

**SORTONS DU  
SIECLE DU  
PETROLE !**

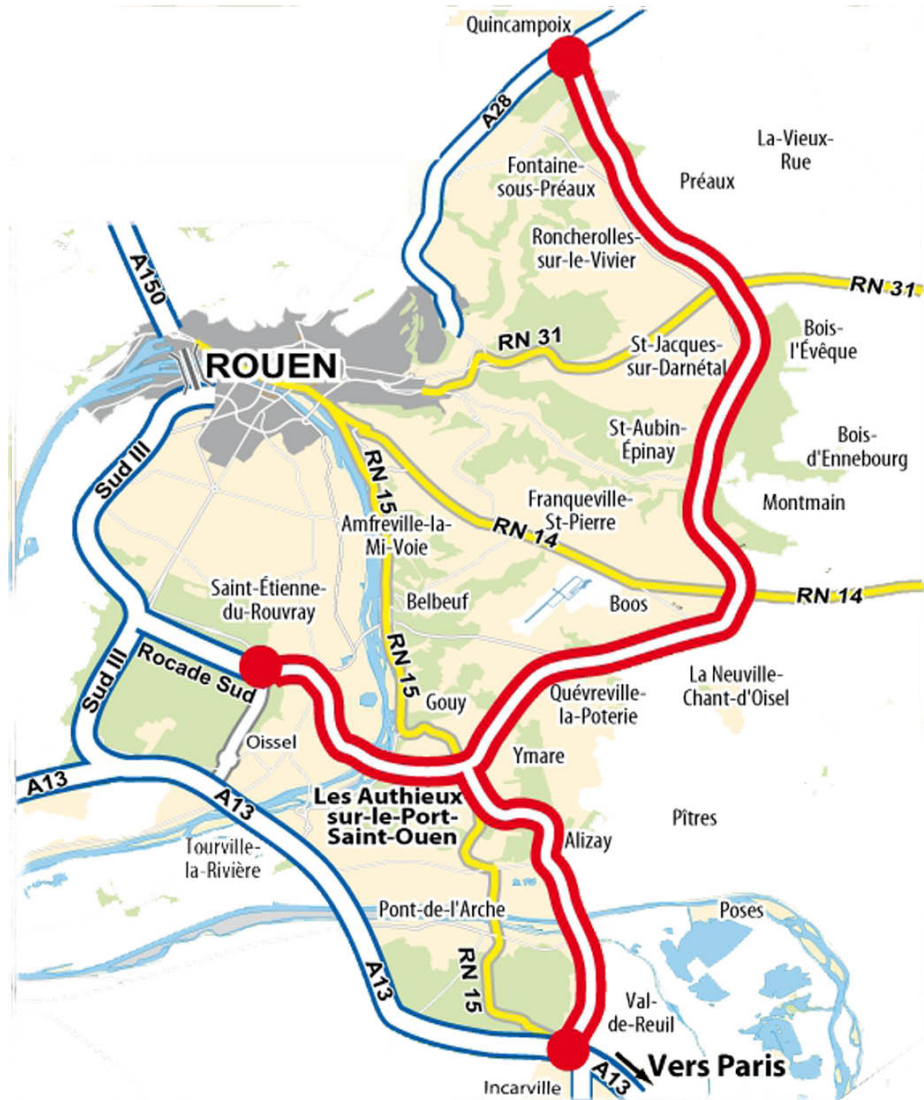
**ARRETONS  
ENSEMBLE  
LE PROJET  
A133-A134**



# A133-A134 : Le projet

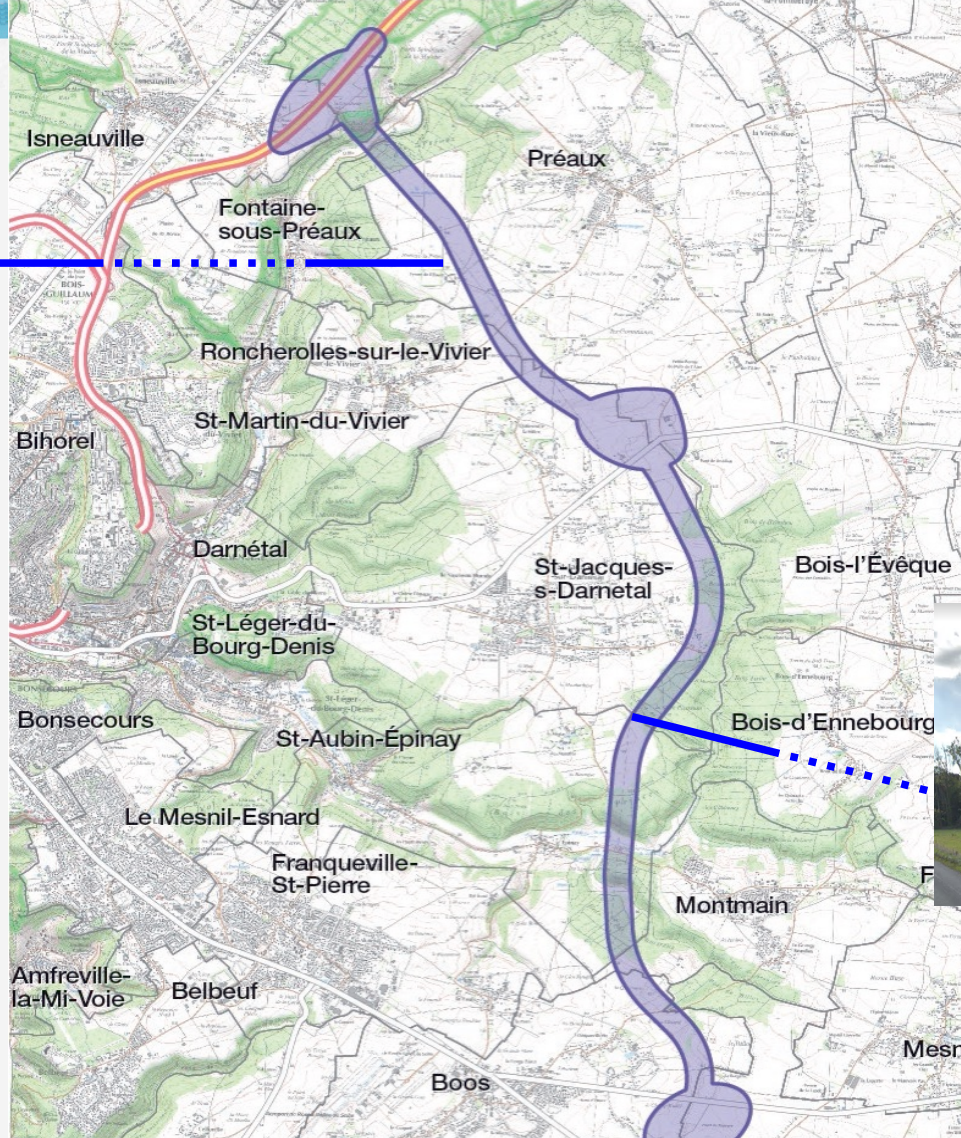
association  
effet de serre  
toi-même !

- × **Longueur 41.5 KM.**
- × **Péage 4 à 5 euros.**
- × **Infrastructures 8 viaducs**
- × **Coût plus d'un milliard d'euros.**
- × **Échangeurs 10 points d'accès.**





