



*Les Verts de Haute-Normandie*

7bis, rue de Buffon – 76 000 Rouen – tel : 02.35.70.12.10

Mail : [ecologie.hn@wanadoo.fr](mailto:ecologie.hn@wanadoo.fr) /

site : <http://www.haute.normandie.lesverts.fr/>:

# **CONTOURNEMENT EST DE ROUEN : LE POINT DE VUE DES VERTS DE HAUTE-NORMANDIE ET DE LEURS ELUS**

---

## **PARTIE 1 NOTRE CRITIQUE DU PROJET**

*Le Groupe des élus Verts au Conseil régional de Haute-Normandie*

12, av. Aristide Briand – 76 000 Rouen – tél : 02.35.89.01.75 – fax : 02.35.70.98.02

mail : [verts.crhn@wanadoo.fr](mailto:verts.crhn@wanadoo.fr) / site : <http://hncrverts.free.fr/>



# SOMMAIRE - PARTIE 1 : NOTRE CRITIQUE DU PROJET

---

<b>INTRODUCTION : UN MODÈLE ÉCONOMIQUE INSOUTENABLE</b>	<b>3</b>
<b>1 LES IMPACTS GLOBAUX SUR L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>6</b>
1.1 LA CEINTURE VERTE	6
1.2 LA PRESSION URBAINE ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE	6
1.3 ARGUMENT PHARE DU PROJET : DIMINUER LA POLLUTION DE ROUEN	7
<b>2 LES IMPACTS LOCAUX DU CONTOURNEMENT EST</b>	<b>9</b>
2.1 DE LA VALLÉE DU ROBEC À LA RN 31	10
2.1.1 Les enjeux	10
2.1.2 Les impacts environnementaux	10
2.1.3 L'impact sur le patrimoine et les milieux naturels	11
2.1.4 L'impact sur les communes	11
2.2 DE LA RN 31 À LA RN 14	12
2.2.1 Les enjeux	12
2.2.2 Les impacts environnementaux	12
2.2.3 L'impact sur les forêts et les captages d'eau	12
2.2.4 L'impact sur les communes	13
2.3 DE LA RN 14 À SAINT-AUBIN-DE-CELLOVILLE	14
2.3.1 Les enjeux	14
2.3.2 Les impacts environnementaux	14
2.3.3 Les impacts sur les communes	14
2.3.4 L'impact économique	15
2.4 DE SAINT-AUBIN-DE-CELLOVILLE À SAINT-ÉTIENNE-DU-ROUVRAY	15
2.4.1 Les enjeux	15
2.4.2 Un coût environnemental important, un prix très élevé	15
2.4.3 Les impacts environnementaux	16
2.4.4 L'impact sur le patrimoine	19
2.4.5 Impacts sur les Communes	20
2.4.6 Les problèmes de raccordement	22
<b>3 LE COÛT DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST</b>	<b>23</b>
3.1 LE COÛT PHARAONIQUE DU CONTOURNEMENT EST	23
3.2 UN PÉAGE DISSUASIF POUR UNE TELLE INFRASTRUCTURE	24
3.3 UN PROJET COÛTEUX SANS INCIDENCE SUR LE TRAFIC EN CENTRE-VILLE	25
3.3.1 Si peu d'impact pour la circulation en centre-ville	25
3.3.2 Une rocade urbaine, un non-sens	25
<b>CONCLUSION</b>	<b>27</b>

---

## ANNEXES

## INTRODUCTION : UN MODELE ECONOMIQUE INSOUTENABLE

---

Le XX<sup>ème</sup> siècle a été marqué par un développement sans précédent de la production matérielle et par une course permanente contre le temps. La vitesse, comme critère de modernité et de liberté, l'accroissement des mobilités comme facteur de développement économique, ou encore l'automobile individuelle comme symbole de réussite sociale et de bonheur, sont autant de valeurs qui ont marqué ce siècle.

Mais il apparaît aujourd'hui que ce modèle de développement a atteint ses limites, tant du point de vue environnemental que social. Des limites, d'abord, du fait du caractère fini des ressources de la planète, de l'augmentation prévisible à moyen terme du coût de l'énergie, des conséquences incalculables des changements climatiques qui déjà se dessinent ; tout cela appelle une transformation de notre modèle de production et de consommation.

Des limites aussi, parce que l'augmentation des vitesses a été de pair avec l'allongement des distances : l'atelier dans lequel sont produits les biens que nous consommons est désormais le monde entier, mais nous en payons le prix avec la noria de camions sur les routes ; la ville, elle aussi, s'est étalée, transformant de plus en plus souvent la liberté de déplacements en obligation de se déplacer. C'est pourquoi la politique des déplacements des personnes et du transport des marchandises doit être repensée, et avec elle l'aménagement du territoire et l'urbanisme, ainsi que le cadre dans lequel les entreprises décident de leur stratégie.

Ne tenant aucun compte de leur impact sur la nature et sur la ressource, jamais payés à leur prix économique et écologique réel, les transports indus ont proliféré. Laisant se développer à la fois une urbanisation très consommatrice d'énergie, des modes de production éclatés à tous les bouts de l'Europe et de la planète, et une conception des loisirs et de la famille qui privilégie la voiture ou l'avion. On n'hésite plus à prendre un avion pour deux heures de réunion à 500 km ou sa voiture sur 1 200 kilomètres aller-retour, en fin de semaine. Depuis longtemps, Les Verts exigent, par leurs demandes réitérées, la modération du trafic routier, mais le développement du fer et de l'eau (mer ou fleuve) et le développement des transports en commun.

L'augmentation continue du trafic, a un tel impact sur l'écosystème qu'il pourrait compromettre sérieusement la qualité de vie des générations futures. Si les tendances actuelles de croissance se maintiennent, on observera, dans le cas du trafic routier, une augmentation de 30 à 40 % au cours de la prochaine décennie.

Les transports sont à l'origine de 42 % des émissions de gaz à effet de serre et leur part ne cesse d'augmenter, rendant problématique le respect des engagements que la France a pris à Kyoto.

Face à cela, Les Verts proposent une autre politique des déplacements. Ils sont favorables à une mobilité choisie et non subie. Depuis longtemps, la possibilité de se déplacer toujours plus loin et toujours plus vite a pu être un facteur de progrès économique, culturel et social. Mais aujourd'hui, l'augmentation incessante des volumes de trafic et ses conséquences – embouteillages, saturations, pollutions et leurs impacts sur la santé, le bruit, le coût pour les budgets publics, la concurrence entre les territoires – remet en cause ces avantages.

Arrêtons de laisser croire que l'autoroute, le TGV, l'aéroport entraînent automatiquement le développement économique, alors que le "désenclavement" se traduit le plus souvent par l'aspiration des régions rurales et des petites villes par les grands centres urbains. Le cas de Toulouse, en Midi-Pyrénées est exemplaire.

Arrêtons de laisser croire que la vitesse (avion, TGV, autoroute) améliore systématiquement l'attractivité économique d'une région, alors que nous savons qu'habiter Tours, Orléans ou Lille devient de plus en plus courant pour travailler à Paris. Une ville comme Mâcon ne décolle pas économiquement alors qu'elle a tous les modes de transport à sa porte.

Arrêtons de laisser croire que la logique de flux tendus, appliquée dans l'industrie, conduit toujours à un gain. Peut-on justifier qu'une pharmacie soit livrée sept à dix fois par jour pour des produits souvent non urgents ?

Arrêtons de laisser croire que le faible coût du transport routier est un avantage pour les entreprises et la collectivité, alors qu'il génère des nuisances de plus en plus insupportables, des transports superflus et une désorganisation de l'économie locale.

Arrêtons de laisser croire que les transits routiers internationaux créent des richesses, alors que l'Observatoire économique et statistique des transports (O.E.S.T.) a démontré qu'ils coûtent à la collectivité plus qu'ils ne rapportent, sans même tenir compte des accidents et des nuisances qu'ils génèrent.

Arrêtons de laisser croire qu'une autre politique des transports menacerait l'emploi alors qu'il est prouvé que les transports en commun créent plus d'emplois que l'industrie automobile, fortement automatisée.

## **Ne nous leurrions pas, le développement économique ne tient pas à la présence ou non d'un contournement de la ville.**

La Haute-Normandie, vieille région industrielle, se situe dans une phase préliminaire d'une évolution économique structurelle. La Directive Territoriale d'Aménagement (D.T.A.), document préfectoral impulsé par l'Etat, le mentionne explicitement lorsqu'elle qualifie la Haute-Normandie de région stratégique pour la France.

Cette directive considère que notre région est censée gagner des parts de marché dans le secteur importation, première transformation et transports pénétrant le continent européen, plaçant ainsi la Haute-Normandie en concurrence commerciale avec Anvers et Rotterdam.

Ce projet est révélateur de la conception productiviste et archaïque du développement économique puisqu'il considère que davantage de routes, davantage de camions, constituent la garantie d'une croissance dans l'avenir.

