

Contournement de Rouen

Contribution de la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray | juin 2014



Contact

Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray
Place de la Libération

CS 80458 | 76806 Saint-Étienne-du-Rouvray Cedex
Tél. : 02 32 95 83 83

Mél. : monsieurlemaire@ville-saintetiennedurouvray.fr



Saint-Etienne-du-Rouvray

Saint-Étienne-du-Rouvray fait entendre sa voix

Depuis une quarantaine d'années, la question de la création d'une voie de circulation permettant de contourner Rouen, par l'Est, revient régulièrement au cœur de l'actualité locale. Un des enjeux forts mis en avant est de détourner une partie du trafic routier qui transite actuellement par Rouen – et plus spécifiquement 85 % des poids lourds. Selon les services de l'État, entre 20000 et 30000 véhicules par jour pourraient emprunter cette infrastructure.

Le Gouvernement a inscrit ce projet de contournement Est comme une priorité devant voir le jour à l'horizon 2030. Le tracé, soumis à la concertation en cours jusqu'au 12 juillet 2014, est celui retenu par le préfet. Ce tracé préférentiel n'a jamais été discuté avec les populations, il n'en a jamais été question lors du débat public mené en 2005.

Malgré cela, et contre tout bon sens démocratique, la Commission nationale du débat public a considéré qu'il n'était pas utile de relancer un débat et qu'une simple concertation suffisait. Il n'est donc – *a priori* – plus question de se prononcer sur l'opportunité de ce contournement mais simplement de recevoir des informations. Pour les acteurs concernés, comme Saint-Étienne-du-Rouvray, c'est tout de même l'occasion de faire valoir leurs positions et de mettre en lumière les questions sans réponses.

Un tel exercice n'a de sens que s'il s'accompagne d'une grande loyauté de la part de l'État dans la communication des éléments permettant au grand public et aux collectivités locales d'avoir connaissance de l'ensemble des éléments (études, simulations...) constitutifs du projet.

En l'état, le tracé préférentiel en 2 x 2 voies – porté par le préfet – et évalué à plus d'un milliard d'euros n'est pas acceptable pour nombre de communes concernées, parmi lesquelles Saint-Étienne-du-Rouvray.

En raison des enjeux et des impacts d'un tel projet, Saint-Étienne-du-Rouvray a décidé de faire entendre sa voix au travers de cette contribution. La Ville y affirme ses positions concernant l'ensemble du tracé et sur le tronçon qui pourrait directement toucher son territoire si ce contournement de Rouen devait voir le jour.

Ce document remet en cause un certain nombre d'arguments « officiels » avancés par l'État et produit également, dans un esprit constructif, des préconisations qui pourraient permettre de voir se développer un projet soutenable pour tous.

LES ENJEUX DU CONTOURNEMENT EST



La question du... trafic de transit

Ce que l'État nous dit

« Les études menées par le CETE Normandie Centre montrent qu'aujourd'hui environ 85 % des trafics de transit empruntant le cœur d'agglomération sont susceptibles d'être captés par le projet. En créant une liaison attractive entre l'A28 nord et l'A13, le projet entend détourner cette part du trafic du réseau local et la maintenir sur une infrastructure autoroutière. » (p.13)

Les projections de trafic, menées par le CETE, montrent que la plupart des voies d'accès principales à l'agglomération seraient déchargées d'une part non négligeable de véhicules par jour : -1473 véhicules empruntant le Tunnel de la Grand-Mare, -3162 sur la N31, plateau Est à Saint-Jacques-sur-Darnétal, -3026 sur la D321 du côté de Pîtres dans l'Eure... (carte p.18)

Mais +4057 véhicules/jour sur le RD18E, sur la partie « rocade Sud » stéphanaise débouchant au rond-point aux Vaches.

Mais +1184 véhicules/jour sur le RD18E, sur la partie « boulevard industriel » débouchant lui aussi au rond-point aux Vaches.

Ce que la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray affirme

Il n'est pas acceptable que le RD18E, en prise directe avec l'extrême sud de la Ville, connaisse une augmentation aussi considérable de son trafic quotidien. L'impact négatif pour les habitants va être réel, alors même qu'ils connaissent déjà des désagréments dus à leur proximité avec la voie ferrée. Le boulevard industriel, déjà saturé aux heures de pointe, sera encore plus embouteillé.