# A133-A134 : Le projet

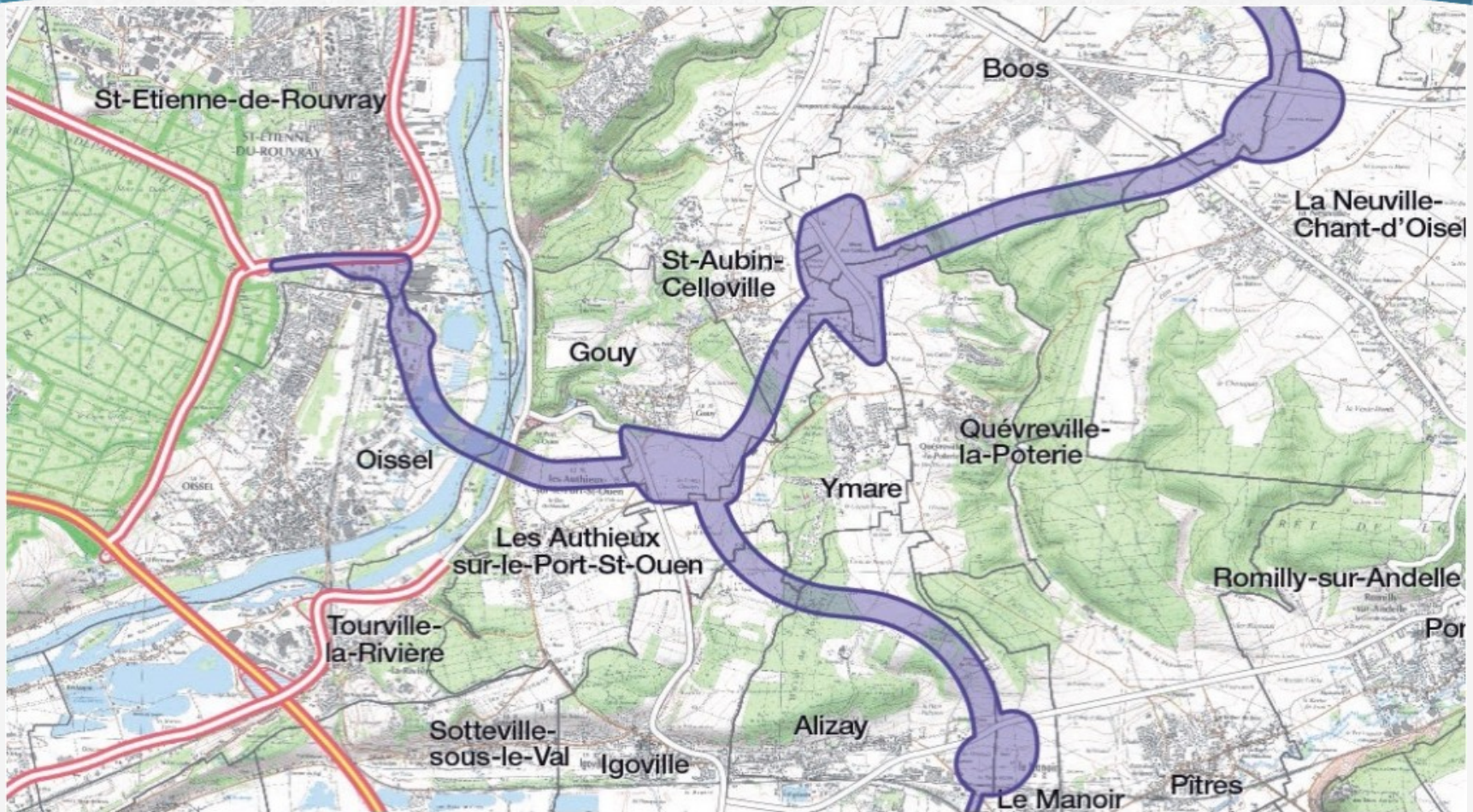






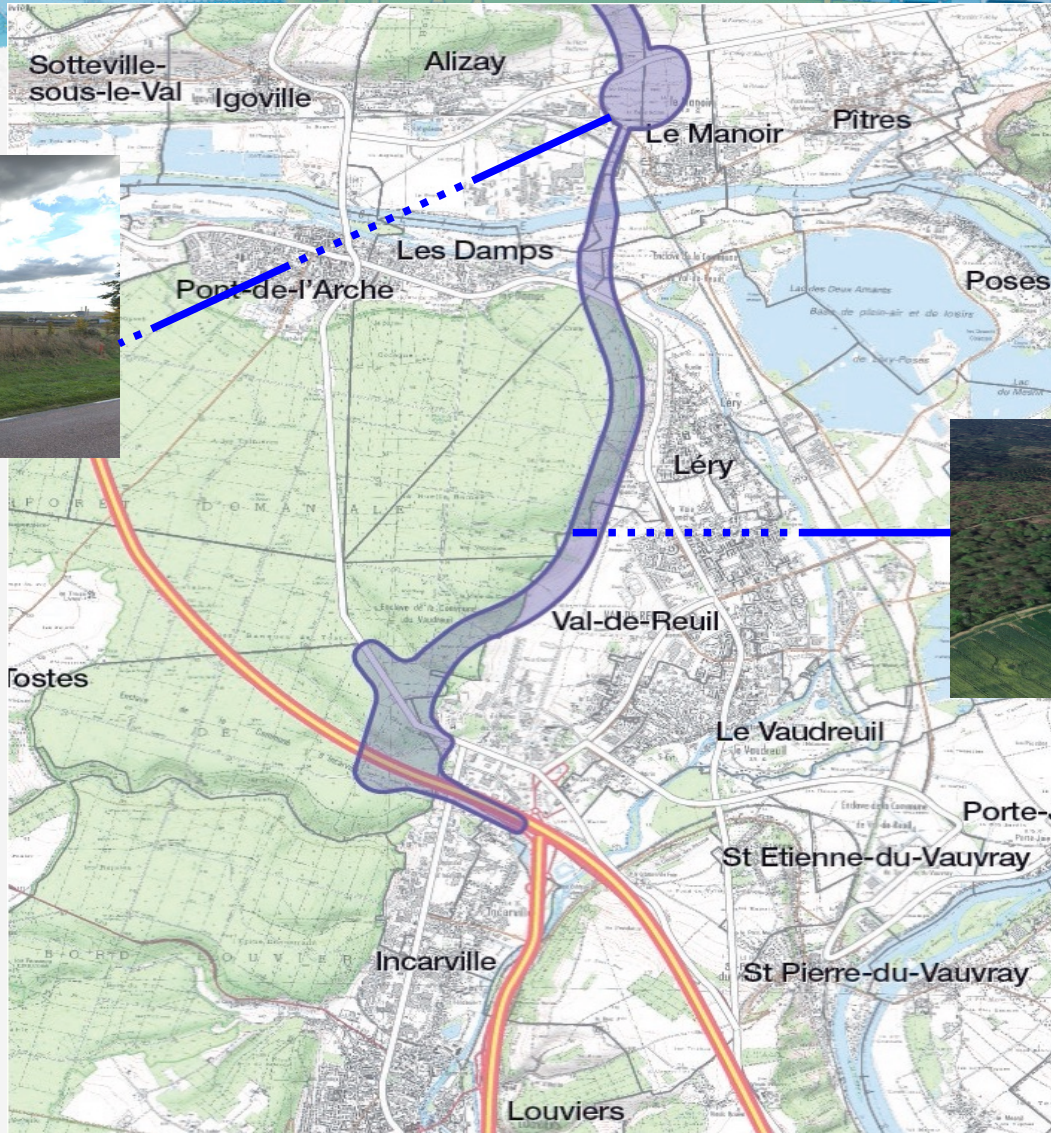
association  
effet de serre  
toi-même !

# A133-A134 : Le projet





# A133-A134 : Le projet





# A133-A134 : Le projet

## Le coût total :

900 Millions d'euros valeur 2015 Hors Taxe.

1 milliard minimum à la date de la réalisation (2024 ?).

## Le coût public :

245 M€ pour les collectivités locales

Département 76 : 40 M€,

Région : 205 M€

245 M€ pour l'Etat soit 490M€

Rappelons que le département  
27 s'est désengagé (-25M€)  
ainsi que la CASE (-25M€) et  
la Métropole de Rouen : -  
66M€.

## Le coût dit privé :

400 M€.

l'investissement est à 55% public  
et les bénéfices des autoroutes  
sont à 100% privé. Méthode  
fréquente pour enrichir des  
entreprises du privé avec de  
l'argent public.

Le concessionnaire bénéficiera  
des recettes de péage pour se  
rembourser sur une longue durée.



# A133-A134 : Le projet

## 9 Coût des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Au stade de définition actuel du projet, il est possible d'estimer le coût des mesures mises en œuvre en faveur de l'environnement et de la santé humaine par grands postes d'actions. Ce coût est nécessairement amené à évoluer selon l'affinement technique du projet et la conduite des procédures d'autorisations administratives ultérieures. L'estimation présentée ci-après peut donc être considérée comme une base minimum d'actions au profit de l'environnement et de la santé humaine.

Le coût des mesures mises en œuvre en faveur de l'environnement et de la santé humaine à ce stade s'élève à un montant total de 55,8 millions d'euros hors taxes en valeur janvier 2015. La distribution par poste est la suivante :

- Milieux naturels : 25,7 M€<sub>2015</sub> hors taxes
- Hydrogéologie : 1,1 M€<sub>2015</sub> hors taxes
- Acoustique : 3,6 M€<sub>2015</sub> hors taxes
- Paysage : 6,4 M€<sub>2015</sub> hors taxes
- Cadre de vie : 11,3 M€<sub>2015</sub> hors taxes
- Agriculture – aménagement foncier : 7,4 M€<sub>2015</sub> hors taxes

Ce montant n'intègre pas le coût des bassins de traitement des eaux, estimé à ce stade à 13,5 M€ hors taxes, soit 50 % du coût de l'assainissement de la voirie, tout comme il n'intègre pas le surcoût lié au choix volontaire du maître d'ouvrage de traverser l'ensemble des grandes vallées au moyen de viaducs.

Cette estimation ne tient également pas compte des coûts liés à la mise en œuvre de la politique du 1 % paysage.



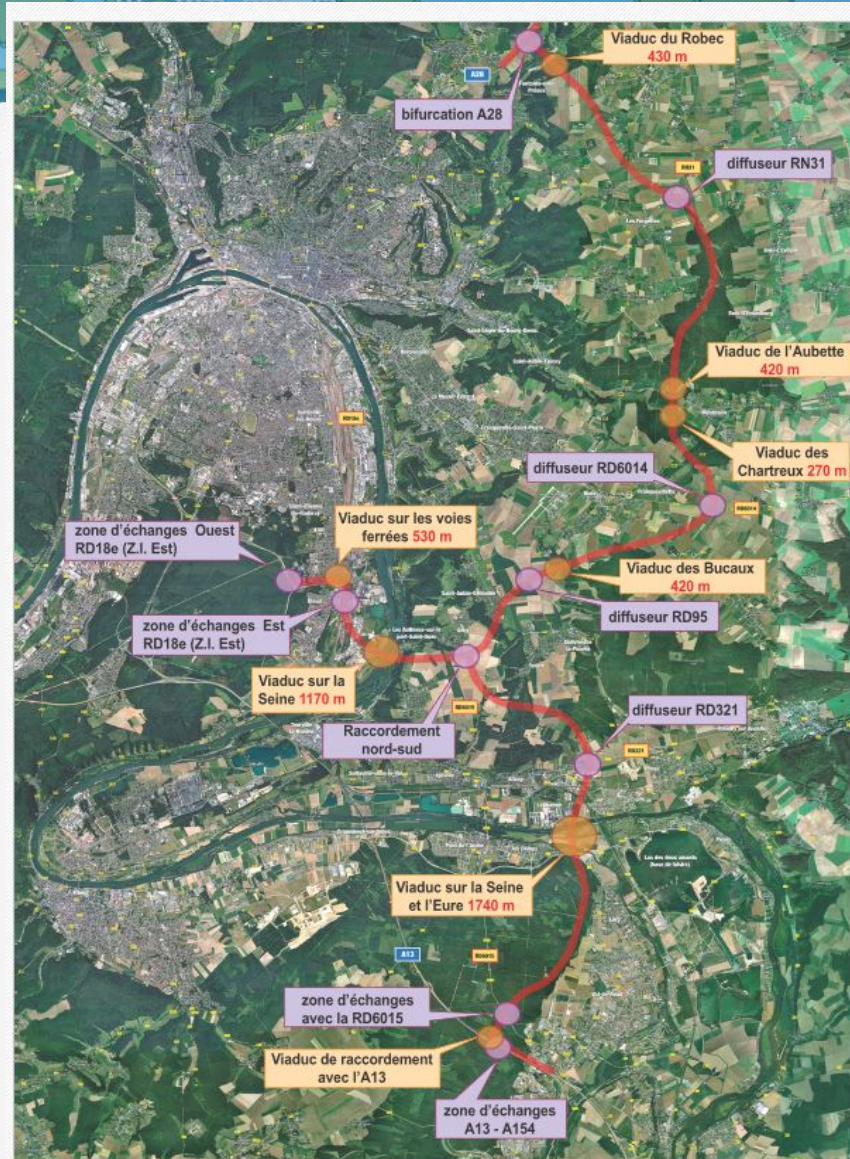
# A133-A134 : Le projet

Soit 4980 m de viaduc !  
Explication du coût  
équivalent à celui d'une  
autoroute de montagne !  
24.5 millions le kilomètre...

- **Les coûts moyens** de construction varient de 1,8 million d'euros par kilomètre (Portugal) à 13,1 millions d'euros par kilomètre (Suisse).

- **En France** 4,8 millions d'euros pour les autoroutes réalisées et 5,2 millions d'euros pour les autoroutes en projet.

Source le JO Sénat du 04/03/1999 - page 699

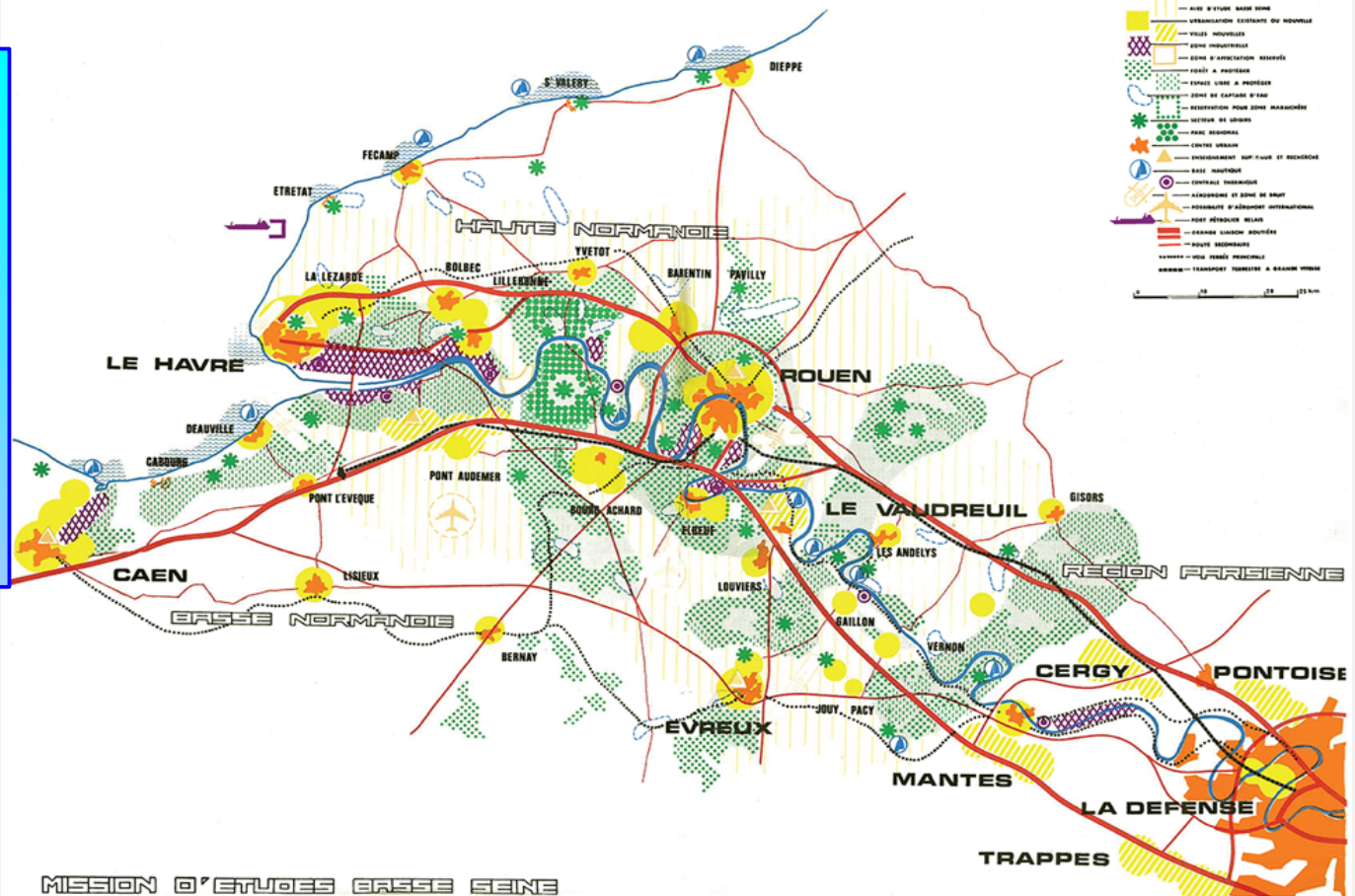




# L'historique du projet.

- En 1972, l'A15 devait permettre de relier le Port de Gennevilliers aux ports de Rouen (via un contournement) et du Havre.
- L'A15 devait aussi relier les villes nouvelles – Cergy-Pontoise et le Vaudreuil (et ses 100 000 habitants à venir).

## SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA BASSE SEINE





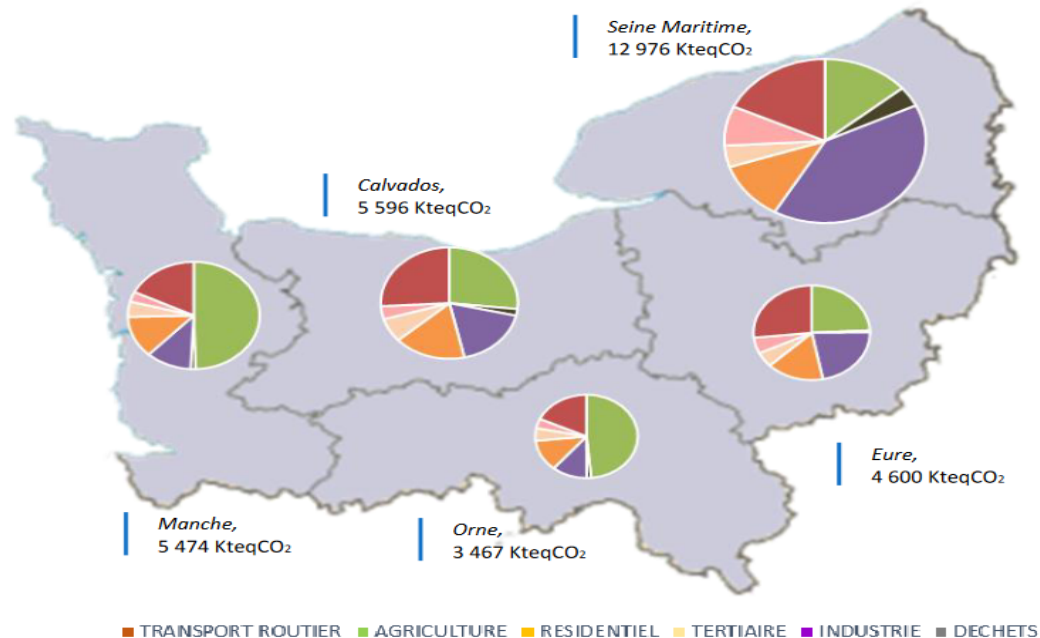
# Les impacts climatiques.

D'après le rapport annuel 2020 du Haut Conseil pour le Climat (HCC), la **moyenne nationale est à 6.9 teq.CO2 par habitant.** La Normandie, avec **9.7 teq .CO2 par habitant** en Normandie (hors branche énergie) fait partie des 3 régions les plus émettrices de France avec la Guadeloupe et les Hauts de France.

Sur les émissions de GES, A133-A134 ce sont là encore 50,000 de tonnes de CO2 supplémentaires qui sont prévues.

## Répartition par grands secteurs d'activité des émissions de GES par Départements en 2018

Version : ORECAN - Atmo Normandie v3.2.7 - Biomasse Normandie v12.21







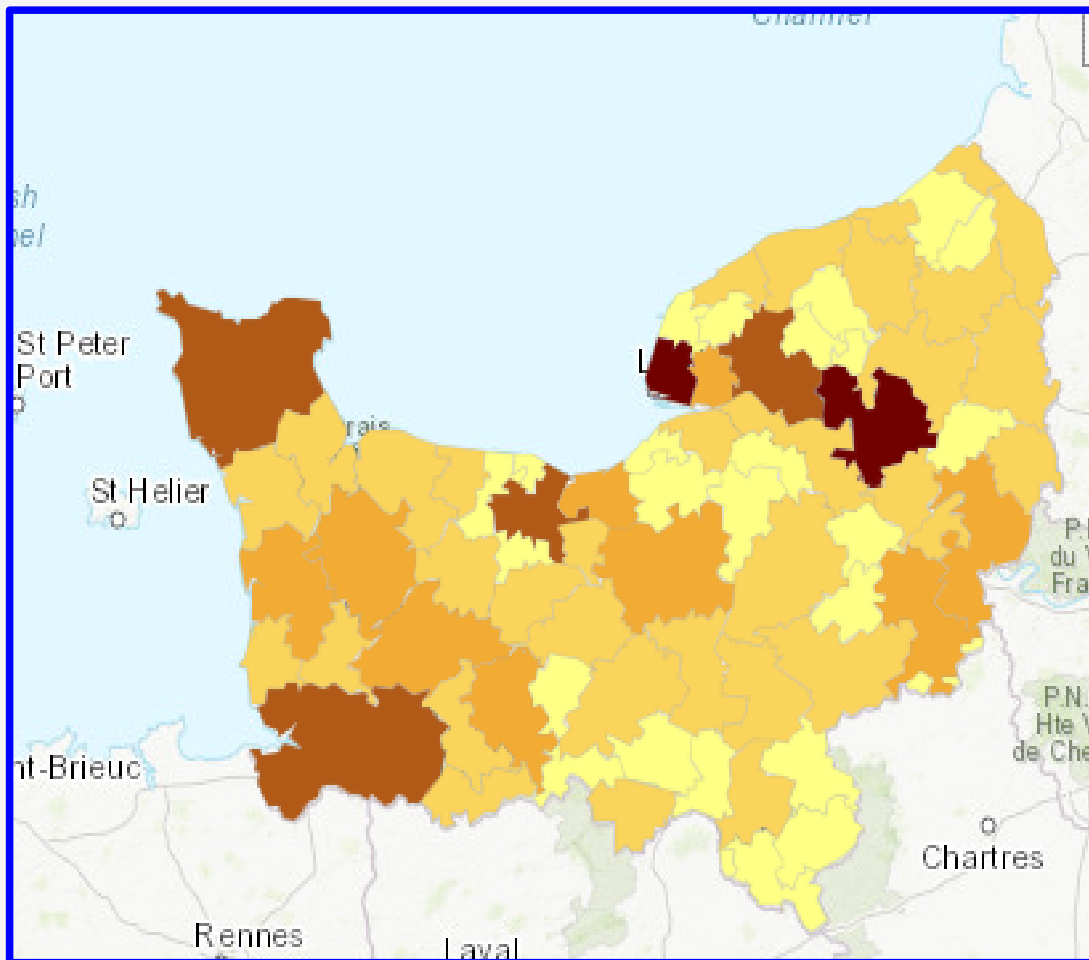
association  
effet de serre  
toi-même !

# Les impacts climatiques.

## Légende

Emissions de GES tous secteurs confondus  
2014 (teqCO<sub>2</sub>)

- Plus de 2 060 001
- De 800 001 à 2 060 000
- De 425 001 à 800 000
- De 185 001 à 425 000
- Moins de 185 000

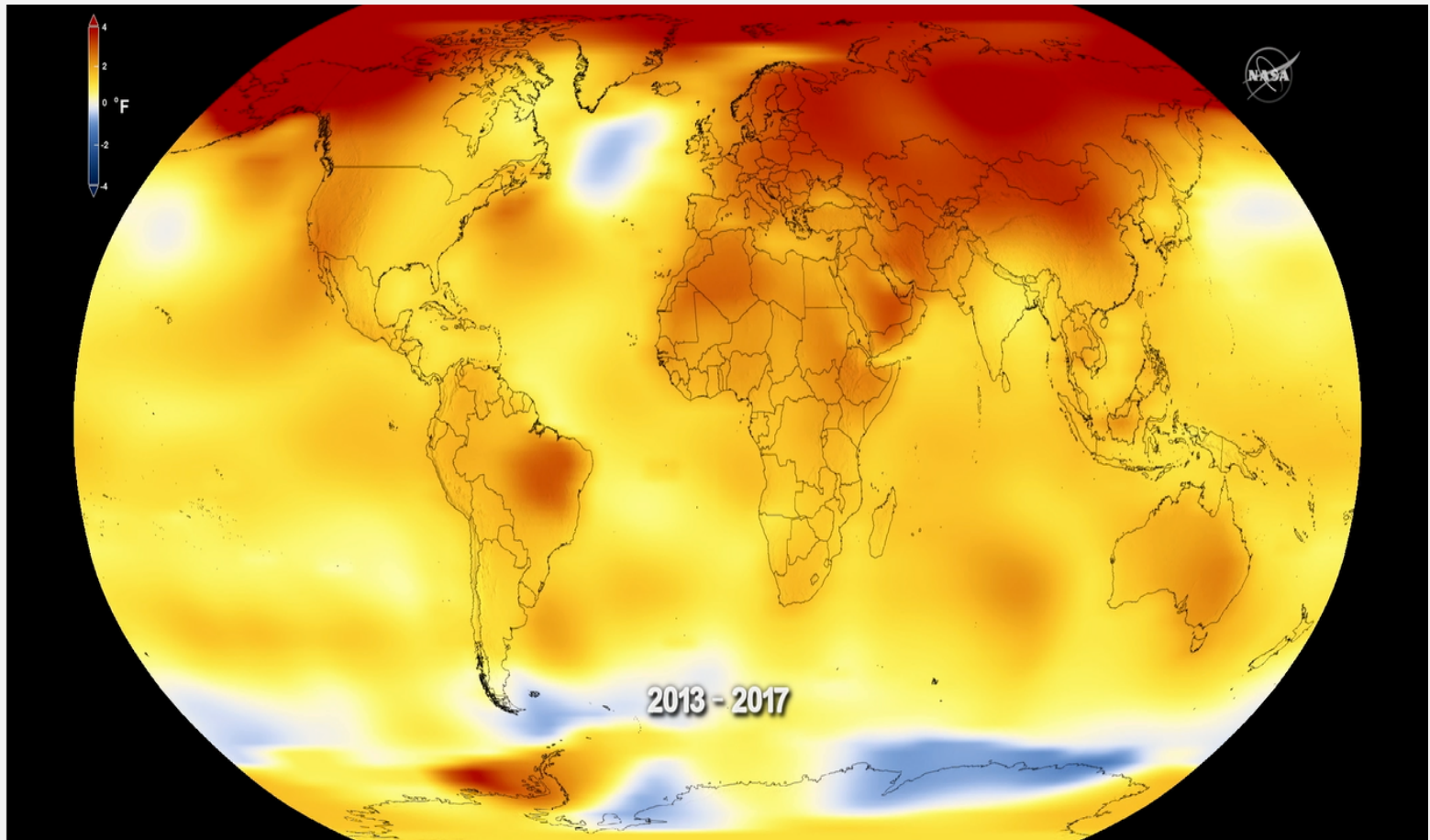






association  
effet de serre  
toi-même !

# Les impacts climatiques.







association  
effet de serre  
toi-même !

# Les flux routiers.

	2010	2024 (avec contournement)	évolution (%)
Pont Mathilde	80362	79050	-1,63%
Tunnel de la Grand Mare	41136	46850	+ 13,89%
Sud III	65394	67750	+ 3,60%
Pont Flaubert	38927	53850	+ 38,34%
D6014 (Franqueville)*	12723	12800	+ 0,61%
D18E (rd pt vaches - A13)*	28670	41900	+ 46,15%



# Les flux routiers.

	2024 (sans contournement)	2024 (avec contournement)	variation	Comptage 2017 % par rapport aux prévisions
Pont Mathilde	86000	79050	-8,10%	70.524 -18%
Tunnel de la Grand Mare	52300	46850	-8,70%	43.843 -16.1%
Sud III	69450	67750	-2,50%	63.923 -7.9%
Pont Flaubert	54000	53850	-0,30%	50.981 -5.6%
D6014 (Franqueville)*	16250	12800	-21,20%	13.832 -14.9%
D18E (rd pt vaches - A13)	44700	41900	-6,30%	

**À RETENIR!**

La diminution du nombre de véhicules est donc de 7 000 au maximum pour 1 Milliard d'euros.