### **Les Verts contestent cette conception archaïque du développement économique.**

Alors que le Contournement Est s'inscrit précisément dans cette optique puisque, dans le dossier, le maître d'ouvrage fait directement référence à la D.T.A. De plus, on note également que la C.C.I. de Rouen a créé une association pour la défense du Contournement Est !

En ce qui nous concerne, pour l'agglomération rouennaise, la création de plusieurs Z.A.C. à vocation tertiaire au pourtour de l'agglomération rouennaise semble accompagner ce

projet de contournement (Plaine de la Ronce-Isneauville, Madrillet-Saint-Etienne-du-Rouvray, Vente Olivier...). Mais nous risquons ainsi de répéter les mêmes erreurs que dans le passé. On espère ainsi relancer le secteur tertiaire régional, mais ceci n'est ni chiffré, ni démontré. Nous craignons qu'il y ait surtout des « délocalisations internes » à l'agglomération (entreprises actuellement sur Rouen qui s'implantent dans de nouvelles Z.A.C. modernes). Pour allier développement durable et aménagement du territoire, commençons par densifier (réutilisons les zones vides au centre) autour des transports existants.

- Est-on si sûr de leurs réussites une fois construites ? Certaines Z.A.C. existantes de l'agglomération rencontrent un certain nombre de difficultés pour se remplir (par exemple, la Z.A.C. Vente Olivier est vide !).
- Par rapport à d'autres agglomérations de tailles identiques, nous serions « en retard » en terme de création d'emplois tertiaires. Ces emplois liés à ces zones seraient certes les bienvenus. Mais pourquoi le faire en s'étendant géographiquement toujours d'avantage dans l'agglomération ? Alors que tous les experts l'affirment, l'augmentation des flux internes au sein des agglomérations provient de l'étalement des villes, avec leur cortège d'embouteillages et de pollution.
- Surtout, nous ne voyons pas d'ambitions affirmées pour commencer par densifier, restructurer l'existant avant de défricher ailleurs. Nous demandons que l'E.P.F.N. (Etablissement Public Foncier de Normandie) puisse aider à restructurer les bureaux vides, car dépassés dans leurs aménagements, en terme de volume, d'énergie et baisser les coûts de fonctionnement.
- Avons-nous sous les yeux, un plan ambitieux de récupération des friches rouennaises ? (Il resterait 450 ha de friches industrielles dans l'agglomération à exploiter). Rouen étant doté d'un métro-bus en centre-ville, cela réglerait déjà une partie des déplacements. Des projets de réhabilitation de friches industrielles existent, il faut le reconnaître, mais leur dimension au sol reste limitée. Pendant ce temps, le nombre d'hectares de création dans l'agglomération, toujours plus loin du centre et non-desservis par les transports collectifs, ne cesse de croître.



Crédit photo – C. Hennequin

# 1 LES IMPACTS GLOBAUX SUR L'ENVIRONNEMENT

---

A la lecture du document du maître d'ouvrage présentant le projet de Contournement Est, et notamment au vu du tracé présenté, le point le plus incompréhensible est le nombre extraordinaire de vallées à traverser. Comment le maître d'ouvrage a-t-il pu concevoir un tracé avec autant d'obstacles, autant de points névralgiques à surmonter. Ensuite, les nombreuses « tâches vertes » qui apparaissent sur la carte, constituent autant de massifs forestiers qui se trouveront divisés, une fois de plus, par l'activité humaine. Enfin, un tel projet fragmenterait de façon définitive, le fragile réseau écologique des coteaux calcaires de la vallée de Seine, reconnu au niveau européen.

## 1.1 La ceinture verte

---

Définie dans le SCOT<sup>1</sup>, la Ceinture Verte est formée d'un ensemble d'espaces indissociables (vallées, forêts, espaces naturels et agricoles) ; elle vise à structurer l'espace urbain, rendre une cohérence au paysage des franges urbaines, préserver la biodiversité et les spécificités de l'agriculture périurbaine. Elle constitue un espace de transition entre la zone d'urbanisation dense et les communes périphériques.

Le ceinture verte est donc définie comme étant une organisation avec un principe de continuité des espaces qui la composent. Dans le dossier du maître d'ouvrage, de nombreuses contradictions apparaissent. En page 27, les vallons ne sont pas compris dans la ceinture verte, alors qu'ils représentent les principaux espaces verts de l'agglomération, et renferment des petits espaces au caractère paysager très marqué. En page 29, on apprend que le tracé proposé s'inscrit en lisière de la ceinture verte (autour de l'agglomération, forêt périurbaine). Or, en page 33, on s'aperçoit que le tracé traverse le bois l'Evêque, le bois d'Ennebourg, le bois de Baulieu, le bois des Princes, le bois des Chartreux. Le tracé prend ainsi en enfilade des forêts, des sites Natura 2000 et des bassins hydrographiques avec des captages d'eau.

Dans le cadre du S.C.O.T., il avait été souligné que la Ceinture Verte à l'Est ne prenait pas assez en compte les captages d'eau et les espaces naturels. De plus, celle-ci englobe des espaces ruraux exploités de manière intensive, donc abîmés et pollués. Dès lors, comment prétendre : « *Un tracé et des choix qui prennent en compte les enjeux environnementaux* »<sup>2</sup> alors que les impacts sur la Ceinture Verte sont innombrables, tant du point de vue paysager que de la biodiversité. La Ceinture Verte est le seul espace de ce type situé à l'Est de l'Agglomération. Il est indispensable de le préserver.

*L'impact environnemental de ce tracé de Contournement Est sera étudié plus en détails, plus loin, dans la partie sur les impacts locaux (chap. 3).*

## 1.2 La pression urbaine et le développement durable

---

Comme dans toutes les agglomérations, la pression urbaine est forte. Ce qui conduit à un étalement urbain, notamment sur les plateaux Est.

---

<sup>1</sup> S.C.O.T. : Schéma de Cohérence Territoriale – anciennement appelé « schéma directeur »

<sup>2</sup> Titre de la page 31 dans le document du maître d'ouvrage

En page 71 du document du maître d'ouvrage, il est indiqué que « *le contournement Est permet de structurer le développement urbain* » (carte n°30). Autrement dit, le Contournement Est devrait délimiter un périmètre d'expansion de l'agglomération. Depuis quand une infrastructure routière règle les problèmes de pression urbaine ?

De plus, cet argument n'est pas recevable : dans le document présenté, la limitation urbaine n'est pas respectée. En effet, la carte n°28 page 67 montre que les zones d'habitations et les zones d'activité se développeront de chaque côté du Contournement Est : à l'est comme à l'ouest.

En revanche, les instruments comme le SCOT<sup>1</sup> et le PLU<sup>2</sup> de chaque commune constituent, quant à eux, des **outils essentiels de maîtrise de l'urbanisation**. De plus, si une Ceinture Verte est pertinente, le classement des sites au titre de la loi de 1930 et des forêts de protection aurait déjà dû être effectué.

### **1.3 Argument phare du projet : diminuer la pollution de Rouen**

---

Il est bien évident que nous sommes plus que d'accord avec l'objectif de diminuer la pollution sur l'agglomération rouennaise. Nous sommes soucieux au premier chef des dégâts sur la santé en terme de pollution de l'air. Nous avons toujours dénoncé le lien entre la pollution de l'air et les impacts sur la santé humaine. D'où l'importance d'une prise de conscience par le plus grand nombre : nous sommes tous responsables. Tout à chacun dans sa voiture, mais aussi le nombre croissant de camions sur les routes. C'est pourquoi nous affirmons que pour protéger notre environnement, il faut aller plus loin qu'un « simple » contournement (voir partie 2 – la présentation du schéma global de transports et les 4 axes indissociables).

#### **Moins polluer l'air**

Si le plomb est en diminution, il reste les autres polluants, d'autant que la circulation ne cesse d'augmenter et rend moins visibles les améliorations techniques. Entre 1983 et 1996, les déplacements dans l'agglomération rouennaise ont augmenté de + 35 %, avec une forte hausse de la voiture (+ 52,2 %) et une forte baisse des deux roues (- 43,5). Entre 1980 et 1996, dans le secteur des transports, les émissions de gaz carboniques ont augmenté de 55 %.

#### **La voiture tue ... mais pas que sur la route**

En 1999, une étude de l'Organisation Mondiale pour la Santé (O.M.S.) a montré que la pollution de l'air entraîne en France, chaque année, la mort prématurée de 18 000 personnes. Dans les villes, les voitures, particulièrement polluantes à froid, émettent 74 % des hydrocarbures, 66 % du monoxyde d'azote et 75 % du dioxyde d'azote (contre 18 % pour le chauffage et 7 % pour l'industrie). Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) dégrade l'oxyde d'azote sous l'effet des rayons du soleil, il provoque la formation d'ozone, source d'aggravation des maladies respiratoires. Le monoxyde de carbone (CO), incolore et inodore, lui aussi dangereux pour la santé, provient d'une combustion incomplète due au démarrage à froid, aux embouteillages, aux mauvais réglages.