Le RD18E connaîtra une **concentration encore plus importante de poids lourds**. Selon les estimations produites par l'État, ce sont 5 700 camions susceptibles d'emprunter quotidiennement cet axe desservant les zones d'activités dédiées à la logistique et les zones portuaires. Soit un véhicule sur cinq. Parmi ces poids lourds, nombreux seront ceux chargés de matières dangereuses induisant des circulations à risques. Alors que de son côté, par exemple, l'autoroute A13 pourrait être soulagée d'au moins 10 % de son trafic.

Les incidences sur la santé publique doivent absolument être prises en compte. L'augmentation du flux de véhicules entraînera de fait **une dégradation de la qualité de l'air**. Déjà très régulièrement, des recommandations invitent les personnes sensibles (enfants en bas âge, asthmatiques, seniors...) à limiter leurs activités physiques. Selon Air Normand, entre mars 2013 et mars 2014, le seuil d'alerte aux particules (rejets dus essentiellement au chauffage et aux transports) a été atteint à six reprises dans la région. Au-delà de ce seuil, des dangers effectifs sur la santé sont à craindre pour une population déjà très exposée aux affections et maladies respiratoires.



La question du... soutien au développement économique

Ce que l'État nous dit

- « La zone d'activité Seine Sud, qui accueille de nombreuses industries et activités économiques, est particulièrement susceptible de bénéficier du projet. » (p.23)
- « Le projet prévoit, en plus de son raccordement à la RD18E, un échangeur en plein cœur de cette zone, favorisant ainsi sa desserte et l'implantation potentielle d'activités économiques. » (p.34)
- « Au sein de la zone Seine Sud, un échangeur est envisagé avant le rond-point aux Vaches pour renforcer la desserte des activités économiques et faciliter le développement de ce secteur. » (p.38)

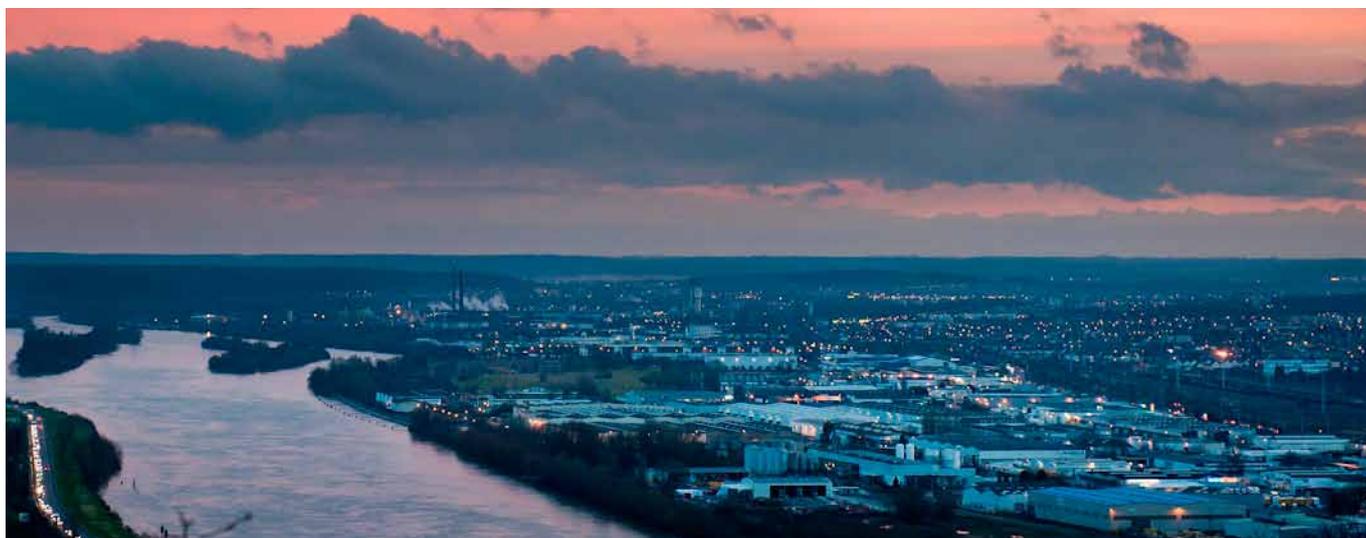
Ce que la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray affirme

Tel qu'il est présenté aujourd'hui, le projet **impacte directement ou indirectement plusieurs entreprises** tout au long de son tracé. À Saint-Étienne-du-Rouvray et aux environs, l'ensemble des entreprises implantées à proximité du rond-point aux Vaches sont directement menacées. Le tracé actuel isole également la zone d'activités de la Sablonnière à Oissel.

