



Ce document que nous souhaitons transformer en tribune soumis à signature de toutes et tous et à la signature des structures est la reproduction de notre dépôt à la concertation Ambition France Transports.

EN BREF : (2000 caractères)

Le **projet de Contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13** est un projet de liaison autoroutière à 2X2 voies reliant l'A28 au nord à l'A13 au sud, et intégrant une branche reliant le sud de l'agglomération rouennaise à la hauteur de Saint-Etienne du Rouvray. Ce projet de 41,5 km au total, comportera 9 échangeurs et 8 viaducs.

Porté par l'État, maître d'ouvrage du projet, ce projet fera l'objet d'une mise en concession autoroutière et sera donc payant pour les usagers. Les deux autoroutes créées porteront dès lors les noms **d'autoroutes A133 et A134**.

Au moment de l'enquête publique de 2016, la mise en service était envisagée à l'horizon 2024 et le **coût était estimé à 886 Millions d'euros HT valeur 2015** (1,06 Milliard TTC valeur 2015)

Montant et part de financement par chaque collectivité / par l'Etat / par le privé :

- Etat, 245 millions €,
- Région Normandie, 157 millions € puis 205 millions € après désengagement de la Métropole Rouen Normandie en 2021,
- Département Seine Maritime, 22 millions € puis 40 millions € après désengagement de la Métropole Rouen Normandie en 2021.

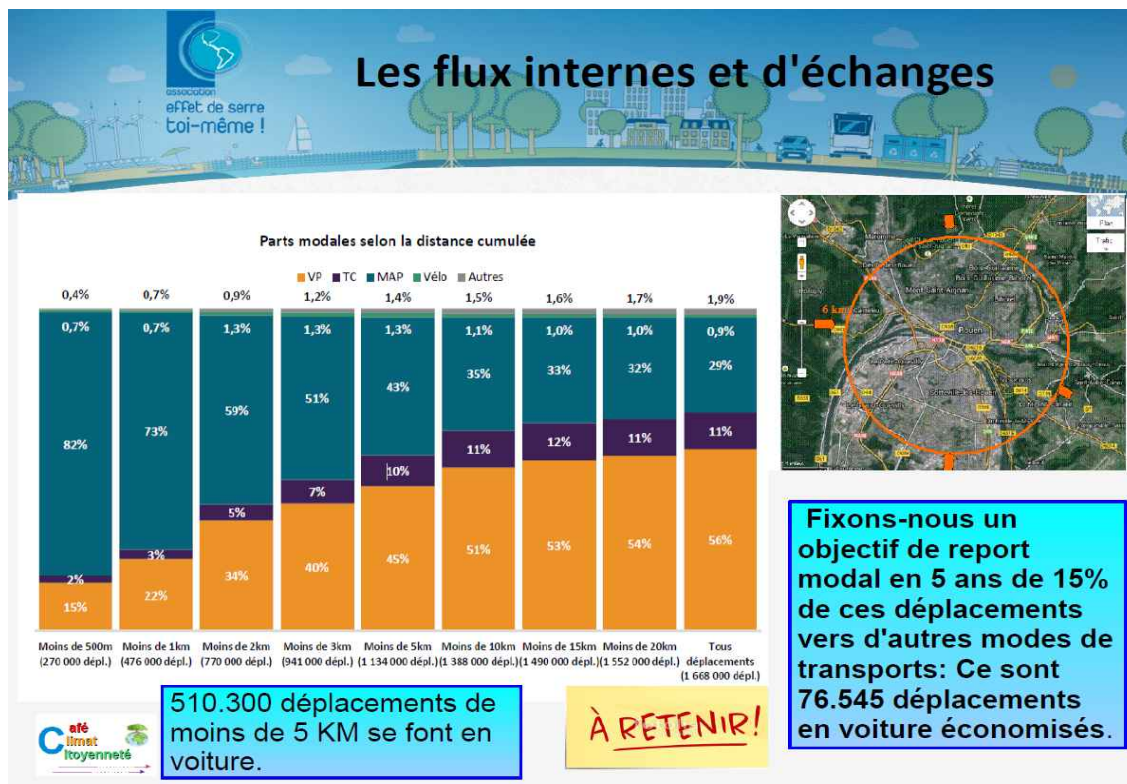
Le désengagement financier de la Métropole Rouen Normandie le 8 février 2021 à hauteur de 66 millions € aurait dû enterrer le projet. Or la Région Normandie et le Département de Seine-Maritime ont annoncé le 11 février 2021 reprendre ce financement manquant à leur charge, soit un changement majeur du plan de financement du projet qui demande vérification des capacités réelles de financement des collectivités qui les ont provisionnées sur leurs budgets.