Enfin, les Composés Organiques Volatils (C.O.V.) regroupent des polluants de diverses origines. Sur une estimation totale annuelle de 2,85 millions de tonnes de C.O.V., 1 million serait dû aux transports routiers. En plus des effets nocifs sur la santé, ils participent au

---

<sup>1</sup> S.C.O.T. : Schéma de Cohérence Territoriale

<sup>2</sup> P.L.U. : Plan Local d'Urbanisme

dépérissement des forêts, au trou dans la couche d'ozone et à l'effet de serre. Le suivi de la canicule française de l'été 2003 et l'étude des précédentes confirment l'importance de la pollution atmosphérique et des pathologies respiratoires dans les décès, pas liés seulement à la stricte chaleur.

La spécificité de notre agglomération est d'être une cuvette où les polluants ne s'évacuent pas facilement. Les polluants émis dans cette cuvette, dans des conditions météo défavorables, stagnent et augmentent de façon non négligeable leurs concentrations dans l'air. La conséquence directe : la pollution atmosphérique spécifique. Il faut donc limiter à plus forte raison les émissions. Or, avec ce projet de Contournement Est, les véhicules de « transit » émettront leurs polluants dans la cuvette.

Une revue éditée en juin 2002, financée par le ministère de l'Ecologie et du Développement durable, réalisée par des organismes indépendants, a étudié l'impact sanitaire à court terme des pollutions atmosphériques dans 9 villes françaises dont Rouen. Cette étude s'est attachée à mettre en relation quatre polluants et les taux de mortalité et d'admission hospitalière. Les quatre types de polluants sont les suivants : particules (fumées noires), Dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>, Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, Ozone O<sub>3</sub>. Cette étude conclue que la pollution atmosphérique tue.

Plus récemment, dans deux rapports, l'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale (A.F.S.S.E.) estime qu'une réduction des particules émises par les automobiles permettrait d'éviter des milliers de décès. En 2002, de 6 453 à 9 513 personnes, âgées de plus de 30 ans, sont décédées du fait de la pollution par les particules fines (d'une taille inférieure à 2,5 microns), émises notamment par les automobiles.

Enfin, les experts insistent sur le fait que 35 % des décès de la canicule de l'été 2003, à Rouen, ont été amplifié par l'ozone présent dans l'atmosphère.

### **Ces données illustrent l'aberration écologique et sanitaire que constitue l'actuel projet de Contournement Est.**

Le Contournement Est ne permettra certainement pas de réduire le nombre de camions sur nos routes, et encore moins les émissions de polluants dans l'agglomération. Bien au contraire, ce projet va attirer plus de voitures (+ 14 000 / jour) et de camions (+ 5 000 / jour) dans la cuvette de l'agglomération (prévisions 2005, fournies par la D.D.E. lors du débat public).

## 2 LES IMPACTS LOCAUX DU CONTOURNEMENT EST

---

Depuis sa limite nord, au niveau de l'A 28, jusqu'à son raccordement aux voies de communication de la rive gauche de la Seine (A 13, RD 18 E) à Saint-Etienne-du-Rouvray, le projet de tracé de contournement Est traverserait 3 territoires : le plateau situé entre la vallée du Robec et de l'Aubette, le plateau Est puis la vallée de Seine et ses coteaux.

Ce contournement Est supposerait la construction de 6 viaducs, d'un tunnel à double tube et d'une tranchée couverte. Sur cet itinéraire, des viaducs franchissent les vallées du Vivier (Fontaine sous Préaux), la vallée d'Epinay, le Becquet à Belbeuf/Celloville, et la Seine. Ajoutons à cela, les 2 tubes du tunnel sous Belbeuf, et les tranchées du ravin de Celloville, du Bois Tison et du Bois des Chartreux.

Au total, le projet prévoit donc la réalisation de **9 ouvrages d'art** (viaducs, tunnels et pont). Comment peut-on prétendre que ces ouvrages vont « *préserver les richesses naturelles* » alors que ces constructions excessives à travers nos vallées, nos forêts et nos zones naturelles à l'Est de Rouen, seront inévitablement destructrices de l'environnement ?

Les espaces naturels, sur lesquels le projet de tracé du contournement Est est envisagé, comportent plusieurs sites écologiques remarquables. Le projet de contournement Est, tel qu'il nous est présenté, traverserait 7 vallons boisés, qui représentent à l'heure actuelle les principaux espaces verts de l'agglomération de Rouen, et une zone Natura 2000.

Le choix de ce projet non seulement entraînerait la **destruction d'espaces naturels protégés et de loisirs** mais **empêcherait également la protection efficace de zones sensibles au regard des captages d'eau potable et des ruissellements.**

### **Les principaux impacts**

**Captages d'eau touchés :** Au total, ce sont cinq captages qui seraient concernés : Fontaine-sous-Préaux, Saint-Aubin Epinay (2), Belbeuf et Saint Etienne du Rouvray.

**Massifs forestiers traversés :** (7 vallons boisés) : Forêt de Préaux, Bois de Beaulieu, Bois Tison, Bois des Chartreux, Bois des Fouilles, Bois des Marettes, Ravin de Celloville.

**Sites naturels traversés :** Site Natura 2000, 3 ZNIEFF de type I et 1 ZNIEFF de type II.

#### **Communes et hameaux concernés :**

Isneauville, Préaux, Fontaine-sous-Préaux, Le Bois Breton, Roncherolles-sur-le-Vivier, Quevreville la Million, Les Coutumes, Les Forgettes, La Vacherie, Les Jonquets, Le Bois Tison, Saint-Jacques-sur-Darnétal, Bois l'Eveque, Bois d'Ennebourg, Saint-Aubin-Epinay, Epinay, Montmain, Franquevillette, Le Boc, La Neuville Chant d'Oisel, Saint-Aubin-Celloville, Celloville, Incarville, Belbeuf, Saint-Etienne-du Rouvray, Oissel.

Nous étudierons donc, ici, pour chacun des tronçons définis, les impacts locaux du projet de tracé de contournement Est, et tout particulièrement les impacts sur l'environnement et sur les communes avoisinantes.

## 2.1 De la vallée du Robec à la RN 31

---

### 2.1.1 Les enjeux

Le projet de tracé partirait de l'autoroute A 28, dans la plaine de la Houssaye, au sud de Quincampoix et traverserait les espaces agricoles situés entre le centre des bourgs de Préaux et de Roncherolles-sur-le-Vivier et les hameaux de Préaux. Il rejoindrait ensuite la RN 31.

**Principal ouvrage d'art** : un viaduc de 500 mètres de long pour franchir la vallée du Robec, à Fontaine-sous-Préaux.

### 2.1.2 Les impacts environnementaux

#### ▪ Massifs forestiers

Entre Fontaine-Sous-Préaux et Préaux (via Roncherolles), le tronçon traverserait un espace forestier puis un secteur agricole où des vergers de vieux pommiers et poiriers alternent avec des parcelles de grande culture.

Les grands massifs forestiers des vallées qui entaillent les plateaux sont classés en **ZNIEFF**<sup>1</sup> de type II : la vallée du Robec (Forêt de Préaux). C'est dire l'importance écologique de ces sites. Force est de constater, que le projet de tracé ne prend aucunement en compte le secteur des forêts de Préaux, alors que ce secteur fait partie de la « Ceinture Verte », une zone naturelle à préserver de toute dégradation.

En effet, ce morcellement de la forêt ne peut qu'être défavorable à la faune sauvage. On connaît l'effet dit de « barrière » (de fragmentation des milieux naturels) qui intervient lorsque des secteurs naturels sont divisés par une voie routière infranchissable : les populations se réduisent, voire disparaissent. Ces espaces recèlent d'espèces protégées comme la chouette Chevêche – dont le nombre est en forte diminution. Dans cette optique, la mise en place de « corridors écologiques » serait irrémédiablement impossible.

#### ▪ Captages d'eau

De Préaux sur l'A28 à Boos, passant au travers des bois de Préaux, le Bois Breton, et de Saint-Jacques-sur-Darnétal, la plupart des ressources d'eau potable de l'agglomération, et **la plupart des périmètres rapprochés ou éloignés sont mis en danger par le passage du contournement.**

Les points de prélèvement d'eau potable de la vallée du Robec, et leurs champs captants, sont vitaux pour l'alimentation d'une grande partie de l'agglomération. Pour le tronçon « Vallée du Robec – RN 31 », étudié ici, le captage de Fontaine-sous-Préaux situé à

---

<sup>1</sup> ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.

proximité du projet de tracé est concerné et exposé à d'importants risques de pollution. Ce captage représente un volume de 25 000 m<sup>3</sup> / jour. Or, les points de prélèvements sont situés à proximité du tracé, dans des secteurs très vulnérables aux pollutions compte tenu de la nature karstique du sous-sol. Faut-il rappeler qu'avec un tel projet routier, les risques de pollution s'avèreraient d'autant plus importants - les pollutions étant principalement d'origine accidentelle ?

