



Les Verts de Haute-Normandie

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

Mail : ecologie.hn@wanadoo.fr /

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

CONTOURNEMENT EST DE ROUEN

PARTIE 2

Le projet alternatif des Verts
de Haute-Normandie au Contournement Est

Un projet global de transports pour l'agglomération de Rouen

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 / site : <http://hncrverts.free.fr/>



SOMMAIRE - PARTIE 2 : UN PROJET ALTERNATIF

PREAMBULE	3
INTRODUCTION	4
1 LES CONSTATS QUI FONDENT NOTRE PROJET	7
1.1 LES PROBLÈMES DE CIRCULATION DE L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE	7
1.2 LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ	8
1.3 LES PROBLÈMES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	8
2 LE PROJET GLOBAL DES VERTS : UN AUTRE SCHÉMA DE TRANSPORTS AVEC UNE OFFRE DIVERSIFIÉE	10
2.1 A CHAQUE FLUX, UNE RÉPONSE ADAPTÉE	10
2.1.1 Trafic de transit et transport de marchandises	10
2.1.2 Trafic d'échanges	11
2.1.3 Trafic interne à l'agglomération	12
2.1.4 Migrations alternantes	13
2.2 LA PRIORITÉ : UN AUTRE SCHÉMA DE TRANSPORTS	14
2.2.1 Développer les modes de transports durables et collectifs	14
2.2.2 Aménager l'aire urbaine de Rouen pour faciliter les déplacements doux	17
2.2.3 Achever le 6 ^{ème} Franchissement de la Seine	18
2.2.4 Etudier la pertinence d'un tracé alternatif : une jonction directe A28-A13	19
2.3 MINIMISER LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT GRÂCE À UN PROJET GLOBAL	25
2.3.1 Transports doux et collectifs : respectueux de l'environnement	25
2.3.2 La jonction A28-A13 : un coût environnemental plus faible	26
2.4 UN PROJET GLOBAL À MOINDRE COÛT	27
2.4.1 Calculer et tenir compte des vrais coûts	27
2.4.2 Moins d'infrastructures routières	27
CONCLUSION	29

PREAMBULE

Les Verts se sont pleinement associés à cette démarche de débat public citoyen qu'ils réclamaient depuis longtemps. Encore est-il difficile de parler de débat public. Lorsqu'on se penche sur le contenu des réunions, force est de constater que les premiers débats ont semblés être trop souvent un monologue, celui du maître d'ouvrage et de l'agglomération.

Les lobbies très présents dans le débat monopolisent les moyens. Ceci les a conduit à présenter un seul projet sans aucune étude alternative. Le débat public porte sur les projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire, les lobbies quant à eux parlent uniquement d'infrastructures. Les citoyens souhaitent que soient traitées les questions d'aménagement du territoire régional et se sont exprimés sur les besoins, l'offre existante et les lacunes.

Les Verts de Haute-Normandie tiennent à rappeler que le maître d'ouvrage aurait dû – avant tout – étudier la pertinence réelle d'une infrastructure routière en tant que telle.

De même, le maître d'ouvrage aurait également dû présenter plusieurs tracés afin de bénéficier d'une analyse complète en terme d'avantages et d'inconvénients, notamment en terme d'impact sur les milieux naturels et la pollution de l'air. En effet, aucune autre proposition n'a été étudiée, ni même envisagée par le maître d'ouvrage. Les Verts auraient souhaité un réel débat sur les propositions alternatives à ce projet de Contournement Est .

C'est pourquoi, nous tenons tout particulièrement au nom des Verts de Haute-Normandie à remettre ce dossier qui présente un projet global, en réponse au projet de Contournement Est.

Une démarche démocratique

Cette prise de position s'inscrit dans une démarche démocratique. Les Verts de Haute-Normandie ont réalisé ce dossier en étant à l'écoute des différents acteurs associatifs, institutionnels et économiques concernés par ce projet de Contournement Est.

Les Verts de Haute-Normandie tiennent tout particulièrement à remercier l'ensemble des associations de protection de la nature et de l'environnement, les associations de citoyens mobilisés sur ce dossier, et les associations d'usagers, qui, par leurs critiques et leurs propositions, ont permis la réalisation de ce dossier présentant une alternative réaliste au projet de contournement Est.

INTRODUCTION

Alors que s’amorce l’ère du pétrole cher...

Pour combien de temps encore, allons-nous nous engouffrer dans la construction de nouvelles routes, alors que la situation énergétique actuelle est en crise – comme le montre la hausse des prix du pétrole ?

Face à cette crise énergétique et climatique, les Verts sont les seuls à avoir une attitude responsable. Dire la vérité sur un prix à la pompe qui ne baissera pas, mais augmentera encore. S’attaquer au fond du problème qui **est la réduction des mobilités, le transfert massif de la route vers le rail, le fluvial et les transports collectifs.**

La fin de l’ère du pétrole bon marché, le changement climatique et la pollution urbaine auraient nécessité un plan d’envergure de développement des transports collectifs, de réduction de l’utilisation de l’automobile et de réorientation de l’industrie vers des véhicules moins énergivores.

Une réelle prise de conscience est nécessaire : la hausse des prix du pétrole doit nous amener à changer nos comportements. La vie après le pétrole c’est : moins de transports individuels et plus de transports collectifs, ce sont des économies d’énergie.

Stop au tout routier !

Les Verts n’ont jamais été pour la construction de routes, d’autant moins en ces temps de pétrole cher et rappellent leur opposition au tout-routier.

D’autres politiques que le « tout-routier » sont possibles. Elles ne peuvent passer que par des choix politiques et budgétaires très volontaristes que, hélas, les décisions prises par le gouvernement actuel et par certaines collectivités locales ne nous laissent guère entrevoir.

La priorité donnée depuis des décennies dans notre pays à la route et au tout autoroutier au détriment des transports ferrés et fluviaux entraîne aujourd’hui un retard considérable - voire irresponsable - qu’il faut absolument combler.

Le transport ferroviaire et fluvial sont les modes de transport les plus écologiques : moins d’énergie utilisée, moins de nuisances et plus de confort pour les usagers. C’est pourtant ceux qui ont le moins bénéficié d’investissements publics, et donc ceux qui se sont le moins développés dans nos territoires.

Au lieu de s’engager une nouvelle fois dans le « tout-routier », le gouvernement devrait tenter de respecter nos engagements internationaux pour lutter contre l’effet de serre. Or, rien n’est annoncé en faveur des transports collectifs ou alternatifs à la route. Au contraire, les crédits gouvernementaux ont été supprimés ! La conséquence directe : les collectivités territoriales peinent à combler le retard en terme de transports collectifs et de transports doux.

Globalement, il est temps d'envisager, dans les discours, et dans les actes, les indispensables mesures à moyen et long terme, à savoir une diminution sensible des mobilités, notamment dans le domaine routier. Il s'agit de la seule réponse sérieuse à la crise pétrolière qui ne fera que s'accroître. Or, dans le dossier officiel présentant le Contournement Est, tout est fait pour laisser penser que la route restera « reine », avec plus ou moins de pétrole : c'est une analyse irresponsable.

Vers une décroissance énergétique !

Pour ces raisons, nous, Les Verts, sommes pour l'idée d'anticiper la décroissance énergétique, dès maintenant, car elle s'imposera irrémédiablement à nous dans un avenir proche.

L'énergie qui coûte le moins cher est celle que l'on ne consomme pas : la meilleure solution reste la réduction de la consommation énergétique de manière globale. L'histoire des économies d'énergie est restée jusqu'à présent celle d'un rendez-vous manqué. Cette vertu ne s'apprendra qu'à coups de politiques volontaristes afin de rompre avec l'oléodépendance de notre société.

La priorité des Verts : le développement d'une offre globale de transports qui s'articule autour de 4 axes qui ne vont pas l'un sans l'autre.

L'alternative au projet de Contournement Est proposée par les Verts se résume en 4 axes indissociables.

1^{er} axe : Développer l'offre de transports durables et collectifs de manière volontariste .