Part du public 490 millions HT (55%). Le département de l'Eure s'était désengagé (-25M€) ainsi que la Communauté d'Agglomération Seine-Eure (-25M€). **Part du privé 400 millions HT (45%).** Le tout est à réévaluer aujourd'hui du fait de l'inflation des prix des matières premières.

1- Un rapport « intérêt en terme de flux VL et PL/ coût » catastrophique.

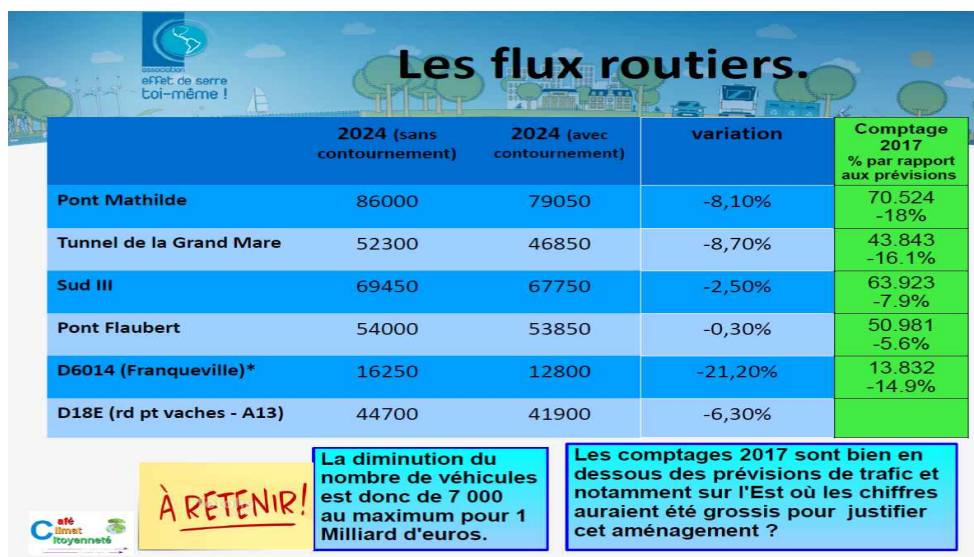
Sur les trafics de véhicules légers : Dans l'Enquête Ménages Déplacements de 2017 éditée par la Métropole Rouen Normandie, il apparaît que tous les jours, dans la Métropole Rouen Normandie 510.300 déplacements de moins de 5 Km se font en voiture (illustration 1)

illustration 1 : Chiffres extraits de l'enquête ménage déplacement de la Métropole Rouen Normandie



Dans le tableau fourni par la DREAL de Normandie lors de l'enquête publique (illustration 2) le nombre de véhicules qui serait reporté sur l'A133-134 serait de 7 000 au maximum. C'est un des effets du péage qui serait très dissuasif.

illustration 2 : Chiffres extraits du rapport d'enquête d'utilité publique : <https://www.liaisona28a13.com/>



Des politiques de report modal nécessitent des investissements afin de pouvoir équiper le territoire d'infrastructures et de services permettant aux habitants de diminuer aussi le coût quotidien de leurs déplacements, notamment pendulaires. Selon un rapport de la Fondation pour la Nature et l'Homme, la dépendance à la voiture individuelle, et plus particulièrement aux carburants fossiles, alimente la précarité et les inégalités. 13,3 millions de personnes sont ainsi en situation de "précarité mobilité" en France¹.