#### *Principaux risques :*

- le risque de turbidité généré par une telle infrastructure et les effets indirects issus de l'urbanisation à venir ;
- les pollutions, ponctuelles et accidentelles, ou chroniques et plus insidieuses, constituent une menace pour la qualité de l'eau. Ici, les rejets issus des chaussées constitueront la principale menace de pollution.

### **2.1.3 L'impact sur le patrimoine et les milieux naturels**

Les écosystèmes dominants sur le plateau Est de Rouen sont des espaces essentiellement agricoles en pleine mutation puisqu'ils sont passés d'un système de polyculture élevage à un système de cultures céréalières ou de produits rentes (lin, pommes de terre, etc...). Sur ces milieux, on trouve aujourd'hui des milieux interstitiels, des bosquets, quelques vergers vieillissants, des mares, des haies.

### **2.1.4 L'impact sur les communes**

#### **▪ Impact sur l'habitat**

L'habitat pavillonnaire s'est développé autour des centres-bourgs historiques. La qualité du cadre de vie a attiré dans ces secteurs de nombreux habitants, dans une logique de rurbanisation. Mais, ce projet de tracé ne respecte pas le cadre de vie des riverains de plusieurs communes (ressource en eau, milieux naturels, risques de pollution, dégradation des paysages). Les communes telles que Préaux, Quevreville-la-Milon, Fontaine-sous-Préaux et le hameau des Coutumes sont concernées par ce projet de tracé.

#### **▪ Des destructions paysagères**

Fontaine-sous-Préaux, est un village soucieux de son environnement. Mais, avec ce projet de tracé, il devra faire face aux sous-bassements des piles d'un viaduc. Sans compter le bruit et la pollution de l'air générés : c'est la santé des habitants qui est menacée.

#### **▪ Des nuisances sonores**

Les nuisances sonores induites par le projet de tracé seraient significatives et ce, d'autant plus qu'il serait très proche de plusieurs zones d'habitation. On peut citer Préaux, le Bois Breton et Roncherolles-sur-le-Vivier.

#### **▪ Risques d'inondation**

La vallée du Robec est très sensible aux inondations. La commune de Fontaine-sous-Préaux a d'ailleurs déjà été victime d'inondation. Ce risque se verrait être amplifié par le projet de contournement Est, sachant que la gestion des eaux pluviales est complexe en vallée.

## 2.2 De la RN 31 à la RN 14

---

### 2.2.1 Les enjeux

A partir de la RN 31, le projet de tracé passerait en lisière ouest de la forêt de Bois d'Ennebourg, puis entre Montmain et Epinay. Il rejoindrait la RN 14 à l'Est de Boos.

**Principaux ouvrages d'art** : un viaduc de 500 mètres de long, dans la vallée de l'Aubette à Saint-Aubin-Epinay et un viaduc de 400 mètres de long, pour franchir le vallon du bois des Chartreux, à Saint-Aubin-Epinay.

### 2.2.2 Les impacts environnementaux

Le franchissement par **deux viaducs** de la Vallée de l'Aubette et du Bois des Chartreux ne peut être envisagé, vue la qualité paysagère du site.

La Clairière d'Epinay et son environnement boisé, ainsi que le Vallon boisé de l'Aubette entre Epinay et la ferme de Beaulieu au nord, constituent prioritairement des secteurs homogènes à sauvegarder – corridors écologiques – et ne doivent faire l'objet d'aucune coupure.

La Vallée de l'Aubette et les nombreux vallons qui y aboutissent offrent un aspect rural et naturel. Creusée dans le plateau calcaire devenu largement ouvert avec le développement de la grande culture, la vallée est en contraste fort avec le plateau, d'une part, et la nappe d'urbanisation de l'agglomération rouennaise, d'autre part. La clairière d'Epinay est un réel site rural par la qualité de son paysage et de son patrimoine architectural. D'ailleurs, les circuits cyclistes et pédestres sont nombreux dans ce secteur, vue la qualité des sites.

La Vallée boisée en amont d'Epinay constitue une unité paysagère et naturelle. Dans l'agglomération rouennaise, des ensembles paysagers de ce type sont rares ; ils offrent des îlots de calme et de nature en contrepoint de la vie urbaine, indispensables à celle-ci. C'est pourquoi l'hypothèse de passage du contournement Est ne peut y être envisagé, vue la valeur actuelle et potentielle des milieux concernés. Il est primordial de protéger ces milieux naturels et de préserver ces espaces situés à quelques kilomètres du centre de Rouen.

- **Des destructions paysagères**

Les viaducs auront un impact important sur la qualité paysagère actuelle de ces vallées.

### 2.2.3 L'impact sur les forêts et les captages d'eau

- **Massifs forestiers**

Les grands massifs forestiers des vallées qui entaillent les plateaux sont classés en ZNIEFF de type II : vallée de l'Aubette.

Le projet est caractérisé par le nombre important de vallées ou de vallons franchis, essentiellement occupés par des bois, figurant parmi les plus beaux de l'agglomération rouennaise, notamment de vieilles futaies irrégulières de chênes qui abritent une flore et une faune d'intérêt patrimonial. L'ensemble des bois forme un « réseau écologique » (aussi appelé « corridor écologique ») irremplaçable jusqu'en tête des vallons.

En effet, le tracé ne prend absolument pas en compte le secteur des forêts du Bois d'Ennebourg et de Bois l'Evêque, alors que ce secteur est une zone naturelle à préserver de toute dégradation.

Ces forêts sont particulièrement remarquables, et sont comptées parmi les plus belles forêts de l'agglomération, notamment grâce à la présence de chênaies anciennes et parce qu'elles sont traitées de façon irrégulière.

Ainsi seraient traversés par le projet de contournement :

- les bois entre Bois l'Évêque et Bois d'Ennebourg : le Bois de Beaulieu, le Val Auber, le Bosc Revel, le Bois Tison, le Ravin de la Mare Pierreuse, et le Bois des Princes ;
- le Bois des Chartreux.

#### ▪ **Captages d'eau**

Comme nous l'avons dit, le tracé ne respecte pas les zones de protection des captages d'eau. Pour le tronçon étudié « de la RN 31 à la RN 14 », ce projet de tracé présente d'importantes répercussions sur le captage d'Epinay, dans la mesure où il ne respecte ni le périmètre éloigné ni le périmètre rapproché du captage des Longues Raies (4000 m<sup>3</sup> / jour).

Les points de prélèvement d'eau potable de la vallée de l'Aubette, et ses champs captants, sont vitaux pour l'alimentation de cette vallée et de plusieurs communes. Ils sont situés à proximité du tracé, dans des secteurs très vulnérables aux pollutions compte tenu de la nature karstique du sous-sol.

De même, la faille du clos Blanchard est une zone vulnérable. Or, le sens d'écoulement des eaux de ruissellement du projet de contournement se dirige vers ces zones vulnérables.

### **2.2.4 L'impact sur les communes**

#### ▪ **Des nuisances sonores et visuelles**

Les nuisances sonores induites par le projet de tracé seraient significatives et ce, d'autant plus qu'il serait très proche de plusieurs zones d'habitation. On peut citer Bois d'Ennebourg, Bois l'Evêque, Epinay, Montmain et Saint-Jacques-sur-Darnétal.

Les viaducs prévus par ce projet de tracé seraient construits en aval de Montmain. Rappelons l'impact considérable du bruit engendré par un tel projet sur la qualité de vie des habitants. Le passage au-dessus d'une vallée amènera le bruit à se diffuser plus largement (surtout les bruits incidents). A l'évidence, les riverains vont subir une forte

dégradation de leur cadre de vie avec, entres autres, des répercussions directes sur la santé des habitants.

- **Risques d'inondation**

La vallée de l'Aubette est très sensible aux inondations. La commune de Saint-Aubin-Epinay a déjà été victime d'inondation. Ce risque se verrait être amplifié par le projet de tracé car certaines piles du viaduc seront sises dans des zones inondables et auraient un impact sur l'écoulement des eaux.

## 2.3 De la RN 14 à Saint-Aubin-de-Celloville

---

### 2.3.1 Les enjeux

Le projet de tracé longerait par le Sud l'ensemble continu formé par l'aéroport de Rouen – Vallée de Seine et la zone urbanisée de Boos.

**Principal ouvrage d'art** : une tranchée couverte, d'une centaine de mètres, au cœur du hameau du Boc, dans la commune de Boos.

### 2.3.2 Les impacts environnementaux

- **Massifs forestiers**

Les grands massifs forestiers des vallées qui entaillent les plateaux sont classés en ZNIEFF de type II : Bois de Pitres et de Boos.