2^{ème} axe : Aménager l'aire urbaine de Rouen pour faciliter les déplacements doux (marche et vélo) en réalisant un réseau dense d'aménagement cyclable sécurisé, à usage utilitaire et non pas seulement de loisirs.

3^{ème} axe : Finir un 6^{ème} franchissement de la Seine complet

Quand le 6^{ème} franchissement sera terminé, contourner l'agglomération par l'ouest sera plus court que par l'est. Encore faudrait-il que l'Etat finance ces travaux rapidement afin de ne pas prendre de retard, et prévoir 2 échangeurs complets à chaque extrémité du pont.

4^{ème} axe : Si cela s'avère être d'utilité publique, étudier la pertinence d'une jonction directe gratuite entre l'A28 et l'A13 pour le trafic de transit.

La seule construction de routes sans intégrer :

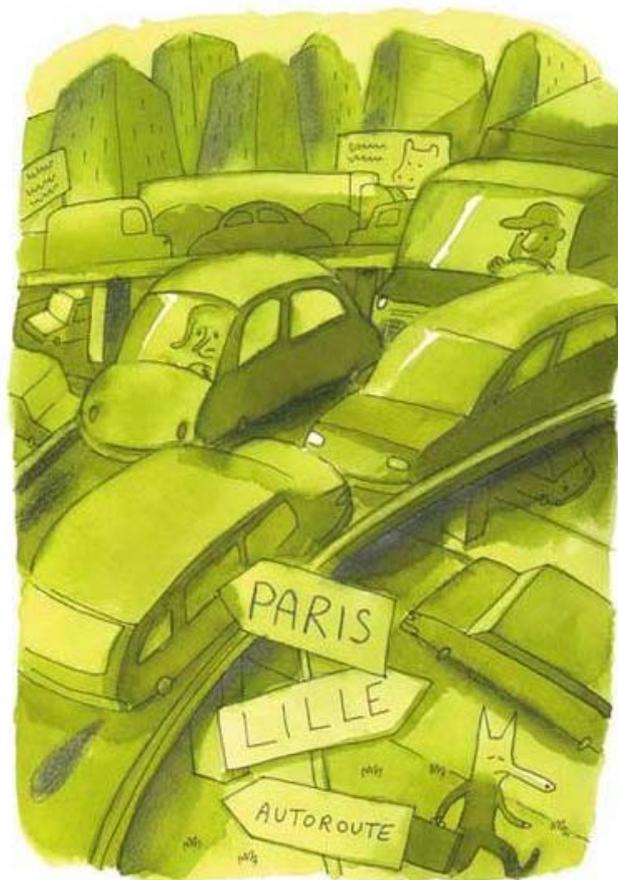
- la conception d'une offre globale de transports collectifs et intermodaux alternatifs au tout-routier et
- un plan de déplacement régional

n'a pas de sens.

C'est pourquoi notre proposition d'étude d'une jonction A28-A13 est indissociable des 3 autres axes. Cette éventuelle jonction ne serait judicieuse que si elle s'accompagnait d'une **offre globale de transports collectifs et de l'aménagement de l'aire urbaine de Rouen** pour les déplacements cyclistes et pédestres. Lorsque le 6^{ème} franchissement de la Seine sera achevé, il faudra vérifier, études à l'appui, la pertinence d'une éventuelle jonction A28-A13.

Nous croyons qu'il existe d'autres moyens, d'autres projets pour répondre plus efficacement aux besoins de mobilité des personnes et des biens, que la simple construction d'un contournement.

Ce dossier présentant le projet des Verts est certes encore perfectible, il a cependant le mérite de proposer une alternative concrète au projet -surréaliste et trop onéreux- de Contournement Est.



1 LES CONSTATS QUI FONDENT NOTRE PROJET

A partir des années 70, les déplacements et les transports sont devenus prépondérants dans l'agglomération de Rouen, à l'instar de ce qui a été constaté au niveau national, tant du point de vue des échanges économiques que du point de vue des déplacements quotidiens de nos concitoyens.

Si leur valeur d'usage est manifeste, compte tenu du choix du tout-routier qui est devenu prépondérant aujourd'hui, leur coût collectif et les nuisances qu'ils génèrent deviennent de plus en plus insupportables.

Les déplacements et les transports sont devenus synonymes :

- de diffusion des pollutions atmosphériques,
- d'accroissement dans l'espace et, en intensité des phénomènes de bruit,
- de destructions et dégradations des espaces naturels et urbains,
- de destruction d'écosystèmes rares et précieux,
- de dépendance de plus en plus criante de la seule ressource pétrolière,
- et d'insécurité routière.

Il est devenu évident, face à l'augmentation de la demande en matière de transport et à la complexité d'y répondre, que de poursuivre sur le modèle actuel ne pourra qu'engendrer des dysfonctionnements aboutissant au grippage de ce système inapproprié.

Il est également clair, de par la complexité du sujet, que toute réflexion sectorielle sur ces questions est sans conteste vouée à l'échec.

Dans ces conditions et bien que l'objet du débat public ne porte que sur un contournement routier de l'agglomération, il est pertinent de proposer un dispositif global qui prenne en compte les différents flux de déplacements de l'agglomération.

1.1 Les problèmes de circulation de l'Agglomération rouennaise

▪ Augmentation du trafic : le poids des migrations internes

Alors que sur l'ensemble des déplacements mécanisés dans l'agglomération (= 100 %), la majeure partie de ces déplacements sont des échanges sur la même rive :

- 44,5 % : rive droite - rive droite
 - 27,5 % rive gauche - rive gauche
- et seulement
- 8 % rive droite -> rive gauche
 - 10 % rive gauche -> rive droite
 - 10 % vers l'extérieur de l'agglomération.

Il reste donc peu d'échanges avec l'extérieur de l'aire urbaine de Rouen.

Il est manifeste que les déplacements dans l'agglomération rouennaise s'effectuent chaque jour plus difficilement. La configuration géographique de l'agglomération rouennaise qui ne facilite certainement pas la fluidité, conjuguée à un trafic routier en croissance continue depuis une quinzaine d'années va provoquer à terme une paralysie généralisée des déplacements.

Globalement, les trafics de transit¹ représentent 14 000 véhicules par jour, les trafics d'échanges² en représentant 180 000.

Enfin, ce sont plus de 600 000 véhicules par jour qui circulent dans l'agglomération.

▪ **Les poids lourds ou le poids du transit**

De surcroît, l'accès aux zones d'activités Est et Ouest de l'agglomération et au port de Rouen impose à environ **36 000 poids-lourds par jour**, de traverser l'agglomération.

Plus de 80 % de l'usure des infrastructures routières est due aux camions.

1.2 Les problèmes de sécurité

Il est bien entendu irresponsable de continuer d'accepter le transport de matières dangereuses au sein de l'agglomération.

La création d'une nouvelle voie de circulation doit avoir pour objectif de supprimer **totale­ment les convois exceptionnels en centre ville et la circulation de produits dangereux au cœur de la ville.**

De même, il est préférable d'éloigner les voies de circulation de ces convois pour qu'ils puissent les emprunter hors zone Seveso.

Les produits dangereux, les convois exceptionnels (des pièces d'Airbus, des bateaux, des grues, des mobil-homes...), empruntent tous les jours le centre ville de Rouen, notamment la route de Neufchâtel avec les inconvénients que l'on peut imaginer en terme d'encombrement et en cas d'accident ou de fuite. Il est donc nécessaire de les éloigner des zones les plus densément peuplées.

1.3 Les problèmes d'aménagement du territoire

La Haute-Normandie est déjà pourvue d'infrastructures autoroutières. Mais force est de constater qu'il n'existe pas de jonction directe A28-A13 qui contourne Rouen. Si cette jonction se révélait nécessaire, pourquoi la construire si proche du centre-ville ? Ne faut-il pas se positionner d'amb­lé dans une logique régionale et nationale et non dans un souci

¹ Trafic de transit : Circulation dont les deux extrémités sont à l'extérieur de l'agglomération.

² Trafic d'échange : Circulation dont une des extrémités est à l'intérieur de l'agglomération et l'autre à l'extérieur.

d'agglomération. Pourtant, c'est dans cette dimension que se situe le projet : « *une finalité améliorer la circulation dans le centre ville* ».