Sur les trafics de poids lourds : il est nécessaire de prendre en compte, à l'échelle de l'aire urbaine de Rouen, les nombreuses infrastructures de forte capacité qui permettent aux transports routiers de marchandises en provenance du Nord et de l'Est d'accéder à la Zone Industriale Portuaire, et de transiter vers le Sud. Ainsi, le territoire a pu faire face près de 22 mois à la « coupure » du Pont Mathilde ayant subi un incendie en octobre 2012. L'arrêté préfectoral de 2012 orientait le trafic en provenance de l'A28 au Nord vers l'29 via l'échangeur du Puceuil, puis, le trafic accédait à la Zone Industriale Portuaire à l'Ouest de Rouen par l'A150. Cette solution a été renouvelée récemment lors des travaux de sécurisation réalisés sous le tunnel de la Grand Mare, et aujourd'hui, avec le report des poids lourds pendant les travaux d'aménagement de la tête Sud du Pont Flaubert. Cet itinéraire est l'une des alternatives pour les poids lourds. Il reste à réaliser l'aménagement de la tête Nord dont la planification figure dans le Contrat de Plan État Région (CPER).

Des améliorations figurent dans nos alternatives² que nous avons pensées dans le but de protéger les populations qui vivent à proximité. Le souci des finances publiques et la plus élémentaire rationalité économique plaident en faveur de ces alternatives qui s'appuient déjà pour l'essentiel sur des infrastructures existantes.

2- Les impacts environnementaux :

2.1 Le projet s'étend sur 27 communes et 516 hectares seront artificialisés dont 263 ha de surface agricole utile, 146 ha d'espaces boisés, 87 ha de milieux ouverts ou semi-ouverts et environ 1 ha de milieux humides et semi-humides.

2.2 Impact climatique : Une augmentation de 5% soient 50 000 T de CO2 en plus par an est estimée à cause de l'augmentation des trafics induits par l'infrastructure dans l'aire géographique concernée, donc une augmentation des émissions de GES alors qu'au vu des enjeux climatiques, il est l'impératif de les baisser drastiquement.

L'étude d'impact environnemental impute non seulement cette augmentation des émissions de 5% par an au trafic induit mais s'inquiète aussi de la réduction des puits de carbone notamment due à la déforestation, amplifiant l'impact : 146 ha de forêts seront détruits, ce qui est considéré comme un impact fort.

L'Autorité Environnementale considère ce chiffre comme tout à fait considérable, puisqu'il correspond

¹ <https://www.fnh.org/13-3-millions-de-francais-en-precarite-mobilite/>

² <http://www.effetdeserretomeme.fr/wp-content/uploads/2020/12/Alternatives-PL.pdf>

environ au total des émissions de gaz à effet de serre annuelles de 8.000 personnes en France. L'AE ne peut que s'interroger, comme elle l'a déjà fait, sur la cohérence entre d'une part les engagements de la France, tel le facteur 4 réaffirmé par l'article premier de la loi de transition énergétique, et d'autre part le scénario de référence utilisé pour l'évaluation de ce projet et ce chiffre traduisant l'effet climatique propre du projet.

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

2.3- Biodiversité : (nombres espèces et milieux protégés détruits) le muscardin, un rongeur protégé, vit dans la zone impactée.

2.4- Pollution/santé : il est prévu une augmentation de la pollution atmosphérique de 4 à 14 % à l'échelle de l'aire d'étude pour une diminution quasi-nulle de la pollution atmosphérique sur les zones les plus denses de l'agglomération rouennaise. Donc non seulement ce projet n'apportera aucun bénéfice en matière de qualité de l'air et de santé publique mais il est susceptible d'aggraver les pathologies de personnes fragilisées par l'augmentation des polluants. Parmi ce qu'il faut prendre en compte :

– L'Autorité environnementale en 2016 a prédit une augmentation de 4 à 14 % des polluants sur l'aire étudiée pour ce contournement, mais aussi que les PM10 atteindraient une concentration en moyenne annuelle de 47 μm^3 . Cette augmentation est également citée pour la zone densément peuplée de Saint Etienne du Rouvray dans l'avis motivé de déclaration d'utilité publique (pour rappel, l'objectif OMS est maintenant 15 μm^3 en moyenne annuelle).