Le raccordement d'un viaduc au niveau de cette entrée d'agglomération ainsi que la création d'un échangeur « en plein cœur de cette zone » scindent les terrains réservés à Seine Sud, tout en générant une importante consommation foncière. Cette coupure compromet le développement économique de Seine Sud et donc la création de plu-

sieurs centaines d'emplois. Et en même temps, ce projet oriente fortement la nature des activités susceptibles de s'implanter sur la zone vers davantage de logistique au détriment de l'emploi industriel. Ce qui veut dire, en clair, peu d'emplois, beaucoup de hangars et des camions en plus.

Autre exemple négatif localement, en l'état, un pôle de vie, destiné aux salariés de l'ensemble des zones d'activités bordant la Seine, et souhaité par la Ville (à la jonction du Technopôle, de la Vente Olivier d'un côté et de Seine Sud, et la zone industrielle Est de l'autre) est compromis. Pourtant, un tel lieu proposant différents services est jugé indispensable à l'attractivité du secteur.





La question du... déploiement des transports en commun

Ce que l'État nous dit

« Le projet de contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 doit contribuer à la décongestion et à l'amélioration de la sécurité sur les voies pénétrantes de Rouen, ouvrant la voie au développement des transports collectifs et des modes de déplacements doux. »
Pierre-Henry Maccioni Préfet de la région Haute-Normandie. (p.1)

« La CREA souhaite repenser la desserte de son secteur périurbain, notamment les plateaux Est, en étudiant la possibilité d'une liaison de transport à haut niveau de service...
Le Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13 permettra donc aux territoires de la Crea et de la Case de voir se concrétiser la restructuration du réseau de transport, accompagnant une réflexion plus large sur l'aménagement du territoire. » (p.22)

Ce que la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray affirme

À l'heure actuelle, le projet ne signale **aucune amélioration concrète des infrastructures de transport en commun au sud de Rouen**. S'il est beaucoup question des « plateaux Est », rien n'est précisé pour les habitants des périmètres urbains stéphanois et osseliens concernés par ce contournement Est, rien pour les salariés du secteur. Par exemple, une ligne de bus rapide, dite « à haut niveau de service », n'est jamais évoquée.

Il n'est pas fait mention non plus du développement d'une ligne « tram-train » (train interurbain) figurant pourtant parmi les projets à l'échelle de la grande région de Rouen. Dotée d'un cadencement régulier (aujourd'hui, il y a un passage de train par heure), une telle infrastructure renforcerait l'attractivité des transports en commun depuis cette entrée d'agglomération. En parallèle, la création d'un parking relais serait à même **d'encourager nombre d'automobilistes souhaitant entrer dans l'agglomération à y laisser leur voiture et à emprunter le tram** pour se rendre dans le centre de Rouen. Le temps de trajet serait alors d'une dizaine de minutes. Bien entendu, un tel équipement serait particulièrement attractif pour les habitants de la rive Sud et les salariés du secteur.





La question de... l'essor du fret fluvial et ferroviaire

Ce que l'État nous dit

« Le Contournement Est de Rouen irriguera ainsi de nombreux pôles d'activités, tout au long de son tracé. En cohérence avec les objectifs de la transition écologique et énergétique, ces pôles orientent leur développement vers un usage plus intense de la voie d'eau et du rail. Toutefois, leur desserte routière n'en reste pas moins capitale pour leur activité. À terme, même si les transports alternatifs à la route se développent massivement, la desserte routière de ces zones restera en effet le premier mode utilisé au regard des volumes considérés. » (p.24)