Bien sûr, nous sommes pour l'amélioration de la circulation en centre-ville. Mais les moyens que nous envisageons (voir notre proposition de schéma de transports global) ne sont pas les mêmes.

Pendant plusieurs décennies, la construction d'infrastructures routières a tenu lieu de politique des déplacements. Cette approche, malgré la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, a encore la vie dure, portée par le poids des lobbies, la force de l'habitude et son cortège d'idées toutes faites.

On élargit les routes, on double les ponts, uniquement pour les voitures, en espérant résoudre les problèmes de circulation et les embouteillages, qui se reforment quelques années plus tard, attirant de nouveaux automobilistes.... L'exemple de Lyon est symptomatique : pour faire "sauter le bouchon de Fourvière", la Rocade est à été réalisée. Quelques années après, il n'y a pas un, mais deux bouchons chroniques.

Aujourd'hui, on nous fait croire qu'en construisant un nouveau contournement, il n'y aura plus de problème !

De plus, les grandes infrastructures de transport ont largement démontré qu'elles n'étaient pas un outil d'aménagement harmonieux du territoire. Il est nécessaire d'engager une politique nouvelle des déplacements et des transports qui contribue à un aménagement équilibré du territoire, afin de répondre aux objectifs d'un développement soutenable.

Là encore ne répétons pas les erreurs du passé. On ne résout pas un problème de routes - donc de transport local - en construisant une autre route. Il s'agit, au contraire, de **raisonner en terme d'offre globale de transports.**

Le gouvernement a pris deux décisions qui vont à l'opposé du développement des transports en commun. Tout d'abord, l'Etat a, en 2004, supprimé la ligne de crédit qui aidait les grandes agglomérations à se doter de réseaux de transports en commun. Plus récemment, la décision de privatiser les sociétés d'autoroutes a coupé les ressources de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (A.F.I.T.F.), destinée en principe à développer des modes de transports alternatifs à la route (rail, voie d'eau...). C'est dire combien les transports collectifs sont une véritable priorité pour le gouvernement !

Alors que nous rentrons dans une aire de pétrole cher, il va falloir réviser nos modes de pensée pour le « tout-camion » qui, si nous étions raisonnables (et responsables), n'aurait plus d'avenir. Les réponses du gouvernement à ce sujet ne sont pas adéquates. On devrait, au contraire, « profiter » de cette crise pour encourager les transports propres et les énergies renouvelables et respectueuses de l'environnement.

2 LE PROJET GLOBAL DES VERTS : UN AUTRE SCHEMA DE TRANSPORTS AVEC UNE OFFRE DIVERSIFIEE

2.1 A chaque flux, une réponse adaptée

La seule proposition d'un contournement routier de l'agglomération de Rouen ou tout au moins de prétendre élaborer un schéma de transport collectif après la construction de ce contournement, représente la plus mauvaise réponse au besoin de déplacements de nos concitoyens.

C'est donc une grave erreur que de traiter de façon indifférenciée les flux de circulation de transit et les flux locaux par la même infrastructure, et ce, pour deux raisons principales :

- d'abord parce que le mode routier possède une place écrasante (plus des 4/5^{ème}) des transports de personnes et de marchandises dans les solutions de déplacements adoptées par les acteurs particuliers, publics et économiques, compte tenu des conditions dans lesquelles leur choix s'effectuent aujourd'hui.
- ensuite, parce que le mode routier est aussi celui qui représente le degré d'organisation collective minimal, et qui, que ce soit par passager/kilomètre ou par tonne de marchandises/kilomètre, a l'un des plus mauvais rendements énergétique et environnemental ; de surcroît à une époque où nous entrons de façon durable dans une crise de l'énergie.

Enfin, les sommes colossales englouties dans un tel projet routier à une époque de pénurie financière, grèveront pour longtemps les finances publiques des collectivités et de l'Etat et interdiront d'imaginer d'autres modes de transports collectifs fiables et cohérents.

Il semble donc beaucoup plus pertinent de proposer un dispositif global qui prenne en compte les différents types de flux de circulation de l'agglomération et d'y faire correspondre un mode de transport adapté.

Suite aux différents constats réalisés (chap. 1), il s'agit désormais d'apporter une solution concrète et adaptée à chacun d'entre eux.

Nous présenterons ici les différents types de flux et les dispositifs adaptés correspondants.

2.1.1 Trafic de transit et transport de marchandises

Trafic de transit : circulation dont les deux extrémités sont à l'extérieur de l'agglomération.

Alors que la route représente 85 % du transport de marchandises, contre 6,4 % pour le rail et 8,8 % pour le fluvial, les parts n'ont cessé de se contracter.

Le contournement Est de Rouen a un but inavoué par le maître d'ouvrage qui est de faciliter essentiellement la circulation des poids lourds afin d'irriguer les zones d'activités

Est et Ouest de l'agglomération et le port de Rouen. Et pourquoi pas ! Sachant que ce mode de transports bien que très pénalisant ne disparaîtra pas dans un avenir proche.

Pour le transport de marchandises, il est indispensable de favoriser l'augmentation du tonnage par train. On est évidemment d'accord sur les constats, mais pas sur les priorités. « *La SNCF a défini un plan de redressement* » du fret. Oui, mais pour être pleinement attractif le rail doit être davantage aidé. Actuellement, la route reçoit pour ses constructions plus d'aides que le rail.

Le Conseil Régional de Haute-Normandie prend d'ailleurs de plus en plus en charge le rail, sans avoir pour autant les moyens provenant de R.F.F. pour mener cette politique et supprimer les goulots d'étranglements.

Pour les poids lourds, une solution alternative comme le fret ferroviaire doit être étudiée. Mais dans ce domaine et malgré quelques déclarations de bonnes intentions, c'est bien vers le désengagement de l'Etat que l'on s'achemine.

Alors que 85 % des marchandises sont transportées par la route au niveau national, la situation ne fait que régresser. En effet, en 1984, 15 millions de tonnes circulaient sur nos voies ferrées, vingt ans plus tard le trafic se situe avec peine autour des 10 millions de tonnes / an. La part du fret ferroviaire ne cesse de reculer dans les recettes de la SNCF.

Par exemple, le courrier postal est actuellement transporté par route entre les différentes villes de France, par une filiale de la SNCF. Le centre de tri qui était en gare de Sotteville-les-Rouen a d'ailleurs été éloigné sur un terrain pollué à Saint Etienne du Rouvray !

Il n'y a pas si longtemps, La Poste expédiait lettres et colis dans un wagon postal, mais il est devenu interdit de cumuler dans un même convoi transport de voyageurs et de marchandises. Sans revenir sur cette loi totalement, il ne paraît pas très compliqué d'acheminer par fret, le courrier !

Quant au fluvial, qui reprend de nouveaux frets, on est loin de l'optimisation que l'on pourrait escompter avec la mise à grand gabarit des écluses. Et pourtant quand V.N.F. (Voies Navigables de France) fait des travaux sur un réseau cela engendre obligatoirement une augmentation du tonnage transporté dans l'année qui suit ! Le projet Seine-Nord-Europe semble susciter moins d'enthousiasme que le contournement Est alors qu'en terme de tonnage transporté, cela pourrait avoir une incidence sur l'activité économique de Rouen.

2.1.2 Trafic d'échanges

Trafic d'échanges : circulation dont une des extrémités est à l'intérieur de l'agglomération et l'autre à l'extérieur.

Il est manifeste que la construction d'un nombre croissant de pénétrantes dans l'agglomération ou d'élargissements de voiries ne peut qu'encourager une circulation plus abondante et la paralysie des flux de circulation quelques années plus tard. L'exemple de la Sud III est assez probant de ce point de vue (la RN 138 est toujours en 2 x 2 voies).

Il est primordial de développer les projets de transports en commun de voyageurs hors réseau urbain, tels que les dessertes par cars et trains. Ceci aussi bien pour les trajets liés au périurbain qu'aux échanges de Rouen vers Amiens, Elbeuf, Caen, Vernon, Aubevoye, Val de Reuil. Force est de constater qu'actuellement les trains sur ces lignes ne sont pas assez attractifs (trop long, pas assez fréquents, trop coûteux). Dès lors, il convient de développer une offre plus attractive.