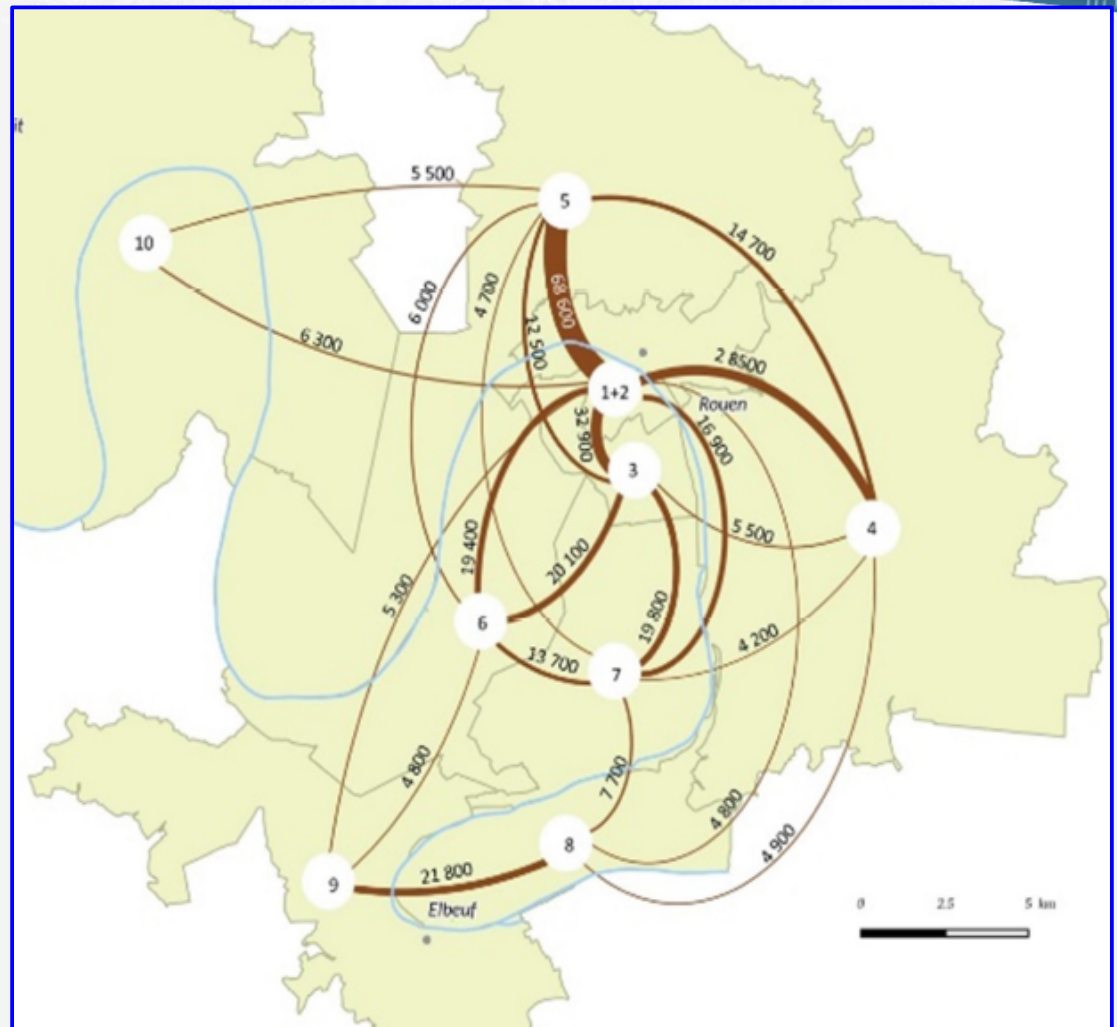
Les comptages 2017 sont bien en dessous des prévisions de trafic et notamment sur l'Est où les chiffres auraient été grossis pour justifier cet aménagement ?



# Les flux internes et d'échanges

Un jour moyen de semaine, du lundi au vendredi, hors vacances scolaires, l'enquête a permis de répertorier un total d'environ **1,54 million de déplacements internes**, **123 000 déplacements d'échanges** et **42 400 déplacements externes**, soit un total de **1,71 millions de déplacements** réalisés par la population des 5 ans et plus (déplacements externes compris) de la Métropole Rouen Normandie.

On ne retiendra pour la suite que les **1,67 millions de déplacements** internes et d'échanges.

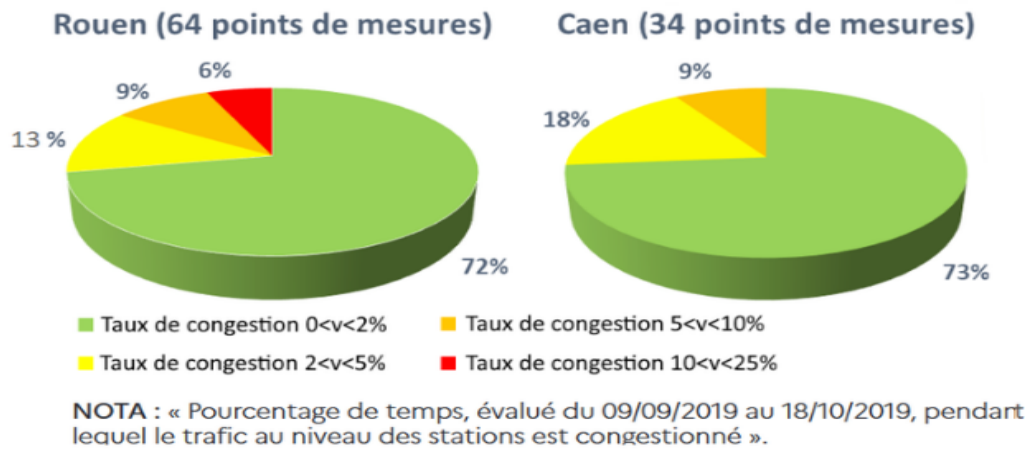




# Rouen ville embouteillée ?



## Trop d'embouteillages à Rouen ?



Les congestions du trafic sont quasiment **identiques** sur les agglomérations de Caen et de Rouen.

Il n'y a pas d'évolution significative depuis 2014 sur l'agglomération de Caen tandis que la congestion sur l'agglomération rouennaise marque une **diminution sensible**.

En effet, sur l'agglomération rouennaise, les taux de congestion compris entre **2 et 25 %** ne représentent plus qu'**un quart des stations en 2019** alors qu'ils en représentaient environ un tiers sur les 5 dernières années.

Source : <http://www.dir.nord-ouest.developpement-durable.gouv.fr/bilan-traffic-r66.html?>



# Rouen ville embouteillée ?



## Trop d'embouteillages à Rouen ?



**Classement France Comparaison villes de même taille**

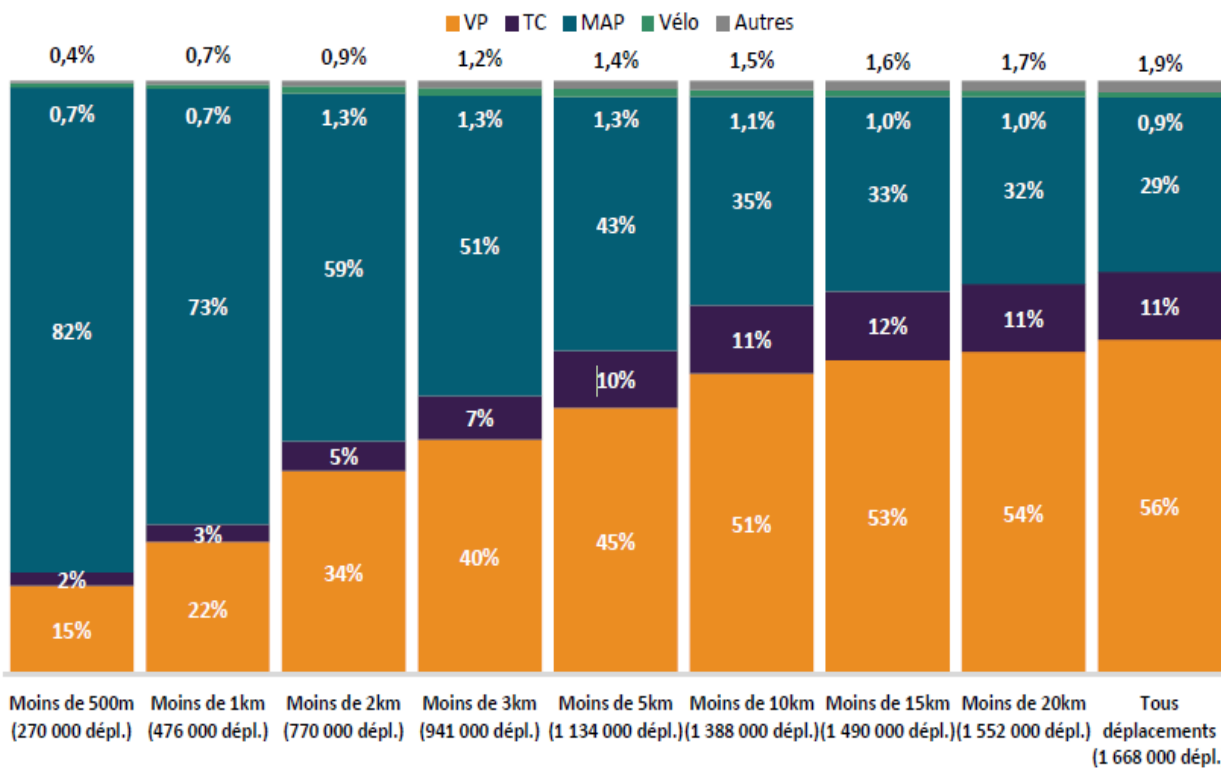


**Non à l'autoroute A133-A134**



# Les flux internes et d'échanges

Parts modales selon la distance cumulée



**Fixons-nous un objectif de report modal en 5 ans de 15% de ces déplacements vers d'autres modes de transports: Ce sont 76.545 déplacements en voiture économisés.**

**510.300 déplacements de moins de 5 KM se font en voiture.**

**À RETENIR!**



# Les alternatives

**-76.545 déplacements en voiture c'est possible grâce :**

- ✓ 60 millions d'euro pour un plan vélo.
- ✓ 35 millions d'euros pour des parkings de délestage.
- ✓ 180 millions d'euros en nouvelles infrastructures de TC.
- ✓ 6 millions d'euros pour une centrale de mobilité.
- ✓ 8,5 millions d'euros pour inciter à la mise en place de Plans de Déplacement d'Entreprise.
- ✓ 1 million pour un système d'autopartage.
- ✓ 30 millions d'euros pour un système de transport fluvial de personnes.

Nous avons développés ces projets dans notre contribution au PCAET.



# Les flux de transit.

89 % du trafic global correspond à des véhicules légers (136 000). Sur les flux exploitables, ce trafic est constitué par :

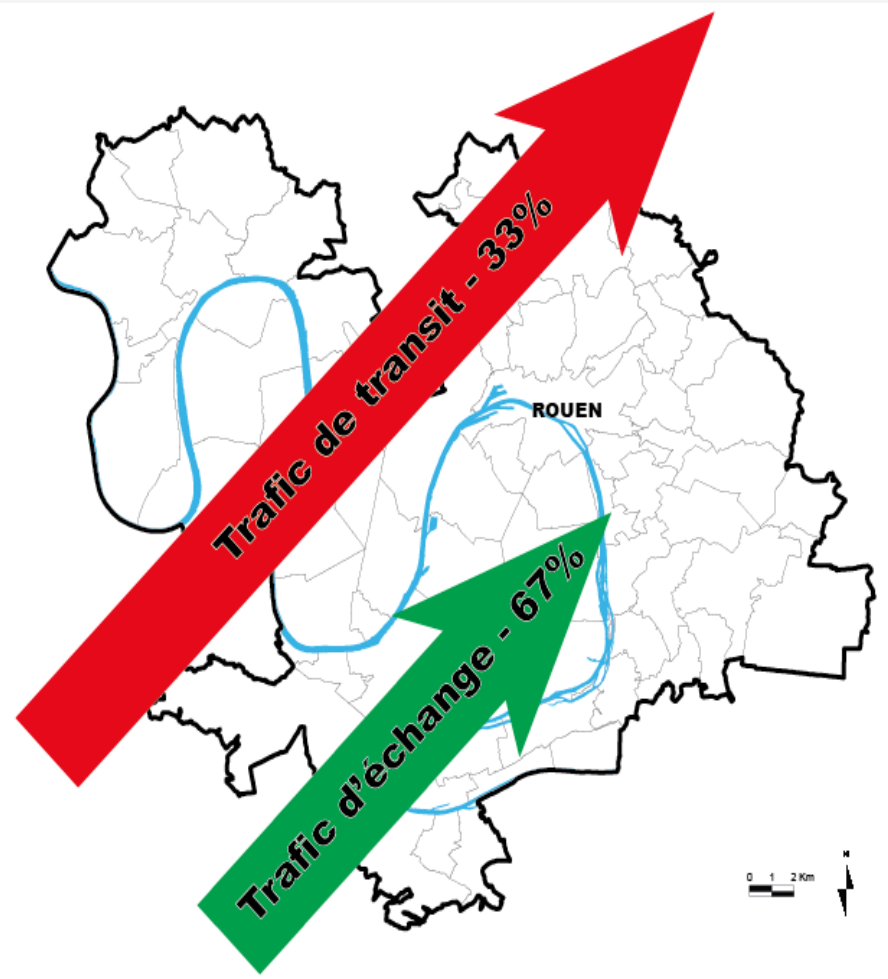
- 67 % de trafic d'échange ;
- 33 % de trafic de transit avec une part prépondérante liée à l'autoroute A13.

**44.880 VL en transit**

**À RETENIR!**

Les flux de transit PL (17000) représentent une part un peu plus importante que celle des flux d'échange avec 58 % de la totalité.

