs-guides pour la qualité de l'air sont déjà souvent dépassées

(notamment pour le NO₂). Considérant une probable augmentation de trafic et des émissions atmosphériques, des campagnes de mesure et/ou la mise en place de solutions d'atténuation (écrans végétaux...) pourraient être envisagées.

Par ailleurs, la possible décalage entre la modélisation et les mesures aurait dû être discutée: au niveau du rond point des vaches, la modélisation prévoit des concentrations maximales en NO₂ de 27 µg.m⁻³ en bord de route (en moyenne annuelle) alors que l'état initial a montré des concentrations (sur trois semaines) bien supérieures, notamment en hiver.

Les éléments présents dans le dossier d'enquête publique préalable démontrant in fine que le projet induit une hausse des émissions de polluants d'environ 4% et 5% pour le CO₂. Ceci est notamment dû à l'augmentation des vitesses et distances parcourues. Néanmoins, le déplacement d'une partie du trafic vers des zones moins densément peuplées tend à contrebalancer les effets de cette hausse des émissions en termes d'exposition des populations. L'étude des Indices Pollution Population (IPP) mesure ces deux effets et conduit en une « évolution de l'IPP non significative » si l'on prend en compte la pollution de fond. Sans prise en compte du bruit de fond, l'évolution est faiblement positive (1 à 5%). Il est donc inexact que soit indiqué à plusieurs reprises que l'impact sur la santé est globalement positif. En effet, la note méthodologique annexée à la circulaire du 25 février 2005 précise : « Dans le cas où il y a de fortes différences (> 20 à 30 %) entre les indicateurs globaux propres à chaque tracé, il peut être raisonnablement admis que la solution à plus faible coefficient est la meilleure sur le plan de la santé. Lorsque les différences seront plus faibles, les bilans « santé » peuvent être considérés comme équivalents ». Il est également ajouté que « l'état de la connaissance médicale actuelle ne permet pas de répondre à la question suivante avec suffisamment de certitude : vaut-il mieux privilégier une solution avec une population importante exposée à de faibles niveaux (ou moyens) plutôt qu'une solution forte concentration avec une population faible (ou moyenne) ? ».

De plus, la note méthodologique annexée à la circulaire supra indique que « pour les tracés neufs, cette méthodologie n'a véritablement de sens que si l'on prend réellement en compte l'urbanisation future induite par la nouvelle infrastructure. Ce point est d'ailleurs un des points délicats de la méthode et doit être traité dès le début des études en liaison avec les spécialistes de trafic qui doivent théoriquement prendre en compte cette future urbanisation lorsqu'ils mettent au point le modèle de trafic en milieu urbain ou périurbain. »

Dans ce projet, la prise en compte de l'urbanisation future est insuffisante ou peu lisible et constitue un point faible du dossier. L'infrastructure influant le développement des territoires traversés et/ou proches et comme évoqué à de nombreuses reprises et à juste titre, le projet pourrait avoir des conséquences positives en termes d'émissions de polluants et de CO₂ si sont effectivement menés à leur terme les projets conditionnés par sa réalisation : parcs relais, aires de covoiturage, aménagements des pénétrantes pour permettre l'extension du réseau de transports collectifs à haut débit. Il pourrait en revanche être une menace pour la qualité de l'air s'il induisait un développement non maîtrisé de la périurbanisation et de petites ZAC par les communes concernées au détriment d'un projet de territoire plus global (cf. p.385 de l'étude d'impact).

En outre :

- p.184 : à propos de l'augmentation des émissions de CO₂, la mention que celles-ci sont plutôt « situées en périphérie ou leur captage est facilité par les bois et les sous bois » me paraît insuffisamment chiffré ;
- p.250 : il est évoqué le décongestionnement des pénétrantes de l'agglomération, en lien avec le développement de transports doux. Il convient cependant de noter qu'une mise en place de voies réservées pourrait contrebalancer les conséquences sur la congestionnement d'une baisse du trafic. Un développement sur la manière dont sont pris en compte (ou non) ces effets croisés aurait été pertinent ;
- p.252 et suivantes : il est ici listé les réseaux existants des collectivités et ce qu'il serait possible de réaliser comme interconnexions. Sans élément plus explicite sur le phasage de ces projets, cette partie manque de consistance. En revanche, certains projets qui auraient peut-être pu être associés au présent aménagement (aire de covoiturage notamment) sont conditionnés à des études ultérieures ;
- p.254 : il est sommairement noté que « le fait que le projet soit doté d'un péage permettra d'inciter à l'usage des transports collectifs pour les déplacements locaux ». Cette affirmation pourrait être supprimée ou démontrée compte tenu de la nécessité d'accéder jusqu'aux points de départ des lignes de transports en commun ;
- p.344 : dans les tableaux, les chiffres IPP sont inversés par rapport à ce qui est présenté dans le volet air ;
- p.497 : la compatibilité avec le plan de protection de l'atmosphère est insuffisamment étudiée.