– La présence du cluster de cas de cancers pédiatriques (leucémies) dans des villages à proximité du futur trajet. L'ARS a décrété ce cluster de leucémie, maladie 5 fois plus présente dans les villages Alizay/Pont de l'Arche/Igenville que la moyenne nationale ; sachant que les 9 autres cas de cancers ne sont pas référencés dans le cluster du fait que ce sont des cancers autres que la leucémie. A noter, un enfant a développé un type de cancer qui n'avait jamais été développé par un enfant jusqu'à présent, un cancer de la thyroïde.

- Les morts prématurées dues à la pollution atmosphérique dans la "cuvette rouennaise"

2.5 - Menace sur la ressource en eau potable sur le plateau karstique traversé par la future autoroute. Le viaduc sur les voies ferrées, le viaduc des Chartreux et le Viaduc de l'Aubette se situent sur des zones de protection des captages des nappes phréatiques.

3- Des alternatives bien plus vertueuse en matière d'impact sur le pouvoir d'achat, l'environnement et l'économie.

Nous nous opposons à ce projet pour des raisons d'impacts environnementaux très négatifs, notamment pour notre territoire mais aussi parce que **nous avons identifié de véritables solutions alternatives** aux problématiques des mobilités et de leurs conséquences néfastes sur les populations et la nature. La gestion des territoires impose des arbitrages budgétaires, des choix forts appuyés sur des éléments d'informations structurés.

Nous avons fourni un catalogue d'alternatives au tout-routier basé sur le principe du Report modal des personnes et des marchandises :

- Développement des transports en commun et des mobilités douces en garantissant le cadencement horaire, l'amplitude horaire et les correspondances,
- Lutte contre la périurbanisation des entreprises et des foyers en remettant les activités économiques dans les centres urbains et non périurbains,
- Développement du rail, avec la remise en service de lignes ferroviaires abandonnées, la réouverture de gares et haltes ferroviaires et doublement de la ligne ferroviaire Paris-Mantes, la mise en place d'un service régional express métropolitain...
- Construction de la gare de Rouen rive gauche Saint-Sever dans le cadre de la phase 1 du projet LNPN,
- Développement des autoroutes ferroviaires,
- Encouragement du co-voiturage et de l'autopartage,
- Élargissement d'écluses de la Seine et meilleure utilisation du fret fluvial,
- Suppression d'un péage sur l'A13 qui empêche cette voie déjà construite de remplir son rôle de liaison prioritaire entre les deux territoires de la Métropole Rouen Normandie et l'Agglomération Seine-Eure.
- Développement des transports en commun sur l'agglomération Seine-Eure et réduction de la vitesse autorisée pour les voitures.
- Remettre en route la liaison train entre Rouen et Évreux.
- Développer massivement les pistes cyclables, en particulier sur les axes domicile-travail. Développement du Réseau Express Vélo sur la Métropole Rouen Normandie.

Avec ce projet autoroutier A133-A134, le milliard d'euros qui sera investi ne sera pas investi pour le développement du train, du vélo, du covoiturage...

4- Financer les infrastructures des transports par des autoroutes publiques et solidaires.

Nous souhaitons la nationalisation des autoroutes françaises et l'affectation des bénéfices des péages à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, relayant un souhait profond de la société puisque 78% des Français se disent favorables à la nationalisation des autoroutes. Cette nationalisation doit permettre

d'ajuster les prix, non pas en fonction de la rémunération des actionnaires, mais juste en corrélation avec les besoins d'entretien. Comme nous demandons un moratoire complet sur les nouvelles constructions, le besoin d'investissement est nul sur le routier hormis pour l'entretien de l'existant, ce qui implique que l'argent récolté devrait être investi dans les autres modes de déplacement des personnes et de marchandises, comme le transport ferroviaire, le fluvial.

Dans le cadre d'une nationalisation nous proposons la mise en place d'un critère carbone et social pour fixer une gamme de prix qui permette de proposer, non seulement aux plus pauvres, entreprises comme particuliers, mais aussi aux moins gourmands en consommation, des prix plus bas sur les autoroutes, que pour ceux qui bénéficient de revenus élevés, et qui utilisent des véhicules très générateurs de carbone.