Le transport ferroviaire doit constituer l'ossature de base du système des déplacements interurbains, en raison de ses qualités propres : sécurité, fiabilité, capacité, vitesse, confort, rendement croissant avec le trafic, faible consommation d'espace et d'énergie, pollution réduite.

De même, des solutions telles que le covoiturage et le système d'offre à la demande constituent une alternative à la voiture individuelle. Cela nécessite de centraliser les demandes au niveau régional car plusieurs agglomérations sont concernées.

2.1.3 Trafic interne à l'agglomération

Le trafic interne à l'agglomération représente un volume journalier de 940 000 déplacements de personnes, soit 610 000 véhicules par jour.

Pour les flux internes à l'agglomération, on continue à tout axer sur l'automobile, sans autres innovations. Ce qui coûte d'ailleurs cher aux ménages (l'automobile absorbe le quart du revenu des ménages du grand périurbain d'Ile-de-France. Un poste budgétaire aussi important que le logement, selon les chiffres publiés en 2002 par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie - ADEME).

La clef : inciter les automobilistes à laisser leur voiture pour leurs trajets quotidiens.

Pour l'instant, les transports collectifs semblent répondre essentiellement aux seules demandes des personnes sans voitures : étudiants, personnes âgées, ...

Les Verts ne sont pas contre l'automobile, ils souhaitent que, pour la plupart des trajets en agglomération, il existe une alternative pratique à l'automobile individuelle. Pour les écologistes, la politique du « tout voiture » doit cesser au profit d'une organisation équitable entre les modes de transports. Aujourd'hui, par exemple, en agglomération, la voiture individuelle concurrence les transports en commun, ce qui entraîne pour eux des déficits d'exploitation.

L'intermodalité : cela correspond à l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Le développement de l'intermodalité est essentiel afin de rendre plus attractive l'offre globale de transports. L'intermodalité vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : transports collectifs, marche, covoiturage, vélos, rollers, auto-partage... Le développement de l'intermodalité suppose d'optimiser au préalable l'offre de transport alternative à la voiture particulière.

2.1.4 Migrations alternantes

Les migrations alternantes correspondent aux déplacements journaliers domicile - travail.

La question des migrations alternantes ne peut se régler à l'avenir que dans le cadre d'un schéma de transports collectifs fiables et adaptés à l'agglomération de Rouen, et au niveau régional.

- **Favoriser l'inter modalité** (voir plus haut et chap. 2.2.1)
- **Favoriser les Plans de Déplacements d'Entreprise (P.D.E.)**

Les plans de mobilité recherchent à favoriser l'usage des modes autres que la voiture pour les déplacements domicile-travail et éventuellement les déplacements professionnels. Cela concerne :

- L'amélioration de l'accès piétons avec des entrées plus directes, évitant de faire le tour de l'enceinte de l'établissement parfois importante.
- Le stationnement des vélos (à l'abri) et éventuellement la mise à disposition de douches (permettant aussi l'activité sportive à l'heure du déjeuner).
- Le covoiturage.
- L'utilisation des transports en commun rendu plus pratique.
- Certaines entreprises ont pris conscience du rôle qu'elles peuvent jouer dans le transfert de la voiture vers les modes alternatifs.
- Les salariés peuvent bénéficier de quelques facilités à covoiturer ou à laisser leur voiture au domicile : stationnement réservé, primes, contrôle technique gratuit, ... et une prise en charge partielle des abonnements de transport collectifs.
- Des expériences particulièrement prometteuses sont en cours en France comme celle de Stmicroelectronics à Grenoble, société de plus de 20 000 salariés.

- **Le ramassage des employés des entreprises**

- A l'instar de ce qui est mis en place dans d'autres régions, il faut inciter les entreprises à mutualiser leurs moyens afin de mettre en place un système de ramassage de leurs employés au sein de l'agglomération.
- Ramassage à coordonner avec les systèmes de déplacements collectifs

- **Généralisation de la semaine de 4 jours**

L'Agence Internationale de l'Energie le 5 Mai dernier, proposait comme mesure drastique le raccourcissement de la semaine de travail à 4 jours, afin de réduire les déplacements de 20 %.

- **Télé-travail, pour une réduction des déplacements**

Enfin, il faut mentionner l'action – pour le moment incertaine - des nouvelles technologies de l'information qui peuvent agir dans le cadre du télé-travail en réduisant dans une certaine mesure, la demande interne de mobilité pour motif professionnel, que ce soit dans les migrations alternantes ou pour la mobilité dans le travail.

2.2 La priorité : un autre schéma de transports

L'analyse des flux et l'approche par un aménagement plus intégré nous conduisent à présenter un schéma de transports global afin de résoudre les problèmes de circulation de l'agglomération. L'impact quasi nul d'un éventuel Contournement Est sur le trafic sur les quais Rive Droite et sur le pont Mathilde renforce notre proposition alternative pour une offre globale et diversifiée de transports.

Les Verts veulent promouvoir une politique des déplacements respectueuse des humains, mais aussi des équilibres sociaux, économe en énergie et en espace, moins coûteuse pour les budgets publics et pour les ménages.

Nous devons remettre en question nos comportements et nos modes de transports, par le recours à des transports collectifs propres et la réduction de l'utilisation des voitures dans les zones urbaines, par le renforcement de la complémentarité des différents modes de transport.

Les Verts rappellent leur priorité : le développement d'un schéma global de transports qui s'articule autour de 4 AXES INDISSOCIABLES.

1^{er} axe : Développer l'offre de transports durables et collectifs de manière volontariste.

2^{ème} axe : Aménager l'aire urbaine de Rouen pour faciliter les déplacements doux (marche et vélo).

3^{ème} axe : Achever un 6^{ème} franchissement de la Seine complet.

4^{ème} axe : Etudier la pertinence d'une jonction directe A28-A 13 pour le trafic de transit qui permet d'éviter les centres urbains et de rabattre le trafic de transit, qui augmente d'ailleurs le plus¹.

2.2.1 Développer les modes de transports durables et collectifs

Compte tenu des difficultés de circulation et de déplacement dans l'agglomération, un réel dispositif est indispensable. C'est pourquoi, Les Verts proposent qu'au lieu d'engloutir plus de 450 millions € dans une nouvelle infrastructure routière, on investisse massivement dans une **politique moderne de déplacement pour les trafics d'échanges** qui s'articulerait comme suit.

¹ (4,2 % par an – En annexe : Evolution de la circulation dans l'agglomération rouennaise et simulation faite par le C.E.T.E. Normandie Centre) sur l'A 13 ou sur la RN 154.

▪ **Pour l'ensemble de l'agglomération :**

- Constituer dans les zones urbaines un réseau de transports à la carte, plus souple, aux tarifs attractifs, avec des passages fréquents, et la prise de clients près de leur domicile et qui permettrait un rabattement soit vers TEOR soit vers le réseau TER et en favorisant le covoiturage.
- Par exemple : développer et rendre plus efficace l'offre de transports collectifs en raccordant les 2 terminus actuels Technopôle – Madrillet et Georges Braque, en reliant le Parc des Expositions – Zénith et le CHU au réseau métro – bus (jonction avec TEOR et Darnétal) - afin de fluidifier le trafic.

▪ **Le problème majeur auquel est confrontée la population des plateaux Est est celui de l'accès au centre de Rouen (Rive Droite et Cité administrative). Il faut alors :**

- faire monter TEOR sur les plateaux Est jusqu'à Boos mettant cette commune en toutes circonstances à 20 minutes du centre de Rouen ;
- assurer une desserte ferroviaire cadencée, c'est-à-dire, selon une fréquence régulière de 15 ou 30 minutes, pour les lignes ferroviaires de l'agglomération. En commençant sur le tronçon entre Serqueux et Rouen via Montérolier, Morgny-la-Pommeray, Fontaine-sous-Préaux, Saint-Martin-du-Vivier et Darnétal (réouverture de la gare) afin d'arriver à la gare de Martainville et de bénéficier de l'interconnexion avec la ligne TEOR.
- assurer également une desserte ferroviaire cadencée entre le bassin d'emploi Louviers-Val de Reuil et le centre de Rouen sur la ligne Paris-Le Havre.
- sur la ligne Rouen–St Aubin-les-Elbeuf poursuivre le cadencement jusqu'à Thuit-Hébert.
- relancer la ligne voyageur Etrepagny, Fleury-sur-Andelle, Charleval, Pont-de-l'Arche.

