

Projet de Contournement  
Est de Rouen  
Liaison A28-A13

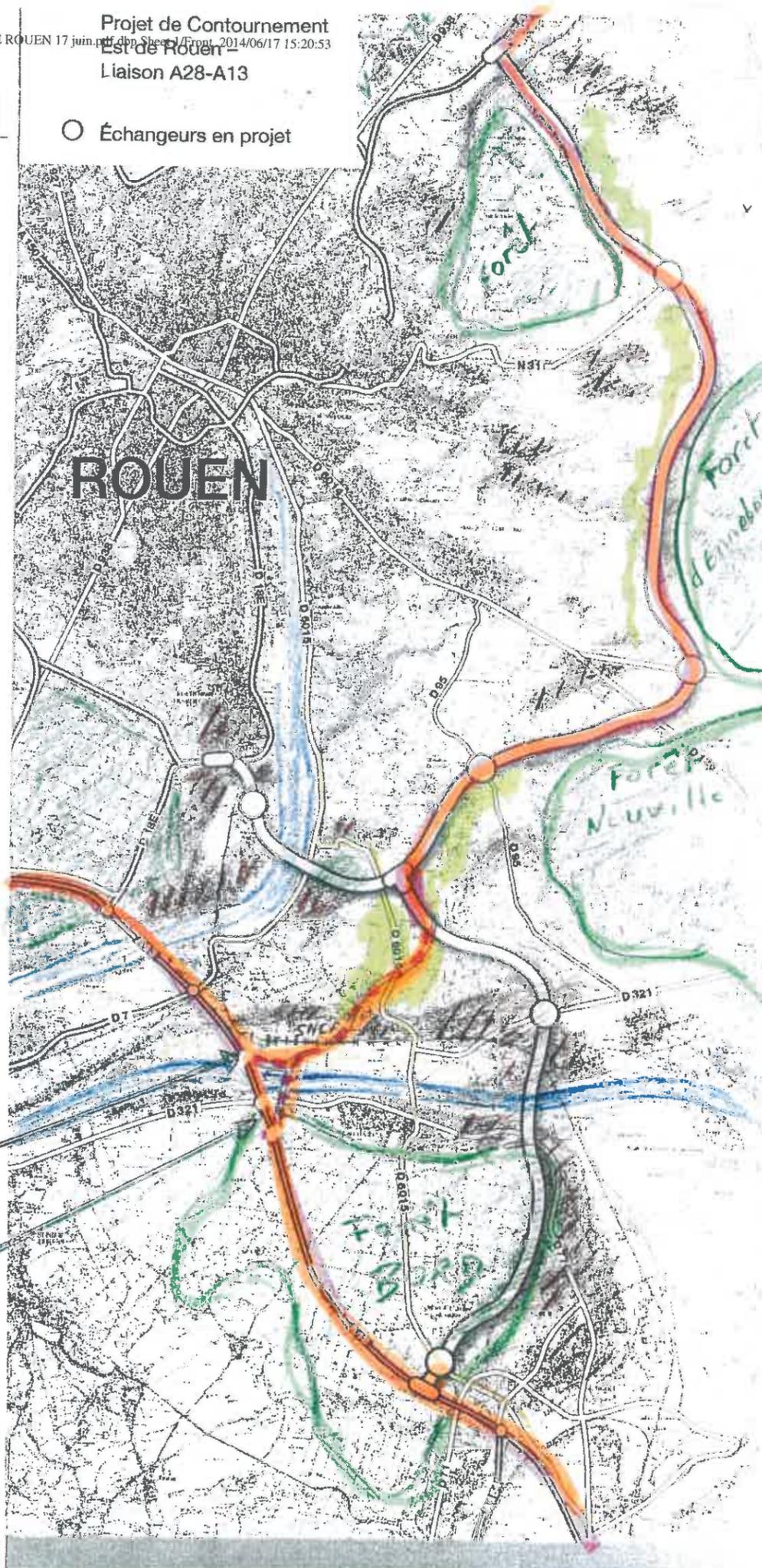
○ Échangeurs en projet

Zones d'herbages  
et de champs

Forêts

Fleuve

Zones  
d'habitations  
proches du tracé



A l'attention :

De **Monsieur Michel GAILLARD** du CNDP (Commission Nationale du Débat Public)  
De **Monsieur Patrick BERG** de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

AVIS : « d'un sentiment de bon sens »

Sur le CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE ROUEN

Messieurs,

A l'occasion de la concertation concernant le contournement EST de Rouen, nous vous adressons par la présente notre avis.