**9.860 PL transit**



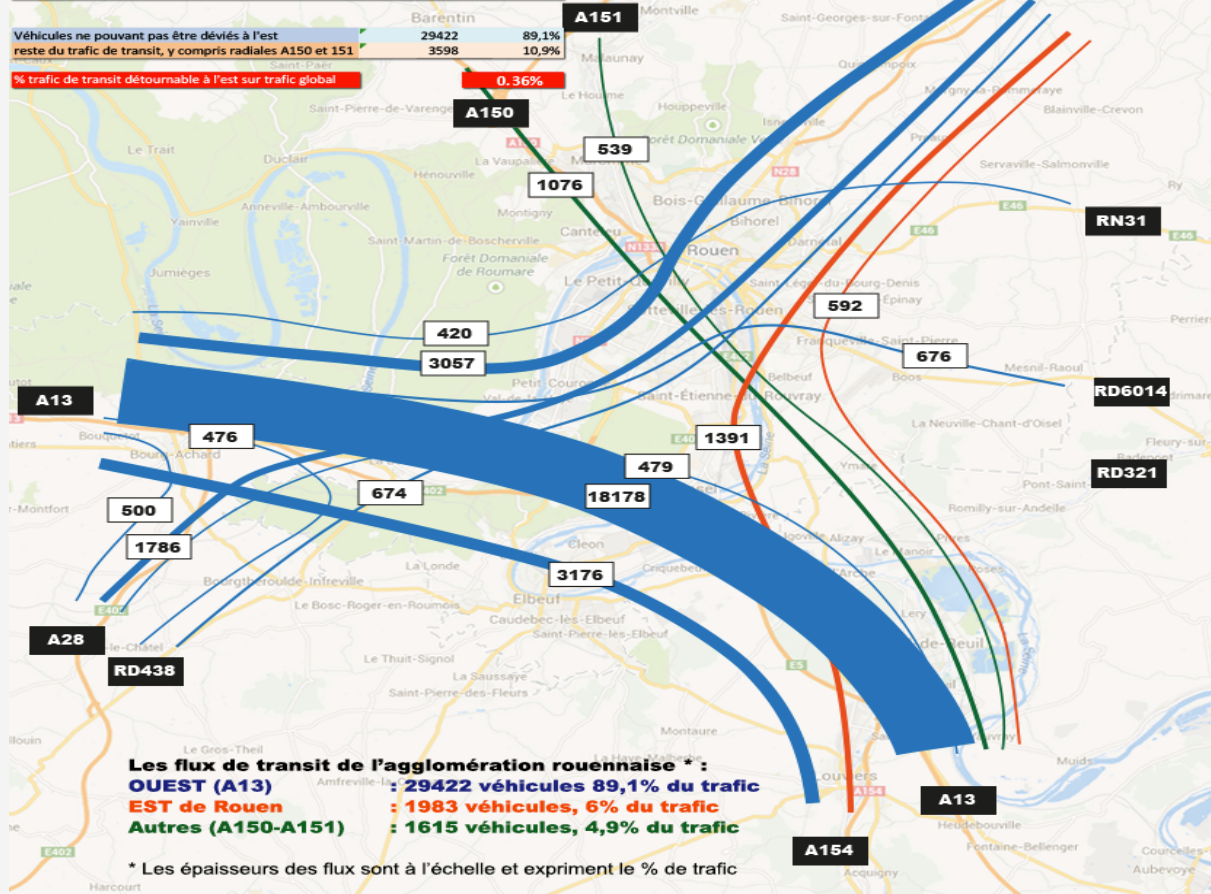
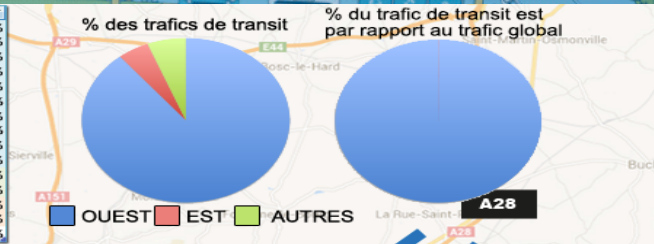
Source OSCAR 2016  
Observatoire des déplacements sur  
Rouen - Elbeuf - Austreberthe

Les quantités présentées par cette carte ne sont pas correctes en valeur absolue mais elles semblent correctes en analyse de proportion des origines-destinations des flux.

Trafic de transit agglomération rouennaise (CETE)	nb véhicules	% du transit
A28 sud A13 ouest	500	2%
A28 A28	1786	5%
RD438 A13 ouest	476	1%
RD438 A28 nord	674	2%
A13 est A28 sud	479	1%
A13 A13	18178	55%
A28 nord A13 ouest	3057	9%
A154 A13 ouest	3176	10%
RN31 A13	420	1%
RD614 A13	676	2%
A150 A13	1076	3%
A151 A13	539	2%
A154 A28 nord	1391	4%
A13 A28 nord	592	2%
Trafic de transit total	33020	100%

Véhicules ne pouvant pas être déviés à l'est	reste du trafic de transit, y compris radiales A150 et 151	%
Véhicules ne pouvant pas être déviés à l'est	29422	89,1%
reste du trafic de transit, y compris radiales A150 et 151	3598	10,9%

% trafic de transit détournable à l'est sur trafic global



**Les flux de transit de l'agglomération rouennaise \* :**  
**OUEST (A13) : 29422 véhicules, 89,1% du trafic**  
**EST de Rouen : 1983 véhicules, 6% du trafic**  
**Autres (A150-A151) : 1615 véhicules, 4,9% du trafic**

\* Les épaisseurs des flux sont à l'échelle et expriment le % de trafic





association  
effet de serre  
toi-même !

# Les flux de transit.

## Etude des reports A28 vers A150

### A28-Sud3

53 km = 23 €

2290 s = 13 €

Péage = 0 €

Coût total = 36€

### A29-Flaubert

40 km = 17 €

1670 s = 10 €

Péage = 5 €

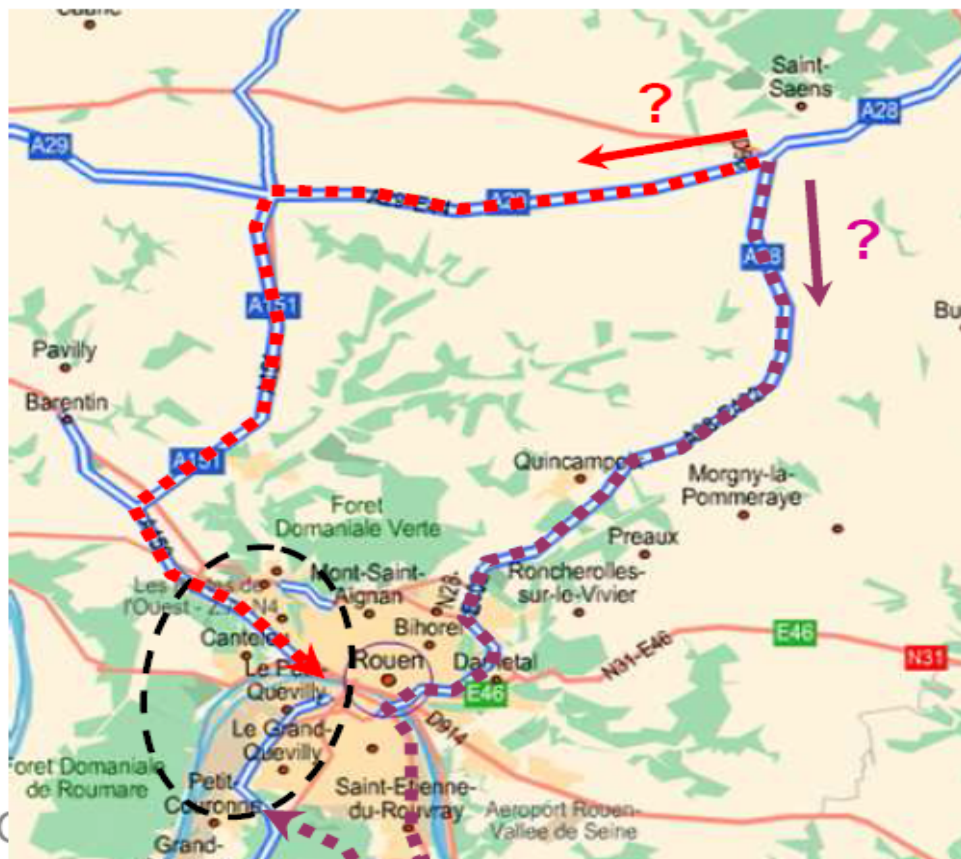
Coût total = 32€

(35€ si on rejoint  
l'itinéraire  
violet à Sud 3)



**80% des déplacements se rendant dans la zone Canteleu/Petit-Grand Quevilly... sont réaffectés sur A150**

**20% restent sur A28**



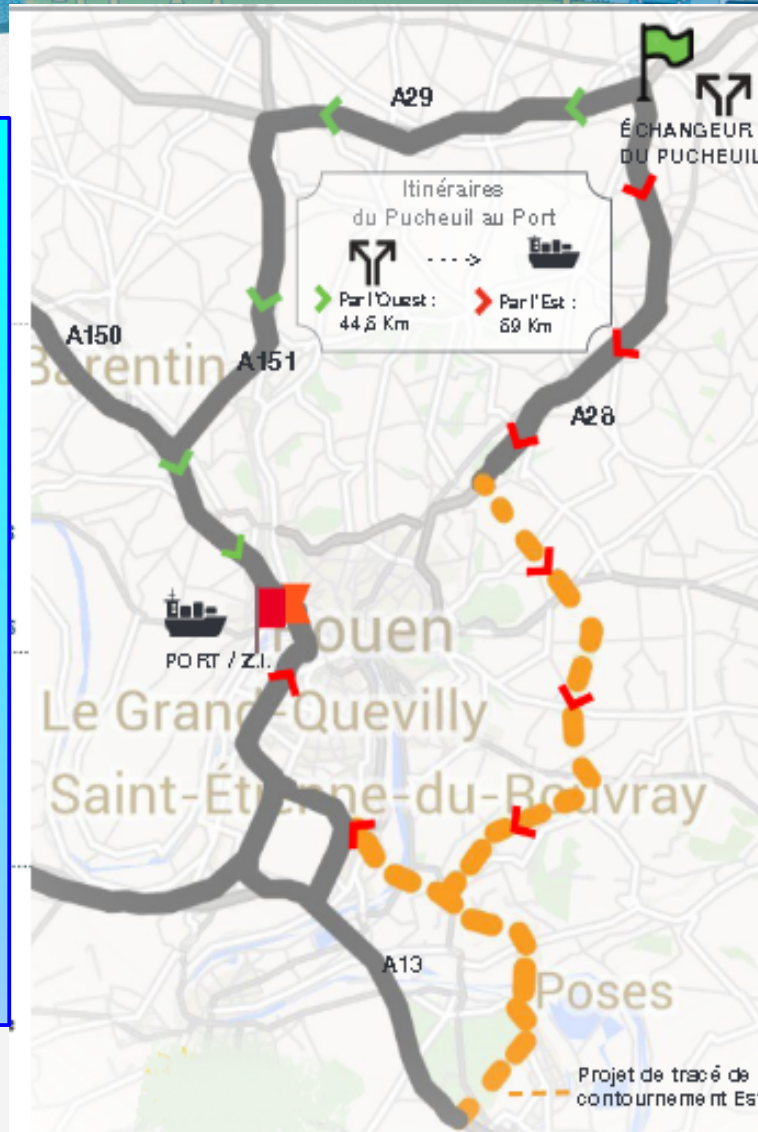
29/04/08- Circulation des Poids Lourds sur les quais de Rouen

Agglo. de Rouen  
HAUTE NORMANDIE

egis m

# Les flux de transit, les solutions

- 100 millions pour la tête Nord du pont Flaubert.
- Réouverture de la ligne Rouen Évreux.
- Route du blé ferroviaire entre la Beauce et Rouen ainsi que la voie fluviale.
- Remise en état et incitation à utiliser la ligne SNCF Etrepagny-Rouen.
- Amélioration de l'étoile ferroviaire de la Métropole Rouen Normandie
- Canal Seine Nord dont le débouché est Compiègne- Creil 340 M€



La DREAL a du avoir recours pour l'étude de circulation, pièce maîtresse du dossier d'enquête publique, à une hypothèse de croissance du trafic routier sur le territoire d'environ 35% d'ici à 2050.

D'un autre côté, il est inscrit dans le projet de PCAET, , que d'ici à 2050 le trafic routier devrait avoir baissé de 50% sur le même territoire.