Le succès d'un tel projet ne pourra être assuré que s'il existe un plan d'ensemble (schéma de cohérence territoriale) et **si la rapidité, la fiabilité, le confort et les prix sont attractifs pour les transports collectifs**. Le métro-bus a démontré la validité de cette approche au vu de son succès.

▪ **Développement massif des transports collectifs**

Plus de 70 % des déplacements pourraient avoir recours aux transports collectifs.

Au moins quatre villes, en France, en offrant la gratuité des transports à leurs administrés (Vitré, Colomiers et Compiègne, des cités de taille modeste, qui comptent entre 16 000 et 80 000 habitants) ont constaté l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs.

Dans certaines villes (Strasbourg, Grenoble), les politiques ont mis en place des plans de transports collectifs attractifs : tarifs faibles, cadencement, maillage fin, lisibilité de l'offre.

A ce sujet, on peut regretter que la TCAR, par son nouveau système d'horaires par calendrier, rende encore plus compliquée la lisibilité des bus. Avant, il y avait les périodes avec ou sans vacances, maintenant c'est un calendrier difficile à mémoriser qu'il faut connaître avant de monter dans un bus. De plus, le coût du ticket vendu à l'unité est perçu comme étant prohibitif.

Cela rejoint nos préoccupations : *Équité – efficacité énergétique – diminution de la pollution avec des coûts abordables*. Ainsi, trains de types RER, tramways, bus et pistes cyclables en sites propres sont les seules solutions pour améliorer la circulation des centres urbains.

C'est pourquoi, les Verts demandent l'application de tarifs attractifs et une offre de transports collectifs renforcée.

▪ L'intermodalité

Pour que les transports en commun offrent une alternative crédible à la voiture, il est indispensable de mettre les moyens nécessaires à l'amélioration de la qualité du service. Or, l'une des solutions d'amélioration des transports utilisés pour les déplacements quotidiens réside dans le développement des pratiques intermodales - c'est à dire l'usage combiné des transports entre eux. Dès lors, cette complémentarité des différents modes de transport doit être aménagée, afin que les transferts s'effectuent dans les meilleures conditions possibles. Il s'agit alors d'améliorer les fréquences, élargir les dessertes, faciliter les correspondances, gérer au mieux les temps d'attente : c'est aujourd'hui élémentaire !

Concrètement, rechercher l'intermodalité, c'est analyser un trajet en examinant les correspondances et les connexions entre différents modes de transport. Par exemple, on peut parler d'intermodalité quand un automobiliste est invité à laisser sa voiture sur un parking gardé, à côté d'un arrêt de train ou de tramway (exemple de Strasbourg). D'où l'importance de développer les parkings relais pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture. L'intermodalité est bien organisée si un cycliste peut monter son vélo dans le tram ou le train, ou le mettre en lieu sûr à la gare. L'intermodalité est réelle si l'autobus est ponctuel le matin et si, le soir, ses horaires sont coordonnés avec ceux du train. Et c'est aussi la prise en compte des cheminements cyclables et piétonniers autour des gares et des arrêts de bus ou de tram.

Avec un système de transports collectifs à proximité de l'utilisateur, réellement attractif, l'image de la ville serait plus moderne que le simple contournement ... « du problème ».

Dans un souci de développement durable, avec comme solution le Contournement Est, on risque de contourner le problème plutôt que de le régler. Donnons nous les moyens de limiter les flux internes dans l'agglomération et de favoriser les transports collectifs et les transports doux (marche, vélo).

Dans les faits que se passe-t-il dans l'agglomération ?

La décision de la communauté d'agglomération rouennaise de ne pas prolonger TEOR sur les plateaux Est (Bonsecours, Mesnil-Esnard, Franqueville-Saint-Pierre), alors que le projet est inscrit au P.D.U. et au S.C.O.T., est très regrettable. Cela empêche pour l'instant toute amorce de transfert modal, de la voiture vers les transports en commun, et va à l'encontre d'un développement durable de l'agglomération rouennaise.

▪ Co-voiturage

Le covoiturage, une solution d'avenir pour les déplacements des salariés. Alors que de nombreuses entreprises de la région regroupent plusieurs centaines de salariés, elles auraient tout intérêt à mettre en place une solution de covoiturage, pour des raisons économiques, pratiques, écologiques et humaines.

Il s'agit de proposer une solution qui permette de mettre en relation les salariés d'une entreprise, et également de mutualiser les trajets des entreprises ou des collectivités voisines. La difficulté du covoiturage est d'obtenir le plus grand nombre d'occurrences de trajets communs. D'où l'intérêt de proposer un service de covoiturage à l'échelle des entreprises, collectivités et administrations.

2.2.2 Aménager l'aire urbaine de Rouen pour faciliter les déplacements doux

La marche, la pratique du vélo, et tous les modes de déplacement non motorisés sont communément regroupés sous le terme de transports doux.

Afin de faciliter le développement des modes de transports doux, il est primordial de réaliser de façon cohérente, un réseau dense d'aménagement cyclable sécurisé, à usage quotidien et non pas seulement de loisirs.

Tout d'abord, rappelons que la construction d'infrastructures routières, de type voie express ou contournement, induit des effets de coupure du territoire. Cela rend plus difficiles par la suite les déplacements à pied ou à vélo et oblige à des détours particulièrement pénalisants pour ces modes non polluants.

Il s'agit alors :

- de revoir l'aménagement de la ville et de ses voies intérieures
- de rendre les voies intérieures plus aérées
- de réduire la capacité d'accueil automobile en élargissant les trottoirs, en créant des couloirs de bus et des voies cyclables.

Rouler en centre ville de Rouen reste à certains endroits dangereux. Ces dispositifs sont d'ailleurs prévus par le Plan de Déplacements Urbains qui a inscrit dans ses objectifs :

- maîtrise de la circulation automobile et de l'utilisation de la voiture particulière ;
- développement de l'usage des transports collectifs ;
- favoriser les modes les moins consommateurs d'espace (marche, vélo, transport en commun).

Après avoir été longtemps négligés, les transports doux méritent plus que jamais une revalorisation.

La dispersion de l'habitat et des activités ont accru la dépendance de notre société à la voiture, les taux de motorisation ont augmenté, l'espace public a été adapté à l'automobile, au détriment de la marche et du vélo, devenus parents pauvres de la politique des transports. Le cycliste et le marcheur se voient désormais contraints d'emprunter ou de traverser des axes et des carrefours dévolus aux transports motorisés qui font office de coupures et de sources de danger. En milieu urbain dense, ils se révèlent pourtant extrêmement performants et souvent plus rapides que les modes motorisés.

Alors que le potentiel des modes de transports doux est important, il est nécessaire de mettre en œuvre de réels moyens pour leur développement. L'enjeu est de taille : dépasser la simple idée que les transports doux sont réservés au domaine des loisirs. En effet, outre leur pratique dans le cadre des loisirs (sport et promenades), ils ont un rôle primordial à jouer pour les déplacements « utilitaires » (travail, achats, etc.) et d'abord en tant que mode de transport principal : de nombreux trajets aujourd'hui réalisés en transports individuels concernent des distances pour lesquelles les modes doux sont très

concurrentiels. La marche est tout à fait adaptée aux parcours jusqu'à 1km et le vélo jusqu'à 5km. Pour les plus longues distances, les modes doux présentent également des potentiels utiles à d'autres moyens de déplacement. Le vélo pourrait jouer un rôle beaucoup plus important, sous réserve de mesures volontaristes (aménagement d'aires de stationnement aux abords des arrêts de transports publics, par exemple).

