

Réflexions personnelles... qui ne rentrent pas sur le formulaire proposé.

J'habite sur la zone de responsabilité de la CASE et travaille à Val de Reuil. Je pratique assidûment et bénévolement bon nombre d'activités sportives ou culturelles sur ce secteur.

1 - étonnement, dans cette zone, une seule réunion sans grande publicité des acteurs publics (mairies, communauté d'agglomération Seine-Eure, ...) ni vers les particuliers ni vers les entreprises pour ce qui concerne la zone Louviers/Val de Reuil (Incarville, Léry, Poses, Vaudreuil, sans parler des habitants un peu plus éloignés mais potentiellement utilisateurs... ou non). Tout cela donc pour une seule réunion dans une salle ne contenant que 180 places ! Et quand bien même ce fut au théâtre des chalands, 220 places n'eurent pas suffi non plus. D'autant que nombre d'orateurs multi-récidivistes (j'entends qu'ils ont participé à moult réunions, représentants d'associations ou de mouvements politiques) se sont succédés au micro, avec souvent des arguments très généraux bien que non dénués d'intérêts.

2 – après lecture du dossier fourni, beaucoup de contradictions sont relevées. A commencer par le premier paragraphe: le contournement désiré qui doit tenter de capter les déplacements routiers entre le Nord et le Sud ne résoudra donc pas la circulation des camions devant rallier le port de Rouen ni le M.I.N. ni la circulation venant des plateaux Est vers Rouen (les fameuses transversales), en bref le trafic est ou nord/ouest. A moins de fortement contraindre les routes existantes en interdisant tels ou tels...

Page 15, il est dit qu'en grande majorité, les trajets vers Rouen s'effectuent sur la RD6015 (ex N15). C'est en partie vrai, mais les automobiles et transporteurs (français et étrangers) le font pour contourner allègrement le péage d'Incarville par la dite route en allant chercher l'A13 à la hauteur de Criquebeuf (et inversement) utilisant ainsi la raison principale pour laquelle le contournement de Pont de l'Arche a été réalisé (avec déjà une grande emprise sur la forêt de Bords-Louviers) : liaison transversale Val de Reuil et D6015(partie sud)-A13. Et si l'axe Igoville-Pont de l'Arche est encore engorgé, c'est aussi en grande partie pour aller vers l'ouest. Si on prend ce qui est dit p31, du fait d'un plus grand linéaire, d'un péage et d'un gain plus qu'hypothétique sur le temps de trajet, il ne faut pas compter à ce que les usagers potentiels s'engagent sur une voie absurde sans interdiction de faire autrement. Pourquoi, dans ces conditions, ne pas rallier directement l'A13 dans cette plaine d'Igoville vide d'habitation?

3 – aucune transparence relative au choix du tracé initial plutôt qu'aux alternatives proposées, souvent plus logique, basées sur des connaissances du terrain, des lieux, des us et modes de circulations. De phrases telles « les études de trafic ont montré que... » font sortir des affirmations d'un chapeau comme le lapin du magicien.

P33, il est question de ne pas toucher à des parcelles agricoles ou à un bois à Pitres ... alors que par obligation vu le dessin, le projet choisi impactera la forêt de Bord et la zone agricole proche de Val de Reuil et Léry. Et que veut dire « enjeux naturels » ? lobbies de chasseurs ? de grands propriétaires ? de forestiers ?

4 – concernant des questions posées quant à l'altimétrie des travaux à réaliser sur la partie sud du contournement, des réponses erronées ont été fournies ; je mets d'ailleurs des images scannées des cartes IGN 1/25000 à votre disposition en pièces jointes. En effet, dans cette zone, pour bien la connaître, souvent la parcourir et avec l'aide de cartes IGN précises et d'altimètres, l'embranchement sud est situé à env.86m. Tout le bas de la forêt est situé en moyenne à 56m, mais il ne faut pas oublier que la carte présentée a plus de 10 ans. Elle oublie que des entreprises se sont implantées, que le contournement des Damps/Pont de l'Arche a été réalisé, que la Base nautiques des 3 lacs sert d'attraction verte pour le territoire, ... et que pour franchir l'Eure, la Seine, la route D77 modifiée, le pont SNCF (18m d'altitude aux rails) en ralliant une berge (70m forêt de Bords au sud) à l'autre (entre 60m et 120m sur le G.R - !- de la fosse aux loups au nord), il va falloir un ouvrage d'art qui va dépasser allègrement les 13m annoncés !! Et comment envisager qu'un tel équipement, additionné à un échangeur, pourra être suffisamment discret pour être implanté dans le tout petit triangle Alizay-Le Manoir-Pîtres composé d'habitations (et même très récentes) et d'un secteur mono-industriel ? pour information, les intersections existantes actuellement sont entre 17 et 24m topo.