# La pollution atmosphérique

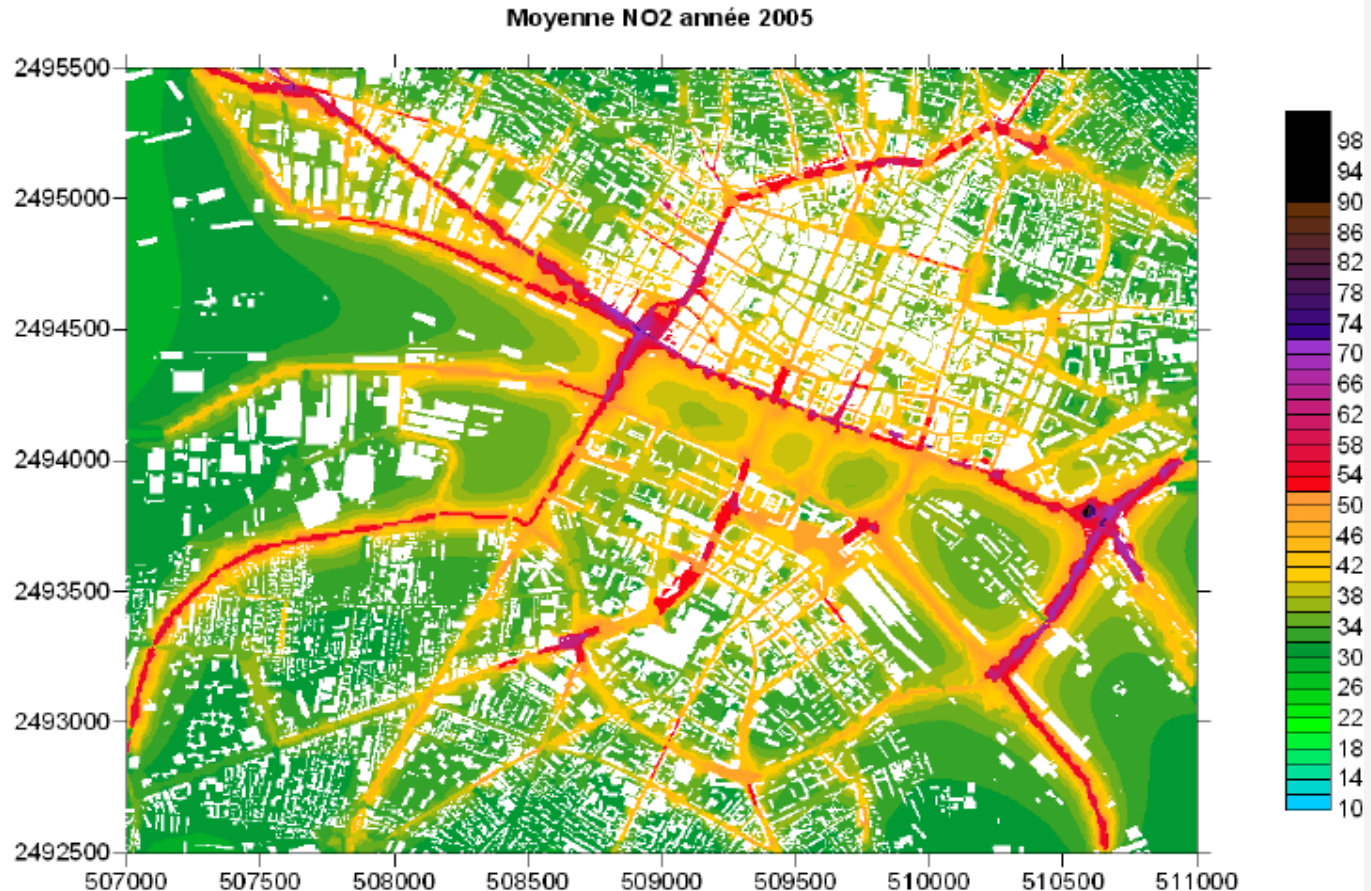


Figure 7 : Concentration annuelle de NO<sub>2</sub> (en µg.m<sup>-3</sup>) pour l'année 2005 calculée par le modèle SIRANE (zoom sur Rouen)

# La pollution atmosphérique

## ► Les oxydes d'azote (NOx)

D'origine mixte (transports et industrielle), les concentrations en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) sont en baisse depuis 2008, diminution en lien avec le renouvellement progressif du parc automobile et la baisse d'activité industrielle.

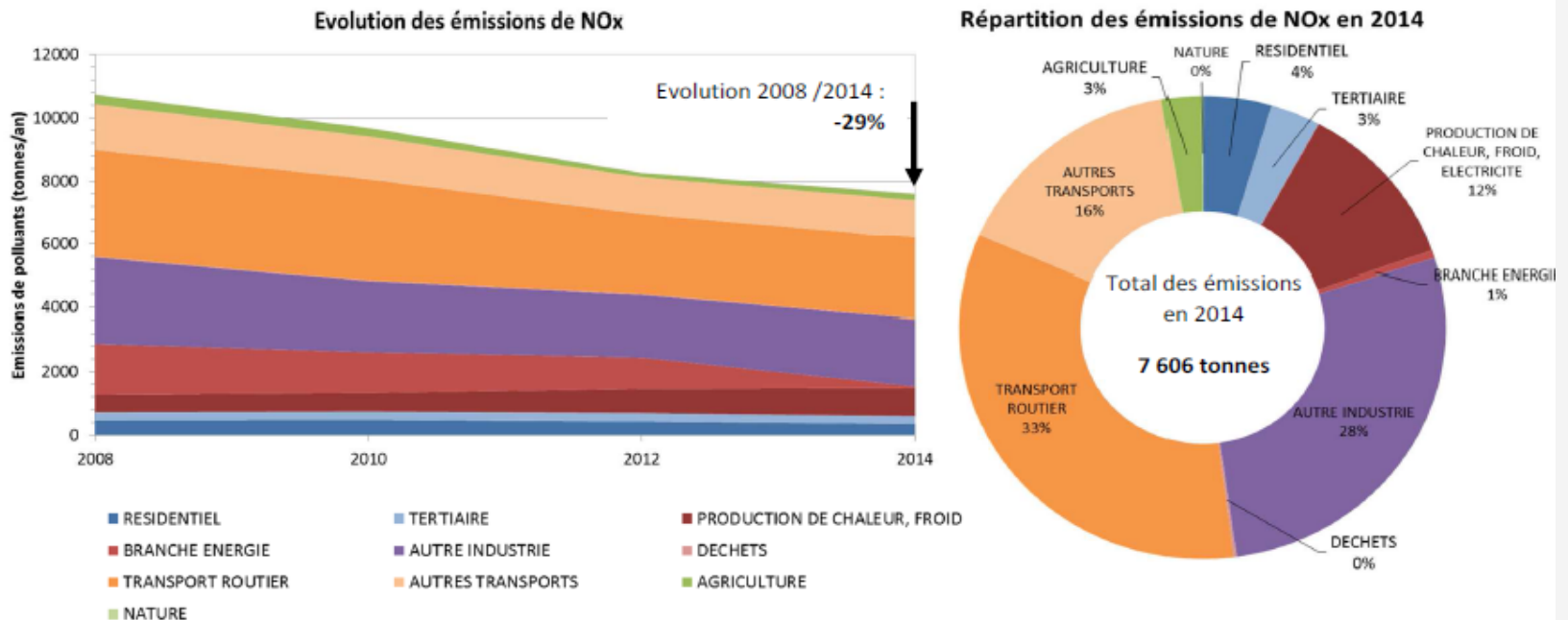


Figure 11 : Evolution des émissions de NOx sur le territoire de la Métropole Rouen Normandie (à gauche) et leur répartition sectorielle en 2014 (à droite)

Sources : ATMO Normandie, Inventaire V3.1.2



# La pollution atmosphérique

Les bilans d'émissions établis pour l'horizon d'étude, à l'échelle de l'aire d'étude, sont les suivants :

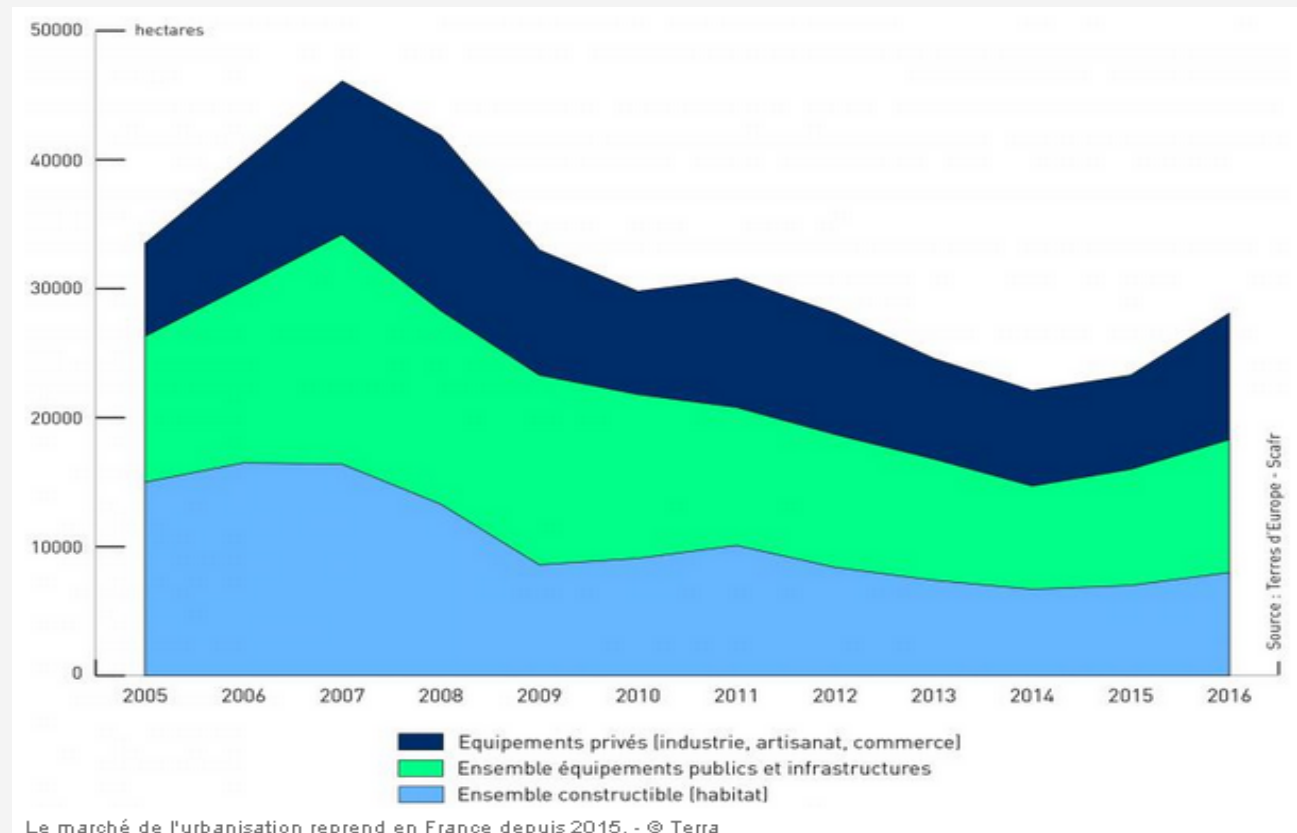
	Conso. (T/jr)	CO <sub>2</sub> (T/ jr)	CO (T/jr)	NOx (T/jr)	COV (T/jr)	PM (T/jr)	SO <sub>2</sub> (kg/jr)	Benzène (kg/jr)	Cd (kg/jr)	Ni (kg/jr)
Projet A28-A13	891.5	2798.1	4.0	3.7	0.31	1.16	17.9	8.3	0.01	0.023
Fil de l'eau	847.9	2661.8	3.5	3.6	0.29	1.07	17.1	7.6	0.01	0.022
Impact de la mise en place du projet	+5%	+5%	+14%	+3%	+7%	+8%	+5%	+9%	+0%	+5%

**TABLEAU 1 - BILAN DES ÉMISSIONS SUR L'AIRE D'ÉTUDE (ANNÉE 2024)**

# La consommation de terres naturelles

Ce projet nécessite la destruction directe 142 hectares de forêts et 269 hectares de terres agricoles, plus les délaissées, le total est chiffré à 516 hectares.

Ces deux autoroutes ont un impact indirect (si on prend une bande de 250 mètres de chaque côté) de 2050 hectares, 2900 terrains de foot !