Dans un contexte d'intermodalité, le couple « vélo - transports collectifs » constitue une des voies tangibles recommandées par le Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Divers dispositifs facilitent l'usage combiné du vélo et des transports collectifs. Les principaux types d'actions sont :

- mettre en place des itinéraires balisés et continus ;
- favoriser et sécuriser l'accès des vélos aux pôles de transports collectifs, gares et stations ;
- implanter des abris éclairés pour vélos aux abords immédiats des pôles de transports collectifs, gares et stations ;
- favoriser le développement de l'information multimodale ;
- offrir des services complémentaires aux cyclistes usagers des transports collectifs ;
- privilégier une démarche globale et cohérente : Il est souhaitable de développer et d'intégrer ces dispositifs en faveur de l'intermodalité transports collectifs - vélo en amont dans l'élaboration des schémas cyclables (communaux, intercommunaux, départementaux ou régionaux) et d'autres documents de planification (Plan local de Déplacements, Plan local d'Urbanisme, Agenda local 21...).

Pour que cela n'en reste pas au stade de vœux pieux, il faut des moyens financiers à la hauteur des ambitions. Il est, de plus, indispensable de rendre ces réalisations « obligatoires ». Faut-il rappeler que la municipalité de Rouen, en 4 ans, n'a réalisé que 400 mètres de pistes cyclables et supprimé les pistes situées rues du Général Leclerc et du Général Giraud, ... ?

Dans tous les cas, la politique de développement du vélo est indissociable des autres modes de transports et doit largement s'inscrire dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU), action ambitieuse encore peu connue du grand public mise en œuvre sous l'égide des Préfets de régions.

2.2.3 Achever le 6^{ème} Franchissement de la Seine

▪ Finir ce qui a été entrepris avant d'envisager de nouveaux projets

Cela suppose la construction du 6^{ème} franchissement de la Seine avec des échangeurs complets à chaque bout. Encore faudrait-il que l'Etat finance ces travaux rapidement afin de ne pas prendre de retard. Il est indispensable de prévoir, dès le prochain Contrat de Plan Etat-Région, le financement des deux échangeurs complet aux deux têtes de ce pont.

D'après la D.D.E. « *le franchissement de la Seine (au bout du Mont Riboudet, appelé 6^{ème} franchissement) est le seul qui améliore les conditions générales de la circulation dans l'agglomération en particulier au niveau des ponts¹ ».*

Les Verts remarquent après étude que le contournement par l'ouest de l'Agglomération quand le 6^{ème} franchissement sera terminé sera plus court que le projet de contournement Est comme le soulignent les chiffres ci-dessous.

CONTOURNEMENTS (kilomètres)			
Est en projet	Km	Ouest existant	km
Saint-Saens/Rocquemont	8	St Saens / A27	16
Rocquemont/Isneauville	16	A27 / Eslettes	12
Projet contournement Est	35	Eslettes/Rouen Ouest	14
Oissel / A13	9	6 ^{ème} Franchissement	2
		Sud III / RN 138	9
		RN 138 / A13	5,5
Total	68	Total	58,5

Les Verts ne se sont pas opposés à la création de la Sud III et ont soutenu fortement la construction du 6^{ème} franchissement.

2.2.4 Etudier la pertinence d'un tracé alternatif : une jonction directe A28-A13

Les Verts de Haute-Normandie tiennent à rappeler que le maître d'ouvrage aurait dû présenter plusieurs tracés afin de bénéficier d'une analyse complète en terme d'avantages et d'inconvénients.

Le Président de la Commission particulière du débat public contournement Est a déclaré à plusieurs reprises en réunions publiques « *que toute suggestion était la bienvenue et ferait l'objet d'un examen attentif, voire d'une audition* ».

Au préalable, il faut rappeler que le projet alternatif des Verts de Haute-Normandie, a été étudiée avec des moyens bénévoles, sans bien entendu les compétences techniques du maître d'ouvrage.

Les Verts de Haute-Normandie regrettent qu'aucun schéma de cohérence territoriale n'ait été présenté lors des débats publics par le maître d'ouvrage ou le syndicat mixte du schéma directeur Rouen-Elbeuf. Dans les années 60, le contournement Sud de Rouen (A 13) a été créé avec le rachat de deux péages dont celui de Maison brûlée. Il n'est donc pas impossible de concevoir un axe A28-A13 direct débouchant directement sur ce contournement .

- **Présentation d'un tracé alternatif : une jonction directe A28 – A13**

¹ Réf. : Document de la DDE de juin 1993 - page 15

Notre proposition de tracé est en vert sur la carte et en bleu figure le tracé du projet de Contournement Est discuté en débat public (*voir carte page 21*).

(Départ : Entre Isneauville et Quincampoix, Arrivée : A Sotteville-sous-le-Val).

L'analyse des flux et l'approche par un aménagement plus intégré, conduisent les Verts à présenter le principe d'un autre contournement qui assurerait une jonction directe depuis l'autoroute A28 à l'autoroute A13. Le peu de différence de trafic sur les quais Rive Droite et sur le pont Mathilde avec ou sans contournement Est renforce notre proposition alternative.

Il s'agit alors de dévier les flux de transit de l'agglomération et éviter que les poids lourds ne traversent Rouen.

- De la Vallée du Robec à la RN 31

Le raccordement à l'A28 est situé légèrement plus haut pour mieux desservir Quincampoix mais un prolongement de la D61 pourrait permettre d'arriver sur l'échangeur à partir d'Isneauville. Le tracé permet **d'éviter le captage d'eau de Fontaine-sous-Préaux**.

- De la RN 31 à la RN 14

Le tracé se situe à **l'écart des champs captants** : plus aucun ouvrage d'art n'est nécessaire. On **évite ainsi la traversée des vallons, de la Ceinture Verte et des milieux naturels**.

- De la RN 14 à Saint-Aubin-Celloville

Le passage à proximité du Hameau « Le Boc » : du fait du passage en ligne droite, il s'agira de réaliser une tranchée couverte.

- De Saint-Aubin-Celloville à Saint-Etienne du Rouvray

Il s'agit de faire descendre le tracé jusque l'A13 en évitant la zone Natura 2000. Le plateau évite la construction d'ouvrage d'art. Le raccordement à l'A13 s'effectue au niveau de Sotteville-sous-le-Val. Un échangeur complet sera à réaliser, mais sera infiniment moins coûteux, moins impactant que la proposition de tunnel du Contournement Est.

Le raccordement à l'A13 (à Sotteville-sous-le-Val) est techniquement possible grâce à un pont passant au-dessus de la voie ferrée. Ce raccordement se situe à 1 kilomètre de l'échangeur de Tourville. (Rappel : la jonction de l'A28 à l'A13 n'est qu'à 0,9 km de l'échangeur de Bourg-Achard).

Une jonction A28-A13 permettrait :

- d'éviter les zones boisées en grande partie,
- d'avoir de nombreux échangeurs pour capter les flux afin de leur éviter la traversée de l'agglomération de Rouen,
- d'utiliser les plaines moins riches en biodiversité,
- et de rejoindre directement l'autoroute A13.

L'A13 va bénéficier d'un élargissement du Pont de Oissel à la traversée des Essarts et d'une simplification de l'échangeur. Le rachat même partiel, du péage d'Incarville permettrait de fluidifier le trafic notamment en supprimant les bouchons quotidiens au niveau de l'échangeur de Criquebeuf.

Les raisons de proposer un tracé alternatif

Comme nous l'avons dit, une rocade urbaine n'a jamais été la solution aux embouteillages et aux pollutions générées par le trafic, au contraire elle augmente les pollutions de l'air par un effet d'appel du trafic routier, surtout de camions.