### 2.3.3 Les impacts sur les communes

A la fin des années 60, le projet de contournement Est pouvait représenter un certain intérêt pour l'agglomération rouennaise. Or, en trente ans, la population des plateaux Est de Rouen a cru de près de 50 000 habitants. Pourtant, et malgré cet accroissement de la population, il n'a pas été jugé nécessaire de modifier le tracé du contournement. Ce tracé est désormais totalement dépassé, car il se situe, aujourd'hui, particulièrement dans cette zone, sur les limites mêmes de la Communauté d'Agglomération de Rouen.

En effet, les premières études de 1971 n'envisageait pas le développement du plateau Est. Or, il apparaît que l'habitat s'y est largement développé, grâce à la qualité de son environnement liée à la proximité de l'agglomération rouennaise. Ainsi, une partie de la population, a préféré s'implanter sur le plateau. De même, le développement de la Rive Gauche avait été prévu, celle-ci devait accueillir plus de 100 000 habitants supplémentaires.

**Mais le maître d'ouvrage persiste à s'appuyer sur une étude de plus de 30 ans, basée sur des estimations qui ne se sont pas réalisées.** Les études effectuées dans les années 60-70 ont sous-estimé le véritable développement du plateau Est, qui a constitué le secteur le plus actif de développement de l'agglomération. La réalisation du projet proposé aura des conséquences significatives sur l'habitat. Il est aujourd'hui

impossible d'envisager un tracé si proche de Rouen, du fait du nombre accru d'habitations à proximité du projet de tracé. De plus, tel qu'il est présenté, le projet minimise, dans sa description, l'impact réel sur l'habitat.

Sur ce tronçon de la RN 14 à Saint-Aubin-Celloville, **ce projet de tracé traverserait le Hameau du Boc**, de la Commune de Boos, et passerait à proximité de Franqueville.

- **Des nuisances sonores et visuelles**

Les nuisances sonores induites par le tracé seraient significatives et ce, d'autant plus qu'il est très proche de plusieurs zones d'habitation, telles que le Boc à Boos et Franqueville.

### 2.3.4 L'impact économique

Les éléments apportés dans le dossier de présentation ne sont pas chiffrés ni justifiés. L'aéroport de Boos a un trafic très peu développé et les zones d'activités peuvent être desservies malgré un éloignement (voir Partie 2).

## 2.4 De Saint-Aubin-de-Celloville à Saint-Etienne-du-Rouvray

---

### 2.4.1 Les enjeux

Le projet de tracé passerait entre les hameaux de Celloville et d'Incarville, puis au nord de Saint-Adrien. Dans cette section, la topographie est accidentée, et la nature des sites traversés ainsi que le franchissement de la Seine posent de réels problèmes.

**Principaux ouvrages d'art** : un viaduc de 150 mètres dans le ravin de Celloville permettant de franchir un vallon latéral au ravin, un viaduc double de 200 mètres de long à la sortie du tunnel afin de franchir la vallée du Becquet, un tunnel à double tube de 800 mètres de long permettant de passer sous la colline de Belbeuf, un viaduc double et courbe de 800 mètres de long traversant la Seine et une trémie ou un viaduc de 400 mètres de long permettant de franchir la ligne ferroviaire Paris-Le Havre à Saint-Etienne-du-Rouvray.

### 2.4.2 Un coût environnemental extrêmement important, un prix économiquement très élevé

Cette dernière section du projet de tracé compte à elle seule 4 viaducs et un tunnel à double tube : à quel prix ce contournement sera réalisé, d'un point de vue économique et environnemental ? Cette section du tracé est représentative de l'aberration d'un tel projet : le nombre d'ouvrages traversant les sites naturels et le coût exorbitant d'une telle opération démontrent la médiocrité de l'évaluation des impacts réels de ce contournement.

D'ailleurs, certaines collectivités locales n'excluent pas la possibilité de mettre en place un péage sur cette partie sud du Contournement (afin de supporter les coûts exorbitants des tunnels et des viaducs). Dès lors, si cette solution devait être adoptée, les habitants de la Rive Gauche devraient faire face à une barrière économique pour franchir la Seine.

De ce point de vue, ce projet est coûteux, long à mettre en œuvre et irresponsable.

### 2.4.3 Les impacts environnementaux

#### ▪ Zones naturelles d'intérêt floristique et faunistique

Les ZNIEFF<sup>1</sup> ont pour objet de définir les secteurs à fort intérêt biologique au niveau national. Dépourvues de valeur juridique directe, elles fournissent au public, aux administrations et aux autres acteurs de l'environnement des éléments techniques de connaissance et d'évaluation du patrimoine naturel.

Il existe deux types de ZNIEFF :

- Les **ZNIEFF de type I**, qui ont un **intérêt biologique remarquable**, sont des secteurs d'une superficie en général limitée, caractérisés par la présence d'espèces ou de milieux, rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional ou national. Ces zones sont particulièrement sensibles à des transformations même limitées.
- Les **ZNIEFF de type II**, qui sont des **grands ensembles naturels riches** (massif forestier, vallée, estuaire) ou peu modifiés ou qui offrent des **potentialités biologiques importantes**. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres écologiques, en tenant compte, notamment du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

Dix ZNIEFF de Type I sont inventoriées sur les plateaux. Quatre d'entre elles, se situent dans la bande du fuseau étudié. Toutes se trouvent à l'extrémité sud du tracé, dans la Vallée de la Seine et ses coteaux.

En effet, le projet de Contournement Est traverserait alors :

- **trois ZNIEFF de type I** : le Fond de Brunval, Le Coteau de Saint-Adrien et Les Iles Merdray et Bras Fallais.
- **une ZNIEFF de type II** : la côte d'Amfreville-la-Mi-Voie

Envisager de traverser ces espaces naturels représente la négation même de la politique des ZNIEFF à une époque où l'on parle de plus en plus de « développement durable » et où la destruction de la biodiversité s'opère de jour en jour.

#### ▪ Massifs forestiers

Les grands massifs forestiers des vallées qui entaillent les plateaux sont classés en ZNIEFF de type II : la côte d'Amfreville-la-Mi-Voie et le ravin de Celloville.

#### ▪ Zone Natura 2000 des Coteaux de Saint-Adrien

Le projet prévoit que les têtes du tunnel traversent la colline de Belbeuf, empiétant ainsi sur la périphérie d'une zone Natura 2000, au niveau de la vallée du Becquet et des coteaux de Saint-Adrien.

En effet, le coteau de St-Adrien (Belbeuf) est un site Natura 2000 (n° FR 2300124), intitulé "Boucles de la Seine amont, les coteaux de St-Adrien", et également inventorié, comme

---

<sup>1</sup> Zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique

nous l'avons vu ci-dessus, en ZNIEFF de Type I n°191.0001 "Coteaux de St-Adrien".

Réservoirs majeurs de biodiversité, le coteau de Saint-Adrien, le fond de Brunval et le ravin de Celloville sont classés au réseau Natura 2000. Les coteaux de Saint-Adrien constituent un réservoir biologique de grande valeur : originalité, diversité, rareté et très bon état de conservation.

Le coteau des roches de Saint-Adrien appartient au vaste continuum écologique des coteaux de la vallée de la Seine en aval de Paris jusqu'à l'embouchure de la Seine. Il constitue l'un des sites les plus remarquables de Haute-Normandie pour la richesse de sa flore, pour ses grandes entités de pelouses calcicoles globalement dans un bon état de conservation, ses pinacles crayeux et ses éboulis en pied de falaise avec notamment la présence de la Violette de Rouen. Cette situation est unique dans le Nord de la France.

Le périmètre Natura 2000 s'étend aux dernières îles situées le plus en aval de la Seine qui abritent **deux espèces floristiques protégées** (le sénéçon des marais et les scirpes à tige trigone) et **trois habitats de la directive Habitat** (dont deux prioritaires : frênaie ormaie, chênaie ormaie, relatifs aux boisements alluviaux).

Site d'intérêt Communautaire proposé au titre de la Directive Habitat faune-flore, les coteaux forment un **ensemble calcicole d'intérêt européen** en voie de raréfaction du fait de leur boisement rapide. Ces habitats prioritaires de type « pelouse calcicole » abritent la violette de Rouen, une espèce endémique protégée au niveau européen.

Sur le plan écologique, le site est caractérisé par un ensemble de pelouses rares et hautes, de pré-bois et bois calcicoles. Ces pelouses abritent, à elles seules, 320 plantes supérieures sur les 1800 que compte la flore de Haute-Normandie.

Outre des habitats patrimoniaux de grande valeur qui se sont formés à partir des éboulis, des pelouses calcaires et des forêts de ravin, le coteau de Saint-Adrien abrite des espèces protégées. En effet, parmi les espèces présentes, dont beaucoup possèdent une forte valeur patrimoniale, **5 sont protégées au niveau régional** (l'hélianthème blanchâtre, le tabouret des montagnes, la bugrane naine, l'ophrys litigieux, l'épipactis brun rouge), et **deux sont protégées sur la liste nationale** (l'Alisier de Fontainebleau et l'espèce spécifique à un territoire restreint qu'est la violette de Rouen).