Le marché de l'urbanisation reprend en France depuis 2015. - © Terra

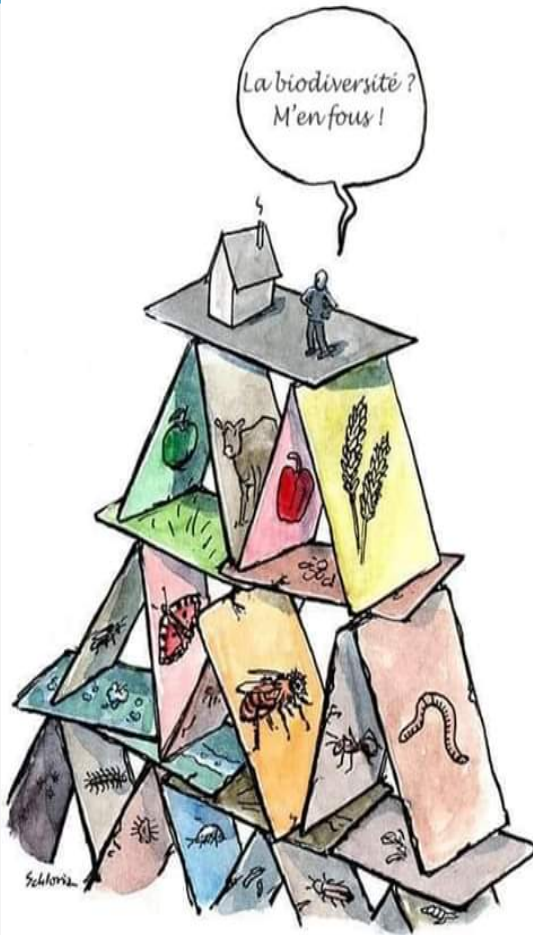


# La consommation de terres naturelles

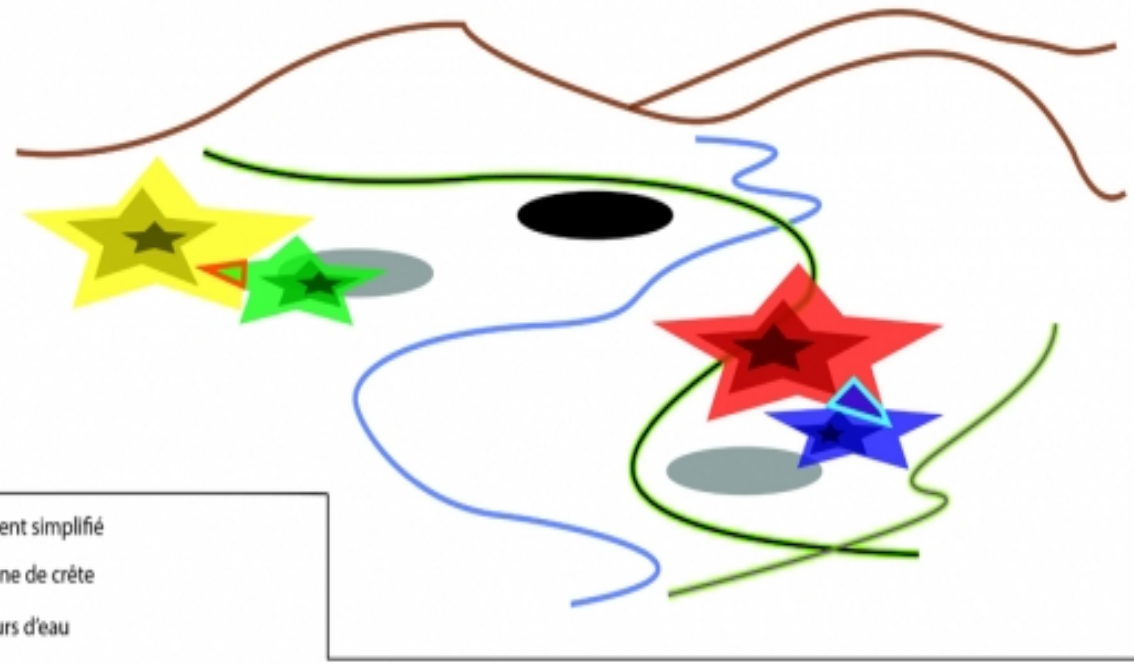
Séquestration directe par le sol	Surface (en 2012)	Facteur d'émission (teqCO <sub>2</sub> /ha.an)	Emissions de GES
Forêt	22 600 ha	- 4.8	- 108 500 teqCO <sub>2</sub> /an,
Milieu agricole	19 682 ha	NC	-
Milieu naturel	6 329 ha	NC	-
<b>Séquestration directe de carbone</b>			<b>Stockage de 108 500 teqCO<sub>2</sub>/an</b>

Evolution du stock de carbone en fonction du changement d'occupation des sols	Surface (entre 1999 et 2012)	Facteur d'émission (teqCO <sub>2</sub> /ha)	Emissions de GES (entre 1999 et 2012)
Défrichement	perte globale de surfaces agricoles et forestières : 196 ha	+ 147	+ 28 812 teqCO <sub>2</sub>
Milieus naturels	Augmentation de la surface d'espaces naturels : 530 ha	- 147	- 77 910 teqCO <sub>2</sub>
Urbanisation	663 ha provenant de zones agricoles 154 ha provenant d'espaces boisés 451 ha provenant d'espaces naturels	+ 293	+ 371 524 teqCO <sub>2</sub>
<b>Evolution du stock de carbone entre 1999 et 2012</b>			<b>Emission de 322 426 teqCO<sub>2</sub></b>

# La consommation de terres naturelles, les impacts sur la biodiversité.



JMFE 2015



**Environnement simplifié**

- Ligne de crête
- Cours d'eau

Impact direct		Impact indirect	
■ t = 1	■ t = 1'	■ t = 1''	
■ t = 2	■ t = 2'	■ t = 2''	
<b>Impacts cumulés</b>			
Impact induit et diffusion			
■ t = 2	■ t = 2'	■ t = 2''	
■ t = 3	■ t = 3'	■ t = 3''	
<b>Impacts successifs</b>			

**Projet d'ITT initial (t = 1; 2)**

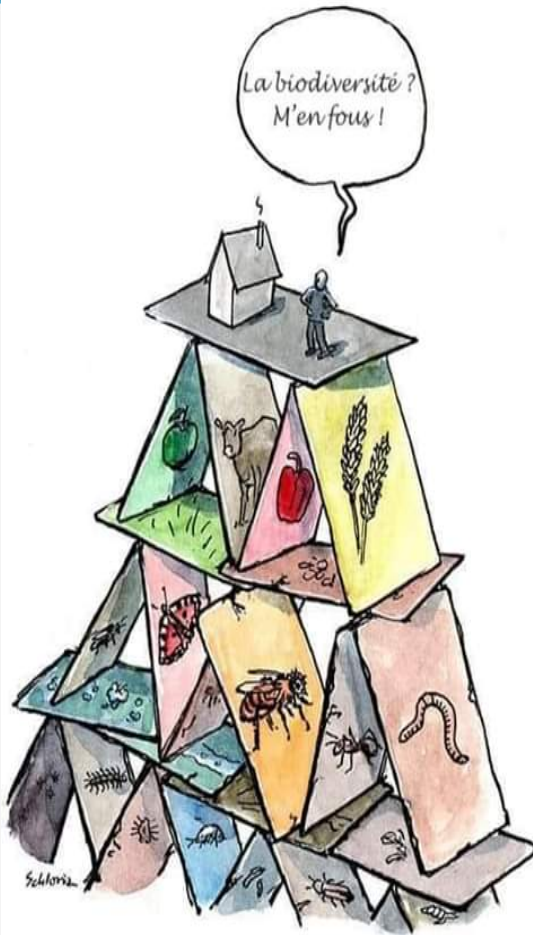
- Plateforme et dépendances-vertes
- Base-travaux, gare de triage,...

**Projet ultérieur (t = 2; 3)**

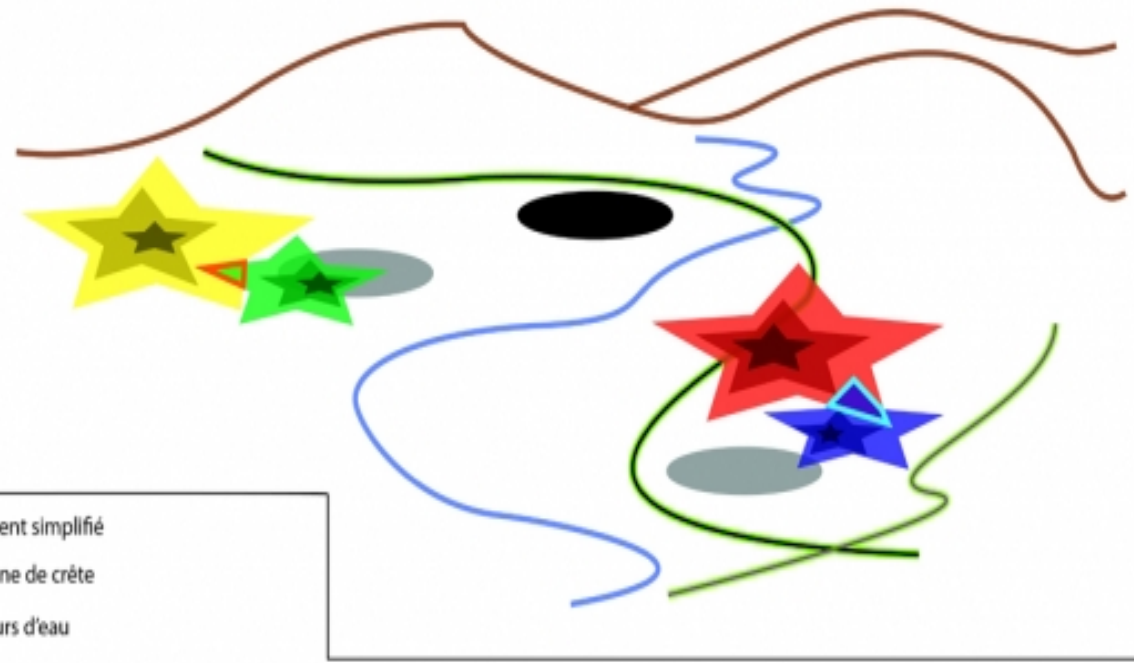
- Nouvelle ITT
- Zone d'aménagement, urbanisation,...



# La consommation de terres naturelles, les impacts sur la biodiversité.



JMFE 2015



Environnement simplifié

- Ligne de crête
- Cours d'eau

Impact direct		Impact indirect	
t = 1	t = 1'	t = 1''	← Impacts cumulés
t = 2	t = 2'	t = 2''	
t = 2	t = 2'	t = 2''	
Impact induit et diffusion			
t = 3	t = 3'	t = 3''	← Impacts successifs

Projet d'ITT initial (t = 1; 2)

- Plateforme et dépendances-vertes
- Base-travaux, gare de triage,...

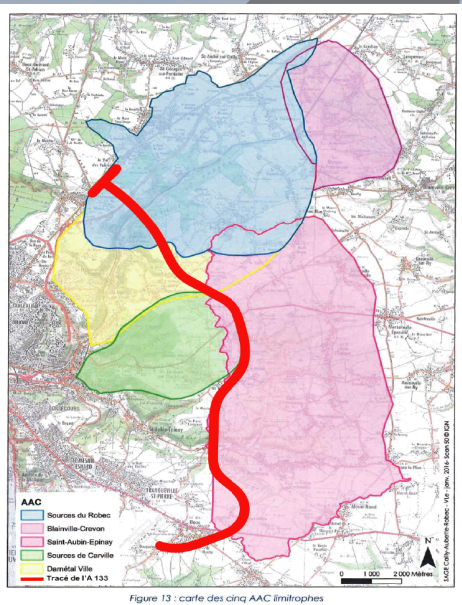
Projet ultérieur (t = 2; 3)

- Nouvelle ITT
- Zone d'aménagement, urbanisation,...



association  
effet de serre  
toi-même !

# L'eau



## Les Aires d'Alimentation de Captage

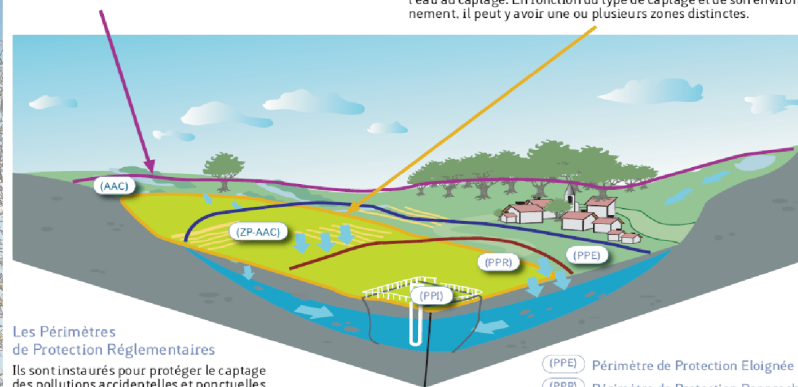
*Echelle d'actions efficaces pour lutter contre les pollutions diffuses*

(AAC) Aire d'Alimentation de Captage

correspond à la surface totale sur laquelle une goutte d'eau tombée au sol rejoindra le captage.