Ce projet de jonction directe A28 – A13 a fait l'objet d'une analyse en cinq thématiques :

- **Le trafic de transit serait totalement dévié de l'agglomération rouennaise**
 - En effet, les véhicules provenant du Nord et se dirigeant vers Caen utiliseront l'A29 et les ponts de Tancarville ou de Normandie, et vice-versa.
 - Les véhicules venant du Nord et se dirigeant vers Le Mans, utiliseront cette jonction directe puis l'A13 et l'A28 (Bourg-Achard-Alençon) dont l'ouverture est prévue en octobre 2005.
 - Du Nord vers Orléans, les véhicules transiteront par cette jonction directe vers l'A13 pour rejoindre la RN 154 à Sotteville-sous-le-Val - Incarville.
 - L'important trafic allant et venant de la région parisienne vers le nord de l'agglomération pourrait emprunter cette voie, au lieu de transiter comme actuellement par la rive gauche.
 - Le projet alternatif ici présenté n'ayant pas de fortes contraintes (tunnels, pentes fortes, zones Seveso,...) pourra accueillir les convois exceptionnels et les transports de matières dangereuses.

Le cœur urbain de l'agglomération rouennaise ainsi que son pourtour serait totalement préservés. Seuls, les véhicules se rendant au centre de Rouen continueraient d'emprunter les axes actuels sachant qu'une partie des déplacements doit être transférée sur les transports collectifs rénovés et amplifiés car **notre projet n'a de sens que s'il va de pair avec un développement des transports alternatifs à la voiture.**

La jonction directe A28-A13 permettrait d'éviter un raccordement au rond point aux Vaches qui est déjà saturé aux heures de pointes et au boulevard Industriel de Sotteville-lès-Rouen / Saint-Etienne-du-Rouvray.

Ce tracé prend en compte la mise en service du 6^{ème} franchissement avec de véritables échangeurs. Cela permet à une partie du flux de contourner Rouen par l'Ouest pour se rendre sur le Port depuis l'A29 ou l'A28 à hauteur de Saint-Saëns. (voir tableau chap. 2.2.3.).

- **La sécurité sera accrue sur ce projet de jonction directe A28 – A13**
 - Le trafic de transit et le trafic urbain ne sont pas mêlés. C'est un point crucial concernant la sécurité. Nous constatons à l'usage que le tronçon de la sortie de l'A28 jusqu'au pont Mathilde est accidentogène car les flux urbains se mêlent aux flux de transit. Avec une jonction directe A28-A13, le nombre d'accidents serait réduit car les entrées et sorties ne relèveraient plus que du trafic urbain diminué par le report sur les transports collectifs ;

- Les matières dangereuses pourront transiter par cette jonction directe A28 – A 13 ce qui constitue un avantage important. La sécurité sera gagnante avec cette jonction ;
- Aucun site SEVESO ne sera traversé ou longé par notre projet d'où une meilleure gestion du risque.

▪ **Les habitants mieux respectés**

Dans le fuseau proposé dans le cadre d'une jonction directe A28 – A13, l'habitat ne s'est pas développé de manière significative. Ainsi, un nombre moins important d'habitations seraient concernées par ce projet (en comparaison du Contournement Est).

Néanmoins, la maîtrise du développement urbanistique doit s'inscrire grâce à la mise en place d'un schéma de cohérence territoriale. L'analyse des flux et l'aménagement intégré – grâce à l'élargissement du périmètre du SCOT à l'aire urbaine de Rouen – permettraient d'établir de nouvelles règles afin d'arrêter l'urbanisation des sites ou des communes non reliées aux transports collectifs. Ainsi, 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.

▪ **Aucune zone d'activité existante ou future ne serait pénalisée par la jonction A 28 – A 13**

En préambule, le Port de Rouen comprend des plates-formes à l'Ouest de l'agglomération tout comme le Port autonome d'Honfleur, de Port Jérôme et de Saint Wandrille.

- Le Port céréalier de Rouen Croisset restera accessible par l'A15 et par ce tracé (A13 – Sud III et 6^{ème} pont) ;
- Le port sucrier de Rouen rive gauche en aval du 6^{ème} Pont, restera accessible par la Sud III et par l'A15 avec le 6^{ème} franchissement ;
- Le port de Rouen interne à l'agglomération rouennaise ne connaîtra pas de modification d'accès, grâce à la Rocade des Essards – Boulevard Maritime ;
- La zone multi-marchandises de St Etienne du Rouvray sera accessible par l'A 13 et le CD 18 E ;
- La zone multi-marchandises de Grand-Quevilly reste accessible par l'A15 avec le 6^{ème} franchissement et par l'A13 et la Sud III ;
- Les zones d'activités situées en limites d'agglomération resteront accessibles : par exemple pour la future ZAC de la plaine de la Ronce (Isneauville) par l'A 28 et la jonction directe A28–A13 arrivant toujours à Quincampoix comme dans l'autre projet, et pour celle du Mont Jarret, l'échangeur avec la D13 ;
- Les zones d'Alizay – Le Manoir seront directement raccordées avec la création d'une voie le long de la ligne SNCF pour rejoindre le rond point de la RN 15 à Igoville ; soulageant ainsi la vallée de l'Andelle ;
- La zone d'activité sur la vallée de l'Andelle bénéficiera du tracé de la jonction directe A28 - A13 grâce aux échangeurs avec la RN 31, la RN 14 et la RN15. La vallée de l'Andelle sera donc complètement désenclavée sans créer de nouvelles déviations ;
- La future zone logistique de Pîtres de 100 ha tri-modales sera desservie par ce projet, grâce à la jonction à RN 15 avec l'échangeur de Sotteville-sous-le-Val.

2.3 Minimiser les impacts sur l'environnement grâce à un projet global

2.3.1 Transports doux et collectifs : respectueux de l'environnement

▪ Transports doux : un plus pour l'environnement, l'égalité et la santé

Les modes doux représentent de nombreux enjeux du point de vue environnemental et leur intérêt est évident. Leur utilisation permet de limiter les nuisances générées par la mobilité (bruit, pollution atmosphérique) et la consommation énergétique. Peu gourmands en espace, ils sont un remède à la congestion du trafic.

Leur revalorisation est également un enjeu social. Elle pose en effet les questions du droit à la mobilité et de l'égalité de traitement face au transport de groupes sociaux fragiles, (enfants, personnes âgées ou personnes à mobilité réduite), mais aussi des ménages sans moyen de transport motorisé, particulièrement nombreux dans les centres urbains.

L'intérêt des modes de transports doux en termes de santé publique est évident. Dans une société de plus en plus sédentaire et manquant de temps libre pour pratiquer des activités physiques, la marche ou le vélo sont susceptibles, dans le cadre de la vie quotidienne, de répondre aux besoins d'entretien du corps. De quoi prévenir l'émergence de maintes maladies (cardiovasculaires, ostéoporose ou obésité par exemple) et engendrer des impacts importants sur les coûts de la santé.

Le développement des modes de transport doux constitue un axe essentiel de la lutte contre la pollution de l'air.

▪ Transports collectifs et alternatifs au tout-routier : les plus apportés

Un cadre de vie mieux respecté grâce à l'organisation des déplacements.

La mise en place de plans de déplacements pour les établissements scolaires, les établissements publics et les entreprises permettra de mieux adapter les horaires des transports collectifs aux besoins voire de mettre en cohérence les différents horaires.

Seul le développement des transports collectifs en sites propres permet de développer une fiabilité accrue et de capter de nouveaux usagers. De plus, le prix du baril de pétrole (70 \$ aujourd'hui et on parle de 100 \$ pour après-demain) va inévitablement modifier les comportements et les modes de déplacements au profit notamment des transports collectifs et du rapprochement Domicile-Travail.

Il s'agit d'entreprendre un vaste travail de sensibilisation et de responsabilisation des individus, afin de les encourager à opter pour les transports collectifs plutôt que pour les véhicules privés ou même à réduire leur utilisation des moyens de transports motorisés, au profit par exemple de la marche ou du vélo. Nous tenons à souligner les bienfaits, non seulement pour l'environnement mais aussi pour la santé humaine, d'un moindre recours aux transports motorisés.

Pour lutter efficacement contre les problèmes de pollution de l'air, il convient de réduire drastiquement le trafic automobile et développer les autres modes de circulations comme les transports en communs particulièrement bien adaptés aux centres urbains.