#### ▪ Programme européen LIFE

Une partie de ces terrains ont été acquis par le Conservatoire des sites naturels de Haute-Normandie, dans le cadre du Programme européen LIFE-Nature, et sont touchés par ce tracé. L'Union européenne et l'État français ont financé l'acquisition de ces terrains, dans le cadre du programme LIFE, en vue de leur protection par le conservatoire.

Lors de son Conseil d'Administration du 11 mai dernier, le Conservatoire a pris position en votant contre le fait que le Conservatoire soit dépossédé d'une partie de ses terrains du site de Saint-Adrien dans le cadre de ce projet routier.

Le passage d'un tunnel et d'un viaduc sur les coteaux de Saint-Adrien remet fortement en cause le site Natura 2000. Alors que ces terrains ont été acquis par le Conservatoire des

Sites Naturels de Haute-Normandie dans le but d'assurer la protection de ces milieux sensibles et rares. Il semble alors incohérent de prendre le risque de les mettre en péril, au mépris des efforts entrepris en collaboration avec l'Union Européenne pour les préserver. Nul n'est capable d'assurer la solidité d'un tunnel dans un calcaire pourtant fragile. Le risque de modifier durablement le milieu est élevé. Le fait de passer sous le coteau ne limite pas l'impact des travaux (sur les zones autour du tracé de la route et des infrastructures).

Compte tenu de l'option choisie par passage en tunnel sous les roches de Saint-Adrien, il y a un risque majeur de destruction :

- d'espèces végétales protégées à l'échelon national et régional ;
- d'habitats d'intérêt communautaire au titre de la Directive Habitat faune-flore.

Ce site présente :

- **un intérêt national et européen** par la présence de deux espèces endémiques à la vallée de la Seine : Violette de Rouen et Lunetière de Neustrie et dont il n'existe que quelques stations précaires dans la région et en Europe.
- **un intérêt majeur** par la présence de deux habitats endémiques à la vallée de la Seine : éboulis calcaire à Violette de Rouen, et pelouse calcicole sèche à Pulsatille commune et Séslerie bleuâtre.
- **un intérêt majeur régional et supra-régional** pour la flore sub-méridionale dont de nombreuses plantes atteignent leurs limites septentrionales notamment avec la présence de nombreuses plantes menacées de disparition et protégées.

**Ce projet – s'il est accepté – conduira à une fragmentation irrémédiable du corridor écologique des écosystèmes calcicoles de la vallée de la Seine, corridors d'importance européenne... voire à l'anéantissement des politiques de préservation.**

#### ▪ **Le ravin de Celloville**

Ce ravin, d'une qualité paysagère remarquable, sera fortement menacé par les travaux (tunnels et viaducs).

#### ▪ **Cadre juridique**

Au niveau des espèces protégées, l'article 411 du code de l'environnement interdit la destruction d'espèces protégées, l'altération et la dégradation de leurs milieux spécifiques. Alors que le simple coteau de Saint Adrien possède des espèces végétales protégées et des habitats prioritaires.

L'intérêt supérieur du site de Saint Adrien est, comme nous l'avons vu ci-dessus, de bénéficier d'un programme *Life* qui a été porté par le Conservatoire National des sites de Haute-Normandie. Dès lors, la présence de sites Natura 2000 impose certaines obligations en matière environnementale, dont la réalisation d'une évaluation des incidences et des impacts d'un tel projet. En cas d'incidence significative (pour les habitats et les espèces, en termes d'importance écologique), une solution alternative doit être recherchée.

### ▪ Captages d'eau

De Boos à la Seine, il passe au-dessus du captage du Becquet à Saint-Aubin-de-Celloville. Ce captage avait déjà été pollué par les nombreux impacts de l'allongement de la piste de l'aéroport. Alors que la station du Becquet se situe dans une zone à forte vulnérabilité, l'implantation des piliers du viaduc de la Vallée de la Seine du franchissement de la Seine risquerait d'affecter la nappe par le captage et contaminer la ressource en eau de Rouen.

De même, le forage d'eau potable de la Chapelle à Saint-Etienne-du-Rouvray (50 000 m<sup>3</sup> / jour) et son champ captant sont indispensables pour l'alimentation d'une grande partie de la population, rive gauche. Ils sont situés à proximité du tracé, dans des secteurs à la fois vulnérables aux pollutions mais également humides voire inondables. Et même si 2/3 de la ressource en eau provient de la Seine (et 1/3 de la nappe aquifère), cela constitue un risque plus que considérable.

Cette structure routière va entraîner des risques aggravés de pollution des captages.

Le projet de tracé du contournement Est traverserait, non seulement les zones de vulnérabilité maximale de la nappe aquifère, mais aussi, les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable. Sont concernés cinq captages, Fontaine-sous-Préaux, Saint-Aubin Epinay (2), Belbeuf et Saint Etienne du Rouvray.

Au total, le tracé ne respecte pas les zones de protection des captages d'eau, soit pas moins de 5 captages. En effet, il apparaît que près de 280 000 habitants sont desservis par les cinq captages concernés par le tracé de cette voie routière. C'est plus de la moitié (59%) de la population de l'agglomération Rouen-Elbeuf (476 000 habitants) qui est concernée.

De plus, lors de son éventuelle construction, les travaux de terrassement mettront la craie à nue accentuant encore la vulnérabilité de la nappe, en supprimant le filtre naturel et en soumettant cette nappe à des pollutions causées par le ruissellement des eaux de pluie (turbidité, pollution bactériologique) ou par les engins de chantier (rejets d'hydrocarbures notamment).

Ensuite, l'éventuelle mise en service de ce contournement serait générateur de pollutions à caractère permanent liées au lessivage des chaussées en périodes pluvieuses (hydrocarbures, huiles et métaux lourds provenant de l'usure des pneus) et de risques de pollutions accidentelles (déversement d'un chargement de produit dangereux ou très polluant, eaux d'extinction d'un incendie de véhicules, etc...).

#### 2.4.4 L'impact sur le patrimoine

Sur le plan de la biodiversité, de patrimoine naturel, de l'attrait paysager et du panorama, le secteur des coteaux de Saint-Adrien et ses vallons associés (Fond de Brunval, Ravin de Celloville, vallée du Becquet) est un secteur majeur, classé Site d'Intérêt Communautaire.

Les coteaux de Saint-Adrien offrent à la fois un patrimoine naturel et culturel remarquables avec notamment l'existence d'une chapelle troglodyte du XV<sup>ème</sup> siècle.

Les falaises revêtent un intérêt patrimonial biologique essentiel et abritent des habitats prioritaires de type « éboulis calcaires ».

De plus, des habitats patrimoniaux de grande valeur se sont formés à partir des éboulis, des pelouses calcaires et des forêts de ravin.

Si l'atout majeur des milieux naturels correspond au site de Belbeuf Saint Adrien, d'autres sites possèdent des atouts remarquables, tels que les vallées et vallons, ou encore les talwegs. Il est primordial de préserver ces zones dans leur intégralité : elles seraient malheureusement sectionnées par le contournement et ses nombreux viaducs et tunnels.

#### ▪ **Les îles de la Seine**

De plus, la présence d'îles de valeur patrimoniale remet en cause le positionnement des piles du viaduc. Les îles de la Seine (la Crapaudière, îles Tournant et Saint-Antoine) abritent des espèces floristiques protégées (protection régionale et nationale).

La vallée de la Seine représente un intérêt majeur par la présence d'écocomplexes des forêts alluviales et d'une flore d'intérêt patrimonial important liée notamment aux rives et îles de la Seine.

Cet archipel d'îles compte parmi les sites les plus intéressants de Haute-Normandie. L'influence de la marée fait la particularité de ce milieu qui pourrait être classé dans les espaces estuariens. Les basses vasières, par exemple, y sont occupées par une espèce protégée, le scirpe piquant. Une autre espèce protégée s'y trouve, le sénéçon des marais, une plante qui forme une des plus belles formations de la Vallée de la Seine, des ourlets de forêts alluviales.

De plus, la Seine et les bords de Seine constituent un espace de promenade et de loisirs (sports nautiques). Nombreux sont les promeneurs sur les sentiers qui bordent la Seine. Dans le cadre de la ré-appropriation des berges de Seine par la population, il serait dommage d'entraver la tranquillité de cet espace de loisirs et de détente.