➡ Ce que la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray affirme

Ce contournement Est se veut une réponse à la problématique du transport des marchandises par camions. En revanche, pour l'heure, ne ressort **aucune proposition concrète concernant le développement du fret ferroviaire**. Au contraire, pendant qu'il est question de la création d'une autoroute, la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen, ses cheminots compétents et son matériel roulant sont laissés à l'abandon. **Rien non plus concernant le fret fluvial**, alors que la Seine borde la zone... Seine Sud. L'implantation actuellement évo-

quée d'un viaduc sur ce territoire ne s'accompagne d'aucun engagement sur de possibles interactions entre le fleuve, le chemin de fer et la route. D'autant qu'une grande incertitude persiste concernant le passage de la ligne nouvelle Paris-Normandie au cœur de Seine Sud.

Pour mémoire, il y a vingt ans déjà, le pôle multimodal, situé sur la zone industrielle, avait vocation à être multimodal (route, fleuve, chemin de fer). Le volet multimodal n'a jamais vu le jour.





La question du... franchissement de la Seine

Ce que l'État nous dit

« Ces trafics, essentiellement de poids lourds, peuvent parfois concerner du transport de matières dangereuses... La réalisation du Contournement Est de Rouen... vise à orienter ces trafics d'échange vers des axes routiers adaptés (autoroutes, rocade) dont les caractéristiques (principe d'une autoroute à 2x2 voies avec séparateur central) sont aujourd'hui les plus sûres pour ce type de transport. » (p.14)

« Un viaduc permet de franchir la Seine en limitant les impacts sur les îles et berges de la Seine, classées en zone Natura 2000, tout en facilitant la relocalisation d'activités dans la zone Seine-Sud. » (p.34)

Ce que la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray affirme

Parfois indispensables pour déjouer les contraintes physiques de la géographie, les ouvrages d'art sont de plus en plus considérés par les urbanistes comme des barrières coupant les territoires. Si un viaduc devait voir le jour, à plusieurs mètres de hauteur, pour rejoindre les environs du rond-point aux Vaches, les conséquences seraient très lourdes.

D'un point de vue d'aménagement du territoire, un viaduc constituerait une véritable fracture territoriale. L'ouvrage morcellerait la zone d'activités Seine Sud, gênerait plusieurs dizaines d'hectares dans un secteur qui a vocation à voir se développer de nombreux emplois.

Selon la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) de 2002, un projet comme le contournement Est doit être intégré au tissu urbain existant et donc s'effacer au maximum du paysage. Ce qui n'est évidemment pas le cas d'un viaduc.

D'un point de vue environnemental et de santé publique, un viaduc autoroutier est forcément synonyme de nuisances pour les riverains (habitants et salariés) : pollution sonore à cause d'une circulation conséquente, pollution visuelle avec un ouvrage d'art monumental, pollution de l'air en raison de rejets atmosphériques croissants, notamment les particules fines émises par la très grande majorité des véhicules...

L'État assure qu'un « viaduc, en pente et en courbe, permet de franchir la Seine en limitant les impacts sur les îles et berges de la Seine, classées en zone Natura 2000... » Mais il ne garantit pas totalement l'intégrité de ces espaces naturels, ni de l'important captage d'eau potable de la Chapelle. Ces zones Natura 2000 resteront exposées aux **risques liés au transport des matières dangereuses**. Là encore l'accident du pont Mathilde illustre les risques liés à ce type d'ouvrage.

Sans compter qu'en termes de matières dangereuses, le secteur du rond-point aux Vaches est déjà bien « servi » avec d'un côté la voie ferrée et ses convois « dangereux » et le passage en souterrain d'un oléoduc permettant le transport d'hydrocarbures.

D'un point de vue social, la construction d'un ouvrage comprenant des piles implantées à distances régulières pour soutenir le tablier autoroutier, couplé à la création d'un échangeur imposant, ne peut que perturber profondément les échanges et les déplacements courants des riverains. Localement, depuis toujours des liens étroits et quotidiens existent entre les Osseliens et les Stéphanois. La création d'un nœud autoroutier fragiliserait ce tissu social local.

De plus, dans l'hypothèse d'une autoroute à péage, les riverains choisiraient sans doute de ne pas emprunter cet axe de circulation. Ils en subiraient donc les inconvénients mais pas les avantages potentiels (fluidité du trafic, réduction des temps de trajet...).