En cohérence avec les recommandations de la loi sur l'air et du PDU, le développement de l'intermodalité s'avère un instrument efficace pour réduire le trafic automobile, améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie. Les autorités compétentes ont donc également intérêt à favoriser la pratique combinée du vélo et des transports collectifs, notamment en requalifiant et redistribuant l'espace public et la voirie entre les différents usagers.

2.3.2 La jonction A28-A13 : un coût environnemental plus faible

Alors que le Contournement Est entraînerait la destruction d'espaces naturels protégés et de loisirs et empêcherait la protection efficace de zones sensibles au regard des captages d'eau potable et des ruissellements, la jonction directe A28 – A13 a, quant à elle, le mérite de réduire ces impacts sur l'environnement.

▪ Ce projet préserve les sites naturels

Ce projet n'a pas d'impact sur les sites éligibles au label européen Natura 2000.

La réalisation du barreau Sud (Rond Point des Vaches – Sud III) n'est plus nécessaire. La forêt du Madrillet dans le massif du Rouvray, qui constitue le poumon vert de l'agglomération rouennaise rive gauche, pourra être totalement préservée voire replantée sur 32 ha.

▪ L'eau, une ressource mieux protégée

La jonction directe A28 – A13 n'a d'influence indirecte que sur le seul **captage d'eau** de Fontaine-sous-Préaux, contre 5 reconnus dans le fuseau de référence et sa localisation plus en amont permet de ne pas le menacer.

Cette jonction A28-A13 permet d'avoir que très peu d'impacts sur les **bassins versants** de l'agglomération rouennaise.

De plus, le tracé situé sur les plateaux permet de capter l'eau pluviale et d'éventuels déversements. Ce qui constitue un réel gage de sécurité pour la ressource en eau, alors qu'il est impossible de mettre en place un tel dispositif sur un viaduc.

▪ L'impact de la pollution de l'air est réduit

Cette jonction directe A28 – A13 réduira les émanations de gaz des véhicules automobiles dans l'agglomération rouennaise.

La pollution générée sera dispersée du fait du développement de l'utilisation des transports collectifs et des modes doux. De plus, la configuration du tracé sur des zones de plateaux évite la cuvette rouennaise.

▪ Réduction des nuisances sonores

L'éloignement des zones d'habitation par cette jonction directe réduit les nuisances sonores. Le relief moins accidenté permettra de réaliser si nécessaire des chaussées en tranchées, des talus ce qui limitera ces nuisances avec de faibles surcoûts.

2.4 Un projet global à moindre coût

2.4.1 Calculer et tenir compte des vrais coûts

Pour les Verts, il faut d'abord utiliser rationnellement les infrastructures existantes avant d'envisager d'en construire de nouvelles. Tel a toujours été notre point de vue.

Aujourd'hui, la concurrence entre les modes de transports s'exerce sur des bases biaisées par les choix budgétaires et fiscaux. Il s'agit, dorénavant, de mettre à la charge de chaque mode, non seulement ses coûts économiques directs (charges d'infrastructures et d'exploitation), mais aussi ses coûts externes (sociaux et écologiques). C'est encore loin d'être le cas, malgré la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I.) du 30 décembre 1982, qui impose une comparaison, pour un choix au moindre coût écologique et économique, entre les divers modes de transports.

Donc comparons ! Ce tracé alternatif emprunte un relief beaucoup moins contraignant, la déclivité est progressive entre La-Neuville-Chant-d'Oisel et Romilly-sur-Andelle. Ce tracé supprimerait l'inconvénient des ouvrages d'art prévus dans le contournement Est présenté au débat public. Notre projet alternatif permet de bénéficier d'une meilleure sécurité, d'une facilité d'exploitation et d'une absence de contraintes liées au tunnel et aux viaducs. Enfin, ce projet ne nécessitera pas de péage donc ne sera pas dissuasif.

Le tracé de contournement Est proposé par le maître d'ouvrage coûtera beaucoup plus cher, puisqu'il nécessite la construction de 9 « ouvrages d'art » : ponts, viaducs, tunnels... En plus de le payer avec nos impôts, il est envisagé un péage ou de ne faire qu'une partie pour pouvoir le financer.

Le tracé alternatif que nous proposons au titre de la jonction directe A28-A13, aurait un coût largement inférieur à 300 millions d'€ (absence de pont, de tunnel et suppression d'un certain nombre de viaducs). Ces économies réalisées devraient permettre le rachat partiel ou total du péage d'Incarville et de supprimer la densification du trafic à Pont de l'Arche et les embouteillages à l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine (le coût du rachat serait de 225 à 300 millions € à la 1^{ère} estimation de la SAPN).

Il s'agit d'utiliser l'argent public de manière responsable : avec les sommes prévues pour le financement du Contournement Est, nous pourrions aussi construire 15 lignes de transports en commun structurantes.

2.4.2 Moins d'infrastructures routières

La multitude de projets d'infrastructures autour du contournement Est : barreau Sud pour rejoindre l'Eure, Rocade sud – pont du Manoir et jonction N 154 par Val-de-Reuil en voie urbaine, déviations dans la vallée de l'Andelle et mise en 4 voies, déviations de Pont de l'Arche, mise en 2 x 4 voies de l'A13 entre le Pont d'Oissel et l'échangeur des Essarts puis mise en 2 x 3 voies de l'échangeur vers la Maison Brûlée.

Réutiliser les infrastructures existantes

La jonction directe A28 – A 13 présentée permet de réutiliser des voies existantes pour le Sud et évite la construction à terme de 2 contournements, l'un appelé contournement Est dit rapproché et un contournement éloigné dont le point de départ se situerait dans le secteur du Vert Galant d'où des économies : un seul contournement à financer.

Il se rattache à peu près comme le barreau de l'Eure mais vers Alizay et non vers Manoir-sur-Seine. Il évite la construction d'un pont à Manoir et la traversée de Val-de-Reuil à la lisière de la forêt de Bord.

La suppression des ouvrages d'art devrait permettre la réalisation en une seule phase des travaux de la jonction directe A28 – A13.

Crédit photo C. Hennequin



CONCLUSION

Les Verts ont souhaité proposer un projet global, avec des réponses diversifiées pour répondre aux enjeux tout en minimisant les impacts.

Nos priorités :

- **Pour une décroissance énergétique**
- **Pour la réduction des mobilités**
- **Pour le développement des transports alternatifs**
(collectifs , fluvial, cyclable, intermodaux)

Un développement durablement soutenable, ce n'est pas forcément l'augmentation du P.I.B. et une croissance économique forcenée... plus de routes et plus de voitures ! Mais cela passe bien par une maîtrise intelligente des transports, des modes de production, de l'urbanisation, bref, un nouveau mode de vie et de pensée. **En un mot : une vision écologique des déplacements.**

Nous entrons dans l'ère du pétrole très cher...où chacun va avoir une réflexion sur ses propres déplacements.

Depuis des années, Les Verts annoncent cette crise énergétique et environnementale : réchauffement climatique, épuisement des ressources ...

Nous proposons des solutions réalistes : réduction des mobilités, transfert massif de la route vers le rail, développement du fluvial et des transports collectifs bon marché ...

Pour régler ces problèmes d'encombrement et de camions en centre-ville, on nous propose une seule solution : construire une nouvelle route. Stop au tout routier !

La priorité donnée depuis des décennies dans notre pays à la route au détriment des transports ferrés et fluviaux entraîne aujourd'hui un retard considérable. De plus, le gouvernement de droite a supprimé depuis deux ans, toutes les aides aux transports collectifs.

Les Verts souhaitent une décroissance énergétique et un aménagement du territoire qui ne se fasse pas autour du sacro-saint couple « bagnole-camion ». C'est dans ce contexte que doit être abordé le débat public sur le contournement Est de Rouen.

Les Verts n'ont jamais été pour le tout-routier. Ce concept est d'un autre âge d'autant plus en ces temps de pétrole cher. Il existe des projets modernes pour répondre efficacement aux besoins de mobilité des personnes et des biens. Le vieux projet de construction d'un contournement Est s'avère très destructeur pour l'environnement local. Il ne permettra pas d'améliorer la qualité de vie des rouennais (air, bruit) et détruira le cadre de vie des habitants des plateaux Est.

ANNEXES