CONCLUSION (2000 caractères)

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 et les populations locales et finalement peu efficace en termes de mobilité. De plus, elle ne permet pas d'enclencher 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. De plus, ce projet d'infrastructure autoroutière est clivant, source de conflits entre les différents acteurs politiques, économiques et sociaux de nos territoires.

Considérant le travail d'élaboration de propositions alternatives initiales, mais aussi les politiques publiques déjà impulsées sur le territoire, il semble pertinent d'affirmer que plusieurs solutions se dessinent pour l'avenir des mobilités des personnes et des marchandises à Rouen. Il s'agit de choisir entre deux options qui peuvent se résumer ainsi, réaliser les autoroutes A133-A134 qui cliveront politiquement le territoire, ou bien établir un plan d'adaptation basé sur le report modal des déplacements qui puisse faire consensus en s'appuyant notamment sur le ferroviaire. **C'est pourquoi nous demandons au gouvernement d'arrêter le projet autoroutier A133-A134, clivant sur le territoire, et dans un objectif de recherche de consensus de permettre, par la démocratie, de rediriger les investissements financiers en vue de l'essor des seules solutions faisant consensus, celles appuyées sur cette notion de report modal des personnes et des marchandises pour répondre aux enjeux du XXIème siècle.**

Signataires :

Élu(e)s, personnalités politiques :

BÉNARD Édouard, député de la 3^{ème} circonscription de la Seine-Maritime.

EL KHILI Fatima, Maire adjointe de la Ville de Rouen chargée de l'urbanisme, Conseillère métropolitaine.

JUBERT Daniel, Conseiller municipal de Louviers, Conseiller départemental de l'Eure

MOREAU Cyrille, Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie en charge des Transports et mobilités durables.

MOYSE Joachim, Maire de Saint-Etienne du Rouvray, Vice-Président de la Métropole Rouen Normandie en charge de l'habitat, du logement et de la politique de la Ville.

Signataires des corps intermédiaires (associations, syndicats...) :

BERKANI Taïeb, Vivre Ensemble à Darnétal, Darnétal Bougeons.

CORREIA-HOUËL Magali, association Effet de Serre Toi-Même
COURVILLE Guillaume, CINERGIE
DE GIOVANNI Jean-Louis, CINERGIE
DALIBERT Jean-Louis, association SOS GARES
DESBOIS Luc, association Non à l'Autoroute
FRAISSE Alexis, association La Petite Cyclote
GAUCHIN-SOREL Isabelle, COMITÉ LOCAL ATTAC DE LOUVIERS-VAL DE REUIL- GAILLON
GAUMENT Marie-Estelle, association SOS GARES
GRIMA Guillaume association Effet de Serre toi même
LEBOULANGER Christophe, association Effet de Serre Toi-Même
LEMASLE Arnaud, association SOS GARES
MAINE Nathalie, association Effet de Serre Toi-Même
MARTINEAU Céline, association Effet de Serre Toi-Même
MASUREL Nathalie, association SABINE
PEAUCELIER Pierre, Greenpeace-Rouen.
ROUSSEAU Lydie, association Non à l'Autoroute
ROY Christian, Fédération Agir pour la ligne Clermont-Ferrand – Le Mont Dore – Ussel - Tulle
SEHAKI Malika, association Effet de Serre Toi-Même
SELWYN Victoria, association Effet de Serre Toi-Même
TAILLIS Nicole, association Effet de Serre Toi-Même
TARDIF Catherine, association Effet de Serre Toi-Même
VILLAIN Jean-Louis, association Effet de Serre Toi-Même
VIOT Bertrand, CINERGIE

Organisations Associations Syndicats :

ASSOCIATION DARNÉTALEUSE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA PROTECTION DE LA TERRE
ALLIANCE ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE
COMITÉ LOCAL ATTAC DE LOUVIERS-VAL DE REUIL-GAILLON
EFFET DE SERRE TOI-MÊME !
FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT NORMANDIE
SOLIDAIRE 76,
SOS GARES
SUD RAIL NORMANDIE

Autres membres de la société civile/habitant(e)s du territoire :

PINET Thomas, Déville-lès-Rouen
ROUSSEL Sarah, Rouen