La question du... financement d'un tel projet

Ce que l'État nous dit

- « L'infrastructure, estimée à un milliard d'euros, est prévue d'être réalisée dans le cadre d'une mise en concession autoroutière. »
- « L'enjeu pour le futur concessionnaire sera donc de fixer un tarif de péage suffisamment abordable pour conserver un maximum d'usagers sur l'infrastructure sans pour autant demander une subvention d'équilibre trop importante. » (p.39)
- « Compte tenu de l'importance du coût de ce projet, l'État et les collectivités locales sont susceptibles d'apporter un complément de financement sous la forme d'une « subvention d'équilibre », dont le montant sera définitivement arrêté lors de la signature du contrat avec le concessionnaire. » (p.40)

Ce que la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray affirme

Si l'État annonce un contournement Est à 1 milliard/1,2 milliard d'euros, d'autres sources (dont l'Acces, association des communes pour un contournement Est soutenable, à laquelle la Ville adhère) avancent un chiffre plus proche des 2 milliards d'euros. Étant donné la situation des finances publiques, il est d'ores et déjà précisé que l'État et les collectivités territoriales ne financent pas ce projet de contournement Est dans son intégralité.

L'annonce du recours à un concessionnaire autoroutier soulève plusieurs problématiques :

- la maîtrise de la décision définitive du tracé précis et des ouvrages mis en œuvre ne sera **absolument pas transparente** puisqu'elle appartiendra au concessionnaire,
- l'**accessibilité** de tous à cette voie de circulation est compromise pour des raisons financières,
- les stratégies d'**évitement** que nombre de conducteurs mettront en œuvre pour ne pas s'acquitter du péage et donc la moindre efficacité d'une telle autoroute à prendre en charge la circulation de transit,
- le principe de la **subvention d'équilibre** que les collectivités devront verser au concessionnaire. Avec ce système, les usagers financeront l'ouvrage au péage mais aussi par le biais de leurs impôts. La double peine en quelque sorte.



CONTOURNER ROUEN...

MAIS PAS N'IMPORTE COMMENT ET PAS À N'IMPORTE QUEL PRIX

Quel que soit le tracé de contournement de Rouen soumis à enquête publique dans les années à venir, la Ville tient à faire part de ses exigences dans trois domaines.



La plus grande intégration des ouvrages d'art dans le paysage devra être impérativement garantie

La technique de l'enfouissement à étudier et à privilégier

D'une manière générale, dès lors que des enjeux humains, environnementaux, de sécurité sont pointés – et dans l'hypothèse où le tracé actuellement soumis à concertation verrait le jour – il est indispensable de prévoir l'enfouissement des tronçons problématiques.

C'est le cas, par exemple, de l'ouvrage permettant le franchissement de la Seine au trafic autoroutier à hauteur de Oissel vers Saint-Étienne-du-Rouvray.

Un passage en souterrain a pour avantages :

- de réduire considérablement les nuisances et les dangers liés à la circulation,
- de libérer les espaces fonciers nécessaires au soutien et au développement des activités économiques et agricoles,

- de permettre le développement de l'usage des transports en commun au sud de Rouen. À proximité du rond-point aux Vaches, cela se traduirait par une halte ferroviaire indispensable à la desserte de l'ensemble de la zone. Cette dernière est évidemment liée à la mise en œuvre du projet « tram-train »,
- de dégager des surfaces permettant la réalisation d'éventuels parkings relais. En entrée sud-est de l'agglomération, une telle offre de stationnement constituerait un encouragement fort à l'usage des transports en commun.

Quelles réelles incidences financières ?

Un mouvement de fond au niveau mondial remet en cause l'existence des ouvrages aériens (viaducs, autoroutes urbaines...) et tend à effacer les réalisations considérées aujourd'hui comme des barrières urbaines pénalisant le développement urbain, économique et freinant considérablement le développement des transports en commun et des déplacements piétons et cyclistes.

Ce phénomène s'observe actuellement à Séoul, Vancouver mais aussi à Montreuil-sous-Bois ou Reims.

Dans ce contexte, il apparaît tout à fait anachronique d'envisager la réalisation de viaducs. De tels ouvrages engendreraient les mêmes effets néfastes que ceux cités précédemment.