### **2.4.5 Impacts sur les Communes**

#### ▪ **Des nuisances sonores et visuelles**

Les nuisances sonores induites par le projet de tracé seraient significatives et ce, d'autant plus qu'il est très proche de plusieurs zones d'habitation. On peut citer Belbeuf, Saint-Adrien, Celloville, Saint-Etienne-du-Rouvray, la Houssière et Oissel. Comment prétendre que les habitants seraient protégés des nuisances sonores générées par le trafic important sur le pont ? Alors que c'est techniquement impossible. En effet, le passage au-dessus de la voie ferrée et la proximité du captage d'eau rend impossible toute mesure pour diminuer ces nuisances.

Le viaduc sur la Seine à Saint-Adrien serait implanté au cœur d'une zone naturelle à préserver, modifiant ainsi le cadre paysager.

Le franchissement de la Seine forme une brèche large et au fort dénivelé. La rive droite possède une falaise calcaire. L'insertion paysagère du viaduc du franchissement posera alors un véritable problème.

- **Pollution de l'air**

La pollution induite par la circulation automobile ne peut avoir que des effets néfastes sur l'environnement, lesquels se cumuleront avec le niveau de pollution significatif existant déjà sur le Grand Rouen.

L'augmentation de trafic, attendue sur le secteur de Saint-Etienne-du-Rouvray, au débouché du contournement et du futur barreau sud, générerait un surcroît de pollution aérienne, ramenée vers le centre de Rouen par les vents dominants et les collines depuis Tourville-la-Rivière jusqu'à Bonsecours.

De plus, on peut sans doute s'attendre à une acidification des pluies, et craindre des destructions dans les zones naturelles que l'on doit justement protéger. Il est à noter que la réalisation de ce contournement, s'ajoutant au réseau autoroutier convergeant vers Rouen, entraînerait une augmentation de la concentration d'émissions de gaz d'échappement sur l'agglomération.

- **Une sécurité insuffisante**

Le franchissement de la Seine sur la zone de Belbeuf, et son raccordement au plateau Est oblige à réaliser sur 5 km environ, une voie en forte déclivité. Cela concourra, dans le sens de la montée, à une forte consommation de carburant ; et dans le sens de la descente, à une sur-utilisation des systèmes de freinage, engendrant des pollutions, et à une usure mécanique prématurée.

Concernant le transport de produits dangereux, régulièrement des convois exceptionnels (dont des pièces d'Airbus, de bateaux, de grues, de mobil homes,...) circulent sur la route de Neufchâtel, en centre-ville de Rouen car ils ne peuvent pas emprunter les tunnels actuels. Ils ne pourront donc pas emprunter d'avantage le Contournement Est, car le passage par un tunnel en pente est prévu. Le transport des matières dangereuses sera forcément interdit sur le contournement Est du fait du passage sous tunnel à Belbeuf. Ce trafic sera donc refoulé sur les axes actuels.

Au vu des problèmes de sécurité, quelques questions sont restées sans réponse de la part du maître d'ouvrage. On peut en effet s'interroger sur la capacité d'un tunnel en pente à remplir les conditions de sécurité requises. De plus, compte tenu des volumes de trafics attendus et en particulier du nombre de poids lourds, on peut douter de la pertinence d'un tunnel à 2 x 3 voies. Si l'on dispose d'exemples d'un tel dimensionnement en France, il s'agit de faire le bilan au niveau de la sécurité.

- **Périmètre SEVESO**

Sur le secteur de Saint-Etienne-du-Rouvray, dans la zone industrielle de Oissel, on relève l'existence d'un stockage d'ammoniac et de produits phytosanitaires.

Le rond-point des vaches distant de moins de 500 mètres d'usines classées SEVESO concentrerait le trafic de 4 axes importants : le Boulevard industriel RD 18<sup>E</sup>, la RD 18<sup>E</sup>

(bretelle d'accès à l'A 13), le Contournement Est en direction du plateau Est et le futur Barreau sud.

#### **2.4.6 Les problèmes de raccordement**

Traversant les plateaux Est, ce projet de tracé devra faire face à des contraintes techniques importantes, notamment concernant le raccordement avec la future rocade sud et la RN 338. Alors que ce secteur est déjà encombré du fait d'un trafic important avec une voirie en 2 x 2 voies.

Envisager un raccordement au rond point aux Vaches alors que celui-ci est déjà saturé aux heures de pointes et au boulevard Industriel de Sotteville-lès-Rouen / Saint-Etienne-du-Rouvray n'est certainement pas la solution idéale en terme de régulation de la circulation.

Dans le document du maître d'ouvrage, la rocade Sud est citée, en page 31, comme étant complémentaire à ce projet de Contournement Est. Force est de constater, qu'il y a une réelle segmentation d'un projet d'ensemble. Un tel projet doit s'inscrire dans une approche globale et non faire l'objet d'une conception parcellaire. Alors que la Rocade Sud et le projet de contournement Est sont directement liés, on peut s'étonner de la volonté du maître d'ouvrage de dissocier les deux projets. De plus, le projet proposé est incomplet car on ne parle que d'éventualités pour le raccordement des communes de Saint-Etienne-du-Rouvray et de Oissel et pour le barreau dans l'Eure.

**Pour conclure, le contournement Est de Rouen ne prend pas en compte la nécessaire protection des milieux naturels et va se traduire par la destruction de sites naturels remarquables.**

**Ce projet traverse des zones naturelles protégées, des forêts, des espaces de loisirs, des périmètres de captages d'eau ; il passe à proximité de nombreuses habitations et amplifierait les risques de ruissellements et d'inondation. La réalisation d'un tel projet aurait un impact environnemental très négatif sur les zones traversées. Bien qu'ils s'en défendent à coup de mesures compensatoires, d'impacts minimisés, les promoteurs du projet, autrement dit l'Etat, vont à l'évidence faire subir une perte importante du niveau des conditions de vie des populations, des espèces animales et végétales.**

## 3 LE COUT DU PROJET DE CONTOURNEMENT EST

---

### 3.1 Le coût pharaonique du Contournement Est

---

**C'est l'un des problèmes majeurs de ce projet : son coût est pharaonique par rapport à l'amélioration qu'il est censé apporter à la population.**

Les investissements prévus sont, rappelons le, très importants : 380 millions € pour l'ensemble de l'itinéraire (chiffrage de 2002) ou de 450 millions € actualisés 2005. En raison de la proximité des habitats et du relief, **9 ouvrages d'art** seront nécessaires à la réalisation de ce contournement.

Le nombre d'ouvrages est surréaliste. Le projet prévoit neuf ouvrages d'art importants, dont six viaducs et un tunnel. Du Sud au Nord, le tracé rencontre :

- une trémie ou un viaduc de 400 m qui franchit la ligne ferroviaire Paris-Le Havre à St Etienne du Rouvray ;
- un viaduc double et courbe de 760 m de long. Il traverse la Seine et permet de s'élever de 16 m en rive gauche et à 36 m en rive droite (avec une pente de 2,5%) ;
- un tunnel à double tube de 870 m de long sous la colline de Belbeuf. Ses entrées Est et Ouest se trouvent sur un site éligible au réseau Natura 2000. Le transport de matières dangereuses n'empruntera pas ce tunnel ;
- un viaduc double de 195 m de long et 45 m de hauteur, à la sortie immédiate du tunnel, dans la vallée du Becquet ;
- un viaduc de 150 m dans le ravin de Celloville ;
- une tranchée couverte de 100 m au cœur d'un hameau (Le Boc), dans la commune de Boos ;
- un viaduc de 375 m de long et de 42 m de haut dans le vallon du bois des Chartreux, à Saint Aubin/Epinay ;
- un viaduc de 465 m de long et de 50 m de hauteur, dans la vallée du Robec, à Fontaine-sous-Préaux.

Sans compter qu'à ce jour nous n'avons aucune information sur les modes de financement d'un tel projet (Etat / Collectivités / Financements privés).

Et qu'apprend-on de surcroît à la lecture du document du maître d'ouvrage ? **En page 46 on se soucie d'un éventuel raccordement vers l'Eure et vers l'A13.** Là encore, le manque de transparence quant à l'enveloppe budgétaire supplémentaire que suppose un tel projet est regrettable. Alors que ces questions sont primordiales, on ne peut faire l'économie de se soucier de l'avenir pour obtenir un projet global et complet.

Le coût réel du contournement Est s'élèverait à environ 450 millions € - en intégrant le coût des mesures compensatoires. A cela, il faudrait rajouter le barreau de l'Eure et la Rcade Sud, partie intégrante du contournement dit « rapproché ». L'estimation serait donc proche de 600 millions €, contrairement à ce qui est annoncé par certaines collectivités locales (dont les prévisions financières sont d'ailleurs contradictoires).

## 3.2 Un péage dissuasif pour une telle infrastructure

---

**Si Rouen a besoin d'une jonction entre le Nord et le Sud de son agglomération (au sens large) qui ne passe pas par le centre, surtout pour gérer les flux extérieurs dans un axe Nord / Sud de la Région pour dévier le flux incessant de camions sur les quais, pourquoi se lancer dans une opération aussi coûteuse, alors que l'on ne connaît pas encore les effets sans doute bénéfiques de la construction du 6<sup>e</sup> pont ?**

Par contre, nous savons d'ores et déjà que le coût tracé de Contournement Est tel qu'il est prévu sera exorbitant, au vu de la construction de nombreux ouvrages d'art.