S'agissant de l'impact acoustique

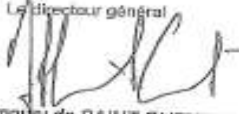
Il peut être regretté un défaut de structuration des informations communiquées dans les différentes parties de l'étude d'impact et un déficit du niveau de détail et de transparence dans les démonstrations produites.

L'état initial s'appuie sur une modélisation du niveau sonore au niveau de la zone d'étude basée sur cinq campagnes de mesurage réalisées in situ entre 1999 et 2007, ayant intégré 31 points de référence. Leur mode de sélection n'est pas précisé. Par ailleurs, étant donné l'ancienneté des premières mesures, localisées notamment au niveau de la liaison avec l'A13 dans le département de l'Eure, l'éventualité d'évolutions, notamment dans le tissu industriel auprès de la bande d'étude, auraient à minima mérité de susciter une discussion. Les données issues des cartes stratégiques de bruit élaborées dans le cadre des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures routières et ferroviaires proches du projet sont également utilisées. Il en est déduit les zones d'ambiance sonore modérée et non modérée du fuseau d'étude. Il peut être regretté que l'emplacement des établissements sensibles, en particulier sanitaires, médico-sociaux et scolaires, n'ait pas été reporté sur un document cartographique.

L'impact acoustique du projet est modélisé à l'horizon 2044 : il n'aurait pas été superflu de rappeler les paramètres ayant concouru à cette simulation (estimation du trafic, en particulier). L'étude d'impact ne reprend que la cartographie des quatre secteurs de la bande d'étude pour lesquels les niveaux de contribution sonore de l'infrastructure conjecturée dépasseraient les valeurs maximales réglementaires auprès des habitations. Il a été constaté une discordance entre les niveaux cartographiés et les valeurs de pression acoustique chiffrées (par exemple pour la ferme de l'Essart à Préaux et le hameau du Boc à Boos : niveaux sonores compris dans les intervalles [55, 60 dB(A)] en période diurne et [50, 55 dB(A)] en période nocturne sur les documents graphiques, alors que des valeurs respectives de 60,7 et 62,8 dB(A) sont prises en compte pour le dimensionnement des mesures correctives). Il n'est pas rappelé pour chaque point noir, le type d'ambiance préexistante (modérée ou non) : cependant, il apparaît que les deux habitations citées plus haut bénéficient d'une ambiance modérée, à contrario du point noir de Saint-Etienne-du-Rouvray où les niveaux sonores initiaux sont très élevés. Or, l'ensemble des traitements étudiés et calibrés visent à atteindre un niveau acoustique inférieur à 60 dB(A) auprès de toutes ces cibles habitations, alors que l'objectif réglementaire en la matière diffère selon la typologie d'ambiance préexistante. Il n'est également pas indiqué la période (diurne et nocturne) considérée. In fine, il n'est pas démontré que la valeur limite réglementaire de contribution nocturne de 55 dB(A) dans ces zones à ambiance modérée ne soit pas dépassée. Par ailleurs, ce défaut de corrélation observée entre les rares valeurs chiffrées fournies et les représentations graphiques pourrait soulever des réserves quant au degré de fiabilité des informations communiquées. Au-delà des secteurs nécessitant des aménagements compensatoires qui sont examinés, la situation acoustique future de certaines zones habitées situées à proximité immédiate, voire dans la bande d'étude, (hameau du Bois Tison à Saint-Jacques-sur-Dametail, les Pérelles à Saint-Aubin-Celloville, notamment), aurait pu faire l'objet d'un focus particulier.

L'articulation avec le PPBE de la Métropole Rouen Normandie, approuvé en 2012, est à prévoir, notamment dans ses objectifs relatifs à la définition et préservation des zones calmes.

Mes services restent à votre disposition pour tout complément d'information utile.

Le directeur général

Amaury de SAINT-QUENTIN