(ZP-AAC) Zone de Protection de l'AAC

ensemble des secteurs de l'Aire d'Alimentation de Captage les plus vulnérables vis-à-vis des pollutions diffuses. Elle correspond à une échelle d'intervention réaliste pour améliorer la qualité de l'eau au captage. En fonction du type de captage et de son environnement, il peut y avoir une ou plusieurs zones distinctes.



## Un risque de pollution de l'eau :

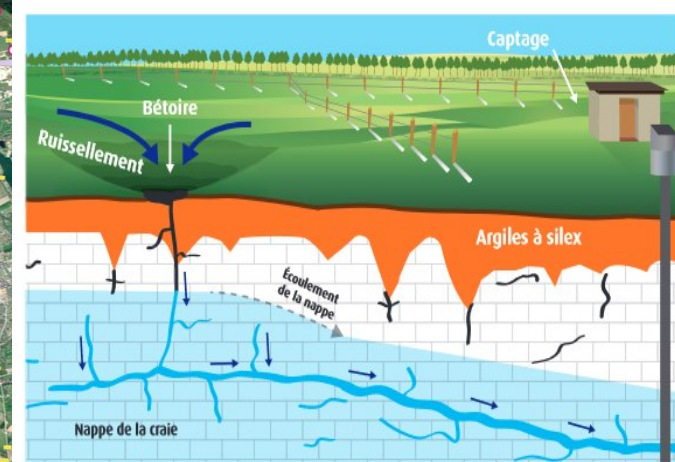
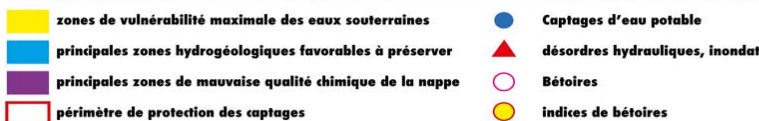
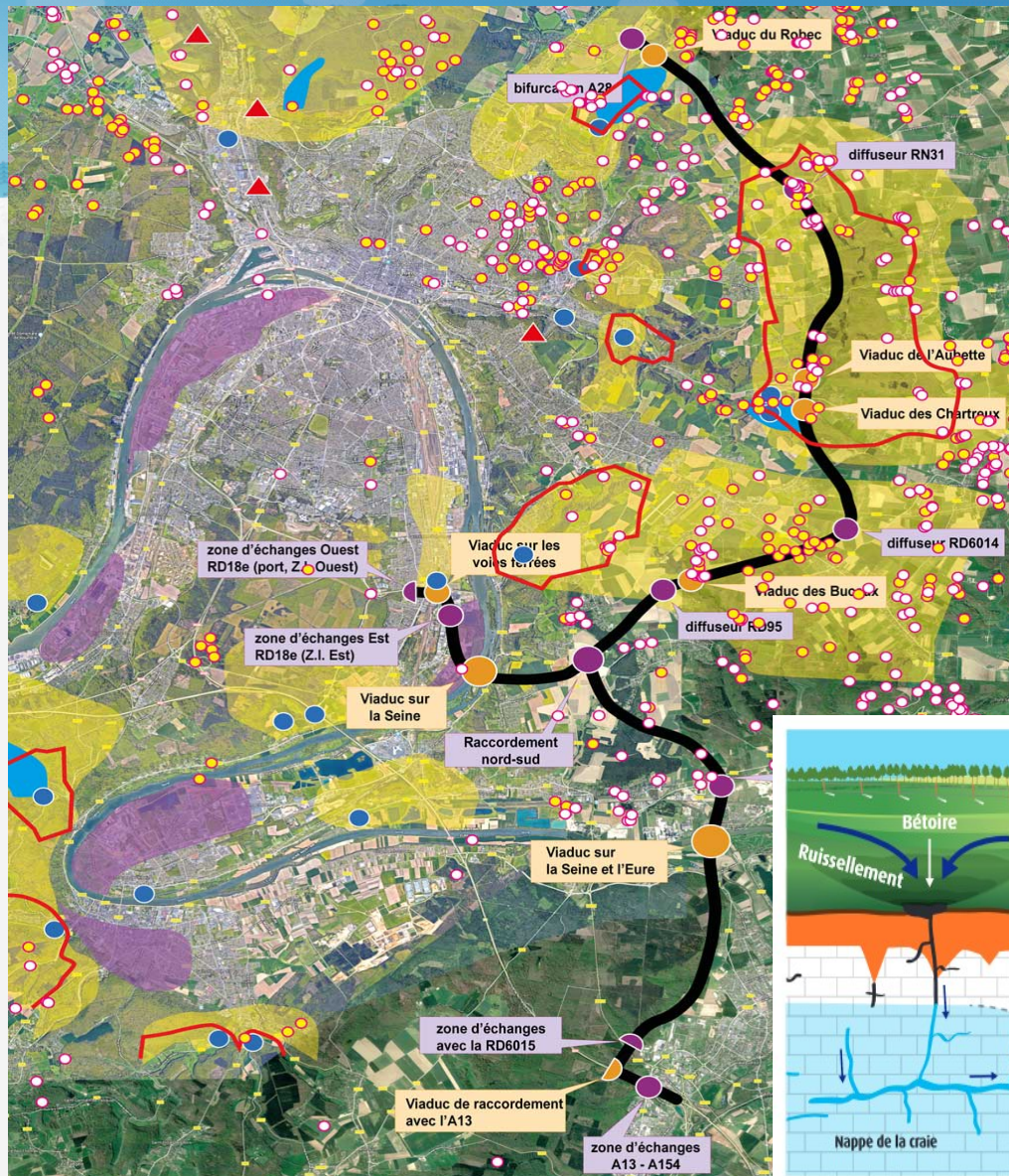
- sur les secteurs de St Jacques sur Darnétal, de St Aubin Epinay, de Radepont et Douville Vallée de l'Andelle, enfin sur le captage de la Chapelle de St Etienne du Rouvray.

# Les empêcheurs de bétonner en rond





300.000 personnes de la Métropole Rouen Normandie soit plus de 50 % des habitants car c'est la majorité des captages qui est impactée.



Le sous-sol de la Haute-Normandie est constitué de formations crayeuses plus ou moins fracturées. En traversant le sol, l'eau de pluie acquiert une certaine acidité qui lui permet de dissoudre la craie. Au fil des années, des vides se forment en profondeur. Ils atteignent parfois la surface, formant ce que l'on appelle les bétoires. En Haute-Normandie, on compte plus de 9 400 bétoires (voir inventaire régional : <http://sigessn.brgm.fr>).







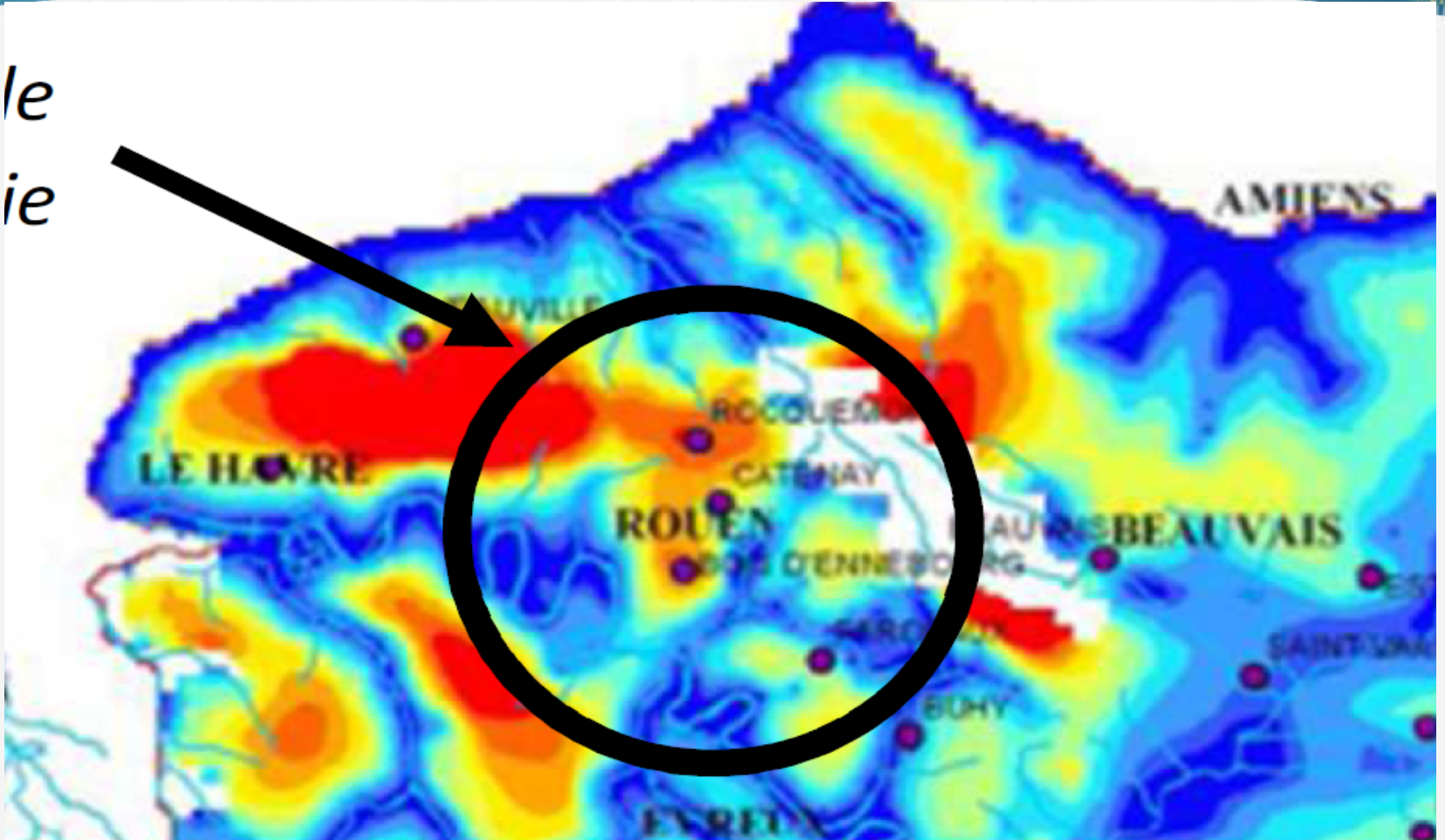
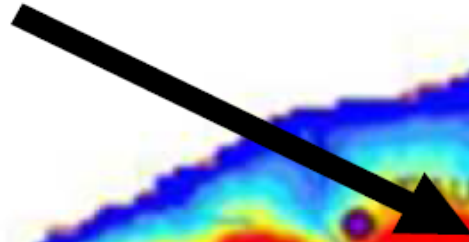
# L'eau



association  
effet de serre  
toi-même !



le  
ie



# L'absence de légitimité démocratique

## Analyse des dépôts à l'enquête d'utilité publique juin 2016 :

déposant	FAV	FAVR	DEFAV	INQ	QN	ND
associations	2	0	15	0	0	0
Partenaires socio-économiques/organisations professionnelles	33	7	38	5	16	0
Syndicat/parti politique	10	8	107	12	4	0
Elus/Collectivités	113	8	21	9	5	0
Particuliers	491	112	1535	175	113	4

FAV = favorable

FAVR = favorable avec réserves

DEFAV = défavorable

INQ = réserves et/ou inquiétude sans prise de position tranchée

QN = question neutre

ND = non défini

Au total 63% des dépôts ont donné un avis défavorable 24 % un avis favorable.

**Pour les associations** 88% ont donné un avis défavorable.

**Pour les particuliers** 63% ont donné un avis défavorable 24 % un avis favorable.

**Pour les partenaires sociaux économiques** 38% ont donné un avis défavorable 40 % un avis favorable.

**Pour les syndicats et les partis politiques** 75% ont donné un avis défavorable 17 % un avis favorable.

**Pour les élus et les collectivités** 13% ont donné un avis défavorable 72 % un avis favorable.



Venez nous rejoindre !  
Les besoins sont de tous  
niveaux et très divers !  
C'est la lutte du 21<sup>ème</sup>  
siècle à Rouen !



<https://contournement-est.fr/>

Un grand merci à  
Arnaud Binard et  
Francis Bia pour  
les éléments  
complémentaires.



**Merci pour  
votre  
participation**