Notre avis, est motivé par un souci d'apporter un éclairage sur le tracé présenté par l'enquête publique.

Il est certain qu'une nouvelle autoroute trouve sa justification dans la nécessité d'une fluidification des déplacements routiers autour de Rouen, bien qu'il soit cependant indéniable que cela engendrera des inconvénients collatéraux, notamment environnementaux, sociaux et financiers. Aussi, nous avons le sentiment au stade de l'avancement du projet qu'il peut être justifié de vous évoquer ici des suggestions qui, à notre avis, aboutiraient à minimiser les effets négatifs de cette future autoroute.

**1 - Pour mémoire :**

Il apparaît suivant les publications des médias que les principaux points d'achoppements reviennent fréquemment sur les points suivants :

- Impact sur l'environnement, à savoir, notamment sur la flore, la forêt.
- Impact sur la population, par la pollution sonore, la dépréciation du cadre de vie et la dépréciation de la propriété privée.
- Impact financier, par certaines solutions apparaissant très coûteuses par l'ampleur de leurs réalisations et à terme certainement répercutées financièrement sur l'utilisateur.

**2 - Aussi les points qui nous semblent être d'amélioration et/ou de réductions de nuisances, seraient à notre avis les suivants :**

• Pour l'environnement

Eviter les forêts et les flores sensibles, privilégier l'emprise des zones en friches, des terres d'herbages, des zones déjà utilisées par les services publics (SNCF, routes nationales).

- **Pour la population**

Ne plus accroître la dégradation des forêts encore intactes du défrichement, du bétonnage et des nuisances sonores afin de ne pas réduire nos zones vertes à une « peau de chagrin » sachant qu'il en va de l'attractivité de notre région et de notre cadre de vie.

Eviter également autant qu'il est possible les zones d'habitations, en visant à en réduire fortement la densité impactée et la où cela s'impose, en réduire les effets sonores, par la réalisation de parties de tronçons d'autoroutes semi enterrées, ou ceinturées de murs ou plaques antibruits, permettant, ainsi également d'en cacher le visuel.

- **Pour l'aspect économique**

Réduire les infrastructures, notamment réduire la longueur du tracé, et réduire autant que possible le nombre de ponts, source de dépenses diverses.

Pour éviter les engorgements (puisque contournement autoroutier de Rouen il est question) ne pas se raccorder sur des zones ayant déjà propension aux encombrements par l'effet d'entonnoir connu de l'agglomération.

### 3 – Notre sentiment sur des améliorations autoroutières « de bons sens »

A l'issue des études, le tracé d'enquête publique révèle avoir en partie pris en compte les sensibilités des uns et des autres, tel est le cas, notamment par l'option prise d'un tracé EST au lieu d'un tracé NORD plus long en kilométrage, plus dommageable pour l'environnement. Egalement sur la partie NORD de ce tracé EST d'avoir pris le soin d'éviter les belles forêts que sont : la forêt Verte, la forêt d'Ennebourg, la forêt de Neuville Chant d'Oisel et de contourner au mieux les communes : Fontaine sous Préaux, St Jacques sur Darnetal, St Aubin Epinay, Franqueville St Pierre en réduisant ainsi la densité des populations et des zones natures impactées.

Cependant et par ailleurs, malgré diverses revendications (pétitions communales, Associations telle que Apache etc... ) la controverse sur la partie SUD du tracé à partir de Gouy jusqu'au raccordement aux accès A13 semble rester d'actualité et la détermination d'un tracé fédérateur des sensibilités au regard du cadre de vie et des économies budgétaires semble rester ici dans l'impasse.

Les études se sont elles penchées pour cette partie SUD sur **l'alternative d'un possible tronçon autoroutier unique** aux lieu et place d'une séparation en deux branches, de l'actuel projet, l'une par St Adrien pour rejoindre les encombrements routiers des zones industrielles intramuros et l'autre pour aller se perdre en kilométrages côté forêt de Bord en double emploi avec les trois voies déjà existantes de l'A13, sans compter l'impact à cet endroit sur un important réseau urbain, Alizay, Pitre, les Damps, vallée de l'Eure, Léry, Val de Reuil.