On ne sait pas clairement dans le projet quel montage financier sera finalement retenu :

- Première option :

*« Un financement Etat sur fonds budgétaires de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure. Dans ce cas, c'est au contribuable de payer. »*

Alors que l'Etat fait globalement machine arrière sur la prise en charge des routes (comme le montre l'exemple de la privatisation des autoroutes du Sud de la France). Il est donc légitime de s'interroger sur la possibilité d'obtenir ce type de financement, même si les collectivités locales participent en complément.

- Deuxième option :

La concession : *« l'Etat confie à un partenaire privé le soin de réaliser, financer et exploiter une infrastructure »* (ou la partie la plus coûteuse, c'est-à-dire la partie Sud).

Avec un péage, il est évident que le Contournement Est perdrait de son utilité et de son attractivité. Rappelons-nous les déboires de l'A29 vers Le Havre. La ville d'Yvetot continue encore à être traversée par des véhicules en transit de Rouen au Havre, en raison des péages sur l'A29. De même, le nouveau viaduc de Millau n'est emprunté que par la moitié des camions car il est payant. L'objectif de départ n'est pas atteint, la ville de Millau est toujours traversée par les camions.

En effet, dans une logique de rocade telle que cela nous est proposé, et non en logique autoroutière, il n'est pas concevable de faire payer les usagers locaux.

Les péages ont un effet repoussoir. Les véhicules sortent déjà de l'autoroute A13 temporairement et encombrant Rouen et les villes limitrophes de l'Eure. La gratuité de certains péages proches de l'axe A13 est déjà à étudier (avec l'éventuel rachat d'Incarville). Cette éventualité pourrait être envisagée. En effet, rappelons-nous que dans les années 70, l'A13 avec le rachat de 2 péages dont celui de Maison brûlée a permis de créer un premier « contournement sud », telle en était son appellation.

Dans cette perspective, il serait regrettable de créer un péage dans l'agglomération rouennaise avec les effets pervers que l'on connaît.

L'appellation de route pour le projet qui nous est présenté est « route express » (p. 31), dont l'un des principes fondateur était la gratuité. Mais, cette condition a été supprimée, une loi promulguée en 2004 permet en effet de conserver l'appellation de « route express » tout en ayant la possibilité d'établir des péages. Dommage.

### **3.3 Un projet coûteux sans incidence sur le trafic en centre-ville**

---

La première justification d'un contournement Est a été l'axe Calais/Bayonne empruntant l'A28. Celui-ci ne passe en aucun cas par l'Est d'ailleurs la D.D.E. reconnaissait qu'à moyen terme l'axe Nord/Sud (Calais/Bayonne) était assuré par les autoroutes A28 - A29 au Nord et A13 au Sud.

Dans le document de présentation du projet du maître d'ouvrage, il est indiqué que le contournement Est réglerait les problèmes de migrations internes de l'Agglomération rouennaise et il est même affirmé (page 16) : « *Une finalité, l'amélioration de la circulation en centre ville* ».

En effet, en pages 43-51, il apparaît globalement que 70 % des déplacements sont des migrations internes à l'agglomération.

Constat : Les 30 % restants sont des déplacements externes à l'agglomération, répartis comme suit : 2 % de transit national, voir international et 28 % de relations de périphérie à périphérie - dont seulement 1/3 des échanges (au maximum) seraient captés par le Contournement Est – voir p. 50.

#### **3.3.1 Si peu d'impact pour la circulation en centre-ville**

Avec le contournement Est, les habitants de Rouen qui se rendent dans le centre ne gagneront que quelques minutes selon l'étude - ou aucun gain, car la circulation ne diminuera pas dans le centre-ville.

En page 79 du document, il est reconnu que le Contournement permettrait de détourner « *tout ou partie de ce trafic* ». Plus concrètement, page 57, dans un tableau sur les effets du Contournement Est, on observe que seulement 5 000 véhicules de moins emprunteraient les quais rive droite, laissant tout de même 35 000 véhicules / jour les emprunter. De même, aucune diminution du nombre de véhicules n'est prévue pour les Quais Rive Gauche.

La projection faite mentionne une baisse du nombre de camions. Evolution à prendre avec des pincettes compte tenu des impératifs pour les produits dangereux dans les tunnels et la présence ou non d'un péage sur ce Contournement.

La véritable solution afin d'obtenir une réelle diminution de la circulation sur les quais Rive Droite consiste à prendre un arrêté préfectoral anti-camions.

#### **3.3.2 Une rocade urbaine, un non-sens**

Une rocade urbaine n'a jamais été une solution aux embouteillages et aux pollutions générées par le trafic, au contraire. Elle risque d'augmenter les pollutions de l'air, par un effet d'appel du trafic routier.

Par ailleurs, la concentration et l'interconnexion des infrastructures sur un axe ou dans un lieu donné a des effets cumulatifs sur les flux : plus on perfectionne un réseau, plus le trafic y est dense. Aussi, en milieu urbain, une nouvelle infrastructure risque de ne fluidifier

la circulation que pour une durée limitée, car elle sera victime de son succès (« *effet siphon* »).

**Il faut arrêter de nous faire croire que pour résorber les bouchons, il suffit de créer de nouvelles voies et de nouveaux parkings, alors que les exemples récents montrent qu'on attire ainsi de nouveaux véhicules et qu'on crée de nouveaux encombrements.** De plus, en cas d'encombrements, la circulation se reporte sur les axes secondaires et les quartiers d'habitation, qui ne sont pas adaptés à supporter un tel trafic.

Le maître d'ouvrage et la Communauté de l'Agglomération Rouennaise insiste sur l'importance de doter l'agglomération, d'un contournement afin d'éviter le surcroît d'un trafic généré notamment par les poids lourds et le trafic de transit... tout en affirmant que leur nombre va augmenter de manière inquiétante. Or, c'est bien le cœur du problème : faire en sorte que le nombre de camions sur les routes baisse et qu'il y ait un transfert massif vers les transports alternatifs.

Et quand, page 78, le maître d'ouvrage se vante du renforcement de l'activité multi-marchandises. Certes, mais il ne l'envisage que par la route, alors que la Seine est là, ... et qu'une ligne de chemin de fer vient d'être fermée !

#### **La violette de Rouen**



Crédit photo - C. Hennequin

# CONCLUSION

---

Si Rouen a besoin d'une jonction entre le Nord et le Sud de son agglomération (au sens large) qui ne passe pas par le centre, surtout pour gérer les flux extérieurs dans un axe Nord / Sud de la Région pour dévier le flux incessant de camions sur les quais, pourquoi se lancer dans une opération aussi coûteuse, alors que l'on ne connaît pas encore les effets sans doute bénéfiques de la construction du 6<sup>e</sup> pont ?

**Les Verts de Haute-Normandie refusent le projet de contournement Est de Rouen du fait qu'il s'agit :**

- d'un tracé **trop proche de l'agglomération**, nécessitant à terme la réalisation d'une nouvelle voie de contournement ;
- d'un tracé ne respectant ni **l'environnement**, ni le cadre de vie des habitants ;
- d'un tracé **censé répondre à des impératifs de développement économique** non chiffrés ni démontrés ;
- d'un tracé aux coûts prohibitifs et **qui ne s'accompagne pas d'une volonté de limiter l'utilisation des véhicules automobiles**, bien au contraire.

En conclusion, le **désenclavement de Rouen, devrait premièrement se faire dans une logique autre que le tout routier**, et deuxièmement en pensant davantage à l'avenir et dans une logique de transport régional et national.

**Les Verts refusent donc ce projet de Contournement Est.**

**Ils exigent, par contre :**

- **le développement d'une offre globale de transports alternatifs à la voiture et au camion adaptée aux besoins de chacun (transports collectifs, rail, fluvial, pistes cyclables, covoiturage, plate-forme multimodale, ...)** ;
- **la mise en place d'un schéma de cohérence territoriale sur l'aire urbaine de Rouen : l'aménagement du territoire du Grand Rouen nécessite une mise en cohérence des politiques urbaines sur 3 agglomérations (Rouen-Elbeuf-Louviers) dans l'objectif de réduire les déplacements routiers et de développer les transports collectifs.**
- **l'étude –si besoin – d'une jonction directe A28 – partant entre Isneauville et Quincampoix et arrivant sur l'A13 à Sotteville-sous-le-Val.**

Les Verts proposent une alternative à ce projet, prenant pleinement en considération les impacts environnementaux, économiques et sociaux – avec le recours indispensable aux transports collectifs, au titre d'un **schéma global de transports** et de l'étude d'une liaison directe A 28 – A 13 (*voir partie 1*).

# ANNEXES

---