Il convient de lancer une **étude comparée des solutions aériennes et souterraines** du tracé évoqué, en y intégrant les coûts directs mais aussi les impacts environnementaux, économiques et urbains de chacune des solutions.



Les secteurs d'habitat et de reconversion économique devront être intégralement préservés de tous risques

Un besoin d'études complémentaires

Aujourd'hui, il manque au projet présenté, une modélisation précise des trafics sur l'agglomération permettant d'identifier l'ensemble des impacts, en particulier sur Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel. Cette modélisation devra prendre en compte la circulation, le bruit, les pollutions et les usages. Afin de compléter ces données, une étude de risques

approfondie est indispensable. Elle mesurera les conséquences potentielles pour les riverains en matière de **qualité de l'air, de bruit, d'accidents impliquant des produits dangereux...** et précisera les mesures qui devront impérativement être prises pour y faire face.

Faciliter les circulations et les échanges

Il convient de retravailler les liaisons et de faciliter les échanges entre l'ouvrage du contournement Est et les secteurs d'habitats ou d'activités qu'il dessert. Il faut ainsi **garantir la fluidité et la sécurité des circulations** et en faire un point névralgique assurant une bonne desserte de Seine Sud, de la zone d'activités de la Sablonnière et du CD18E (rocade Sud). Il s'agit là d'un élément essentiel aux bons déplacements quotidiens des riverains et la condition même d'un développement de la zone Seine Sud.

Il est impératif de prévoir dès à présent les interconnexions nécessaires entre le chemin de fer, le fleuve et la route. Sans ces infrastructures multimodales dédiées notamment au transport de marchandises, le développement de Seine Sud ne pourra pas être optimisé et la zone d'activités de la Sablonnière restera enclavée.





La gratuité de circulation devra être garantie pour les déplacements à l'intérieur du pôle métropolitain



Le refus d'un péage, enquêtes à l'appui

Afin de mesurer finement les conséquences de la mise en place d'une autoroute à péage, il est utile de réaliser des enquêtes d'usage approfondies avec et sans la mise en place d'un péage.

Dans l'hypothèse d'un contournement de Rouen à péage, nombre d'usagers potentiels locaux choisiront de ne pas emprunter cette autoroute. Une stratégie d'évitement qui ne permettra pas d'alléger sensiblement le trafic routier aux alentours de Rouen. Rappelons que l'enjeu premier de ce contournement est de capter l'essentiel du trafic de transit. Qu'en sera-t-il alors réellement ?

Le recours à un concessionnaire privé, pour cofinancer un projet jugé d'utilité publique par l'État n'est une bonne opération financière pour personne... sauf pour ledit concessionnaire.

Le principe même de la subvention d'équilibre n'est pas acceptable, **elle rejette sur les collectivités « le risque financier »** d'un tel projet. Un rapport récent de la Cour des comptes met d'ailleurs claire-

ment en évidence le déséquilibre qui s'opère lors de ce type de montage financier entre la force publique et les concessionnaires autoroutiers. Ces derniers imposant des hausses de tarifs bien supérieures à l'inflation.

Si le coût de l'actuel projet n'est pas supportable par les collectivités et les contribuables et s'il n'est pas satisfaisant techniquement, il convient sans doute de le redimensionner avec des infrastructures de moindres ampleurs et des ouvrages indispensables à la préservation de la sécurité, de la santé publique et de l'environnement.

Quant au montage financier, il doit lui aussi être revu (Grand emprunt, Fonds européens) de manière à ce que socialement, économiquement et en matière environnementale le rapport efficacité/coût soit à la hauteur des enjeux humains.

N.B. : Les numéros de pages placés dans les rubriques « Ce que l'État nous dit » renvoient au dossier de concertation édité par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Ce document est téléchargeable sur le site du projet: www.liaisonA28A13.com

• Plus d'infos: saintetiennedurouvray.fr



web

Contournement de Rouen



Donnez votre avis

avant le 12 juillet 2014

En écrivant à :

Dreal Haute-Normandie
concertation contournement Est de Rouen
Autorisation 79902
75443 Paris Cedex 09

ou directement sur le site internet du projet : www.liaisonA28A13.com