5-Quid de tous les secteurs actuellement habités ou en activité englobés par le tracé d'emprise proposé ? Et la forêt ? Déjà en très mauvais état souvent de cause humaine (emprise des carrières vers Martot-Criquebeuf, limitations des chemins d'accès dû aux divers contournements, grillages, chemins internes défoncés par des engins et laissés ensuite sans remise en état, parcelles complètement déboisées qui diminuent ainsi la taille du poumon vert, ...), il nous est annoncé 3 chemins prévus quand il en existe au moins le double actuellement. En d'autres temps, certains ont créé des murs de séparation. Ce barreau sud, dont le nom donne bien une indication de clivage, en a bien l'allure.

6 – comment peut-on donner aux gens cette réponse aux problèmes posés en terme olfactif, visuel et acoustique :

- abords paysagers, fleuris, arborés permettront d'effacer la « cicatrice » du paysage ;
- il sera construit des murs (!) anti-bruit, des merlons, et seront réalisés des travaux

d'amélioration de l'isolation phonique des maisons.

Si le premier point est effectivement réalisable, presque partout (parce que je n'ai pas tout visité mais en ai vu beaucoup par mes déplacements) où il est mis en œuvre montre l'incapacité de cette technique à résorber les désagréments.

Pour le 2^e point, les décideurs pourraient bien ouvrir les œillères de ceux qui les conseillent afin de prendre en compte que les gens ne vivent pas en intérieur toute l'année. Les fenêtres sont faites pour être ouvertes, et la campagne est choisie par beaucoup pour en profiter de chez soi !

7 – sans vouloir me prononcer sur les secteurs plus au nord, il est évident qu'en voyant le tracé proposé, tous les secteurs géographiques vont être touchés, impactés dans nombre d'aspects négatifs (proximité des logements à Oissel, Léry-Val de Reuil-Les Damps, les Authieux, Alizay-Le Manoir Pîtres, ... enfin j'arrête là l'énumération, il me faudrait citer trop de communes.

8 – Liaison A28 nord/A13...pourquoi, si on imagine qu'elle est efficiente pour une liaison nord-sud, ne pas tenter de relier les 2 portions d'A28 ? Je crois avoir une partie de réponse, puisque l'ayant prise de rares fois : il n'y a quasi personne dessus depuis Rouen jusqu'au Mans (puis en direction de Tours ou Nantes) parce qu'elle est chère !! Donc les transporteurs préfèrent se rallonger en km et en temps et venir prendre l'A154/N154 gratuite après Incarville. Il suffit d'aller voir pour se rendre compte objectivement de la circulation par rapport à celle de Verneuil sur Avre-Vernouillet-Dreux. Présentement, les modèles de pensées et de calculs ne se servent toujours pas de l'expérience malheureuse de précédents projets !

9 – Pour l' « association pour le contournement est de Rouen », nombre de points sont avancés, étonnement repris texto lors des présentations dans les réunions publiques.

La circulation sur les Quais rive droite sera divisée par 4 . Par quel miracle? le contournement n'est pas efficace pour effectuer les trajets est-ouest !

Le centre-ville sera décongestionné. Pourquoi ? Si les camions y viennent, c'est soit pour desservir le Port, le M.I.N., soit pour aller vers l'ouest. Donc de nouveau pas efficace.

Le trafic fluvial sera multiplié par 3. S'il n'y a pas de volonté politique relayée et prise en compte par les sociétés potentiellement utilisatrices, il n'y a aucune raison qu'un « projet tout camion-tout voiture » aide en cette avancée majeure qui la concurrence.

Assurer la continuité autoroutière nord-sud. Depuis Louviers, les voies ne sont pas autoroutières ! N154, puis N12 et N10 pour descendre dans le sud. Où sont les autoroutes ? Je ne prétends pas qu'il n'y a pas de camions sur les autoroutes, je vois qu'il y en a aussi énormément qui prennent les axes secondaires par souci de coûts directs.

Assurer la continuité du contournement du bassin parisien en voie rapide. Et payants pour les normands ! et quel rapport ?

Quant à faciliter la desserte rapide du grand port maritime de Rouen, on se demande bien par quel miracle un projet se trouvant à l'opposé, dans une zone bientôt totalement rebâtie et dans un secteur déjà relié à l'A13 pourrait avoir une quelconque influence.

10 – Et pour finir, chose étonnante, la toute proche Basse Normandie (mais d'autres régions aussi), et en l'occurrence la Manche, s'est dotée depuis qq années d'un réseau de voies rapides et gratuites (ainsi que de voies vertes d'ailleurs) qui ne coupent pas les villages, ne les longent pas non plus, et conservent les secteurs agricoles; Et ce n'est pas dû à l'activité liée

aux anniversaires du débarquement. Pourquoi ce qui est faisable chez nos voisins ne l'est-il pas chez nous ? Que les « proposeurs » et décideurs aillent s'informer, voire se former, afin de comprendre comment l'on monte des projets en toute intelligence, en écoutant toute la population et en utilisant le retour d'expérience sans faire sans arrêt des focus qui nous font oublier toutes les nuisances que l'on construit sans cesse au nom du profit et de l'argent.

Fabrice Leonet,
Val de Reuil le 27/06/14