**Ce tronçon autoroutier unique** (voir plan) qui croiserait la D 6015 sur le plateau d'Ymare et le plateau des Authieux ne traverserait il pas que des zones d'herbages, une petite zone d'entrepôts et très peu d'habitations, ceci jusqu'à sa descente vers le réseau SNCF à Sotteville sous le Val pour rejoindre, passé ce talus ferroviaire, la friche du bord de Seine où des prémices d'infrastructures de raccordements à l'A13 sont déjà présents ?

Par cette solution, le kilométrage de bitume n'en serait il pas conséquemment réduit (environ 2/3) ?

L'économie d'un pont n'en serait il pas aussi ainsi faite, puisqu'il ne s'agirait d'en construire qu'un seul entre Sotteville sous le Val et Criquebeuf sur Seine en parallèle avec celui déjà existant en profitant à cette occasion pour remanier l'échangeur de la sortie 20 (Criquebeuf, Pont de l'Arche) ?

Nous aurions ainsi (voir plan) **un échangeur complet en forme de grand triangle enjambant la Seine avec :**

**D'une part,** coté Sotteville sous le Val, le raccordement à une infrastructure permettant les jonctions Nord vers le Havre, Caen, et Rouen toutes directions et à l'inverse de Caen, du Havre et sortie Rouen SUD vers le Nord

Et

**D'autre part,** de l'autre côté de la Seine en lisière de forêt de Bord après remaniement important de la sortie 20. Les entrées et sortie Pont de l'Arche, Criquebeuf et les raccordements des axes NORD vers PARIS et PARIS vers le NORD.

**Ce triangle autoroutier à deux ponts contigus pour la réalisation d'un échangeur d'envergure regroupant la répartition des axes NORD/SUD/OUEST de part et d'autre des deux rives de la Seine** ne serait elle pas une solution à étudier aux lieu et place des deux branches dirigées vers Oissel et Val de Reuil

Voilà en synthèse la teneur de notre interrogation que nous nous permettons de vous soumettre pour avis.

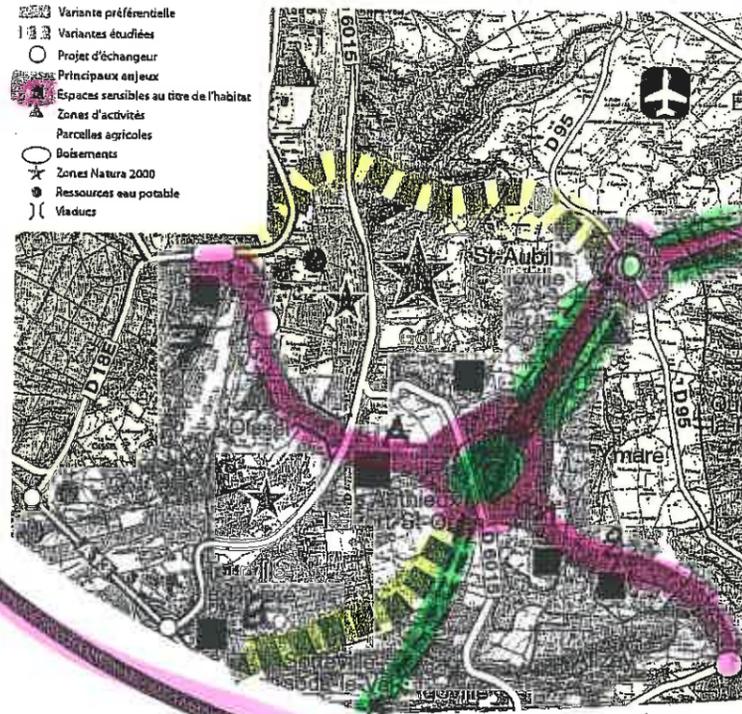
Bien respectueusement

- Voir plans au verso et en annexes
- Pour toutes précisions : Permanence téléphonique au 02.35.03.88.00
- Correspondances chez SPCR 45 Cours Clémenceau 761000 Rouen



*gim Pont*

« Un dialogue soutenu devra s'engager pour une meilleure insertion possible »



CARTE DES ENJEUX RENCONTRÉS

CARTE DES ENJEUX RENCONTRÉS

Nombre d'habitats impactés en proximité

Tracé de l'actuelle enquête publique  
 7 espaces sensibles 1 à 6 et 7 :  
 Ymare, Quevreville la Poterie, Alizay,  
 Le Manoir, Les Damps, Lery, Val de Reuil

Tracé de notre hypothèse  
 2 espaces sensibles A et B :  
 Les Authieux, Sotteville sous le Val

Tracé abandonné

