



Contournement Est de Rouen : La position des Verts de Haute-Normandie et de leurs élus

Premier point d'étape – juin 2005

Remarque préliminaire :

Le titre de Paris-Normandie du 22/06 est justifié «Le débat tourne en rond »

Pourquoi ?

La commission du débat public aurait dû dissocier le déroulement de ce débat en 2 phases :

- La première dédiée à l'information y compris contradictoire
- La seconde à la discussion sur différents projets..

Car les lobbies très présents dans le débat monopolisent les moyens, ce qui conduit à présenter un seul projet et aucune alternative.

Le débat public préconisé porte sur les projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire de l'aire urbaine de Rouen, les lobbies parlent infrastructures. Les citoyens veulent parler d'aménagement du territoire régional et se sont exprimés sur les besoins, l'offre existante et les lacunes.

Mon intervention de 5 mn sera divisée en 3 temps : rappel des questions, de nos priorités et présentation d'une alternative.

I. Questions posées par Les Verts sur le projet de contournement Est

Dans mes interventions, j'ai soulevé un certain nombre de points dont j'attends les réponses du maître d'ouvrage et des instances associées comme la Communauté d'agglomération rouennaise.

Mais il reste encore quelques questions clés à poser :

1. Un contournement à l'Est de Rouen, proche ou éloigné, se justifie-t-il si l'Etat réalise demain un contournement à l'Ouest ? Qu'en est-il à ce sujet ?
2. Quels sont les projets de transports en commun de voyageurs hors réseau urbain donc les dessertes par cars et trains ? Ceci aussi bien pour les trajets liés au périurbain qu'à des échanges du type Amiens-Rouen.
3. Pour les poids lourds, une solution alternative, type ferroutage, a-t-elle été étudiée ?
4. Un tunnel en pente satisfera-t-il à tous les éléments de sécurité voulus ? De plus, compte tenu des volumes de trafics attendus et en particulier du nombre de poids lourds, un tunnel à 2 X 3 voies doit-il être envisagé ? Si oui, a-t-on des exemples d'un tel dimensionnement en France ? Si oui, quel en est le bilan au niveau de la sécurité ?
5. Si l'Etat a souscrit à un engagement en faveur du contournement Est, tracé proche, en 1998, quelle est aujourd'hui sa position (non déclarée) ? Est-il susceptible de se désengager si on se réfère au transfert de compétence en cours pour les routes nationales ?

II. Rappel de nos priorités hiérarchisées

1. Finir le 6^e franchissement en espérant que l'Etat tiendra ses engagements financiers à temps, et prévoir l'aménagement des têtes de pont le plus rapidement possible.
2. Développer l'offre de transport collectif essentiellement en site propre pour les plateaux et dans les vallées par le train avec cadencements afin d'obtenir une augmentation de la part modale –transport en commun – au détriment de la voiture sans oublier de raccorder le Parc Expo, le Zénith, les hôpitaux et cliniques.
3. Aménager l'Agglo pour faciliter les déplacements cyclistes.

Ces priorités nécessitent un schéma de cohérence des flux sur l'aire urbaine de Rouen, travail qui relèverait de l'agence de l'urbanisme.

III. Présentation d'une alternative : jonction directe A 28 – A 13

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'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.

Les raisons de proposer une alternative :

- Une rocade urbaine n'a jamais été une 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.
- Le choix de ce projet 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.
- Ce tracé coûtera beaucoup plus cher, puisqu'il nécessite la construction de 9 « ouvrages d'art » : ponts, viaducs, tunnels Et tout cela va finalement nous coûter tellement plus cher, qu'en plus de nos impôts, il est prévu un péage !
- La pression urbaine et la péri-urbanisation est déjà fortement présente dans cette partie de territoire et va même jusque dans le Pays de Bray. Un exemple, le prix du foncier à coté de Neufchâtel a été multiplié par 3 en 3 ans.
- La multitude de projets d'infrastructures autour du contournement Est : barreau Sud pour rejoindre l'Eure, barreau Sud – pont du Manoir et jonction N154, déviations dans la vallée de l'Andelle et mise en 4 voies, déviations de Pont de l'Arche, mise en 2 X 4 voies A13 entre le pont d'Oissel et l'échangeur des Essarts puis mise en 2 X 3 voies, l'échangeur vers Quincampoix, ...
- Sur la Rive gauche, le port est relié à l'A13 par une voie rapide, les Essarts – BD Maritime, la sud III, le 6^e franchissement permet une jonction A 13 – A 15 – A 15.01 – A 29 St Saens – A 13 Ouest (58,5 kms) – St Saens – par contournement Est A 13 ouest 68 kms (Voir le transparent).

L'alternative proprement dite : jonction directe A 28 – A 13

(voir transparent et copie de la carte).

Les avantages de ce projet :

- ✓ Il présente une solution intéressante qui assure une cohérence territoriale car ce tracé est d'intérêt régional car il permet la desserte A 28 – A 13 - RN 154, de désenclaver la Vallée de l'Andelle, de desservir les communautés d'Agglomération Seine-Eure / Elbeuf-Seine.
- ✓ **C'est un raccordement de plus de routes à ce projet, donc une voie d'évitement du plateau Est de Rouen.**
- ✓ Le tracé serait plus court pour rejoindre la RN 154 et l'A13 (46,5 kms au lieu de 51 kms).

Ce tracé (jonction A 28 – A 13) comportent d'autres bénéfices :

- ✓ La population concernée par ce tracé est de 16 500 habitants alors que le contournement Est concerne 48 500 habitants.
- ✓ L'environnement est mieux préservé – peu de sites classés, peu de captages d'eau, utilisation des friches et d'anciennes carrières de la vallée de Seine !.
- ✓ Pour les nuisances sonores et visuelles, il est possible de paysager l'ensemble de l'itinéraire.
- ✓ En terme de coût de l'infrastructure, car il n'y aurait pas besoin de 9 ouvrages d'arts fort coûteux et il réutilise certaines voiries. Certains paysages exigent des tranchées couvertes pour éviter une coupure totale.

Inconvénients : l'impact sur l'agriculture est plus important mais pas sur les exploitations les plus exposées à la péri-urbanisation.

Conclusion :

Ce pré-projet est affiné, il peut éviter toute zone urbanisée, reprendre quelques tronçons de routes existantes et évite les massifs forestiers, la plupart des zones de captages d'eau.

Le souhait des Verts de Haute-Normandie est la réalisation des 3 priorités et l'évaluation véritable de cette jonction A28-A13 :

- La gestion des transports en centre ville
- Elaborer pour ce faire un schéma de cohérence des flux
- Reconquérir la vallée de Seine comme, cela a été fait suite à notre demande Rive droite à Rouen.

Jean-Pierre Girod
Secrétaire régional des Verts de Haute-Normandie