



**Contournement Est :
intervention au nom des Verts
de Haute-Normandie et de leurs élus**

*Le 13 juin 2005
Par Jean-Pierre Girod,
secrétaire régional des Verts de Haute-Normandie
et conseiller régional en Haute-Normandie*

Le débat public sur le contournement Est de Rouen commence, et je me permets quelques remarques générales, au nom des Verts de Haute-Normandie et de leurs élus. Je vois dans ce document élaboré par le maître d'ouvrage, quatre problèmes majeurs que je vais vous exposer sommairement :

1^{er} problème : comment régler les migrations internes ?

Il est écrit que le contournement Est va régler les migrations internes de l'Agglo rouennaise car il est même affirmé page 16 : *Une finalité l'amélioration de la circulation en centre ville* . Alors qu'en pages 43-51, il apparaît que globalement 70 % des déplacements sont des migrations internes à l'agglomération. Sur les 100 % de déplacements mécanisés dans l'agglomération, la majeure partie, 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
 - et 10 % qui vont à l'extérieur de l'agglomération

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

Constat : sur les 30 % de déplacements hors interne à l'agglomération, 2 % de transit national, voir international et 28 % de relations de périphérie à périphérie (dont seulement 1/4 des échanges au maximum, seront captés par ce projet) en page 50.

Nos constats : une priorité à développer le transport durable : transports collectifs, et déplacements cyclables et pédestres. Ce qui rejoint les préoccupations de la page 25 :

Équité – efficacité énergétique – diminution de la pollution avec *des coûts abordables* les Trains de types RER, les tramways, les bus et pistes cyclables en sites propres ; sont les seules solutions pour améliorer la circulation des centres urbains.

Donc, il n'y a pas besoin d'un contournement rapproché et surtout qui requiert 6 viaducs, une tranchée couverte, 1 tunnel de 800 m, voir un deuxième, 1 pont (cités en pages 36- 37), soit 9 ouvrages d'art. **L'éventualité d'une jonction A28-A13 , plus à l'est, paraît elle, s'inscrire dans une approche d'aménagement du territoire à long terme.**



2^e problème : la question de la ceinture verte

Dans le schéma directeur, la ceinture verte est définie comme une organisation avec un principe de continuité des espaces qui la composent. Dans ce dossier, de nombreuses contradictions apparaissent page 16, il est question de l'emprise mais en page 27, les vallons ne sont pas compris dans la ceinture verte, pourtant ils représentent les principaux espaces verts de l'agglomération, et renferment des petits espaces au caractère paysager.

En page 29, on trouve le tracé proposé, il s'inscrit en lisière de la ceinture verte (autour de l'agglomération, forêt périurbaine) mais en page 33, le tracé passe dans le bois l'Evêque, le bois d'Ennebourg, le bois de Beaulieu, le bois des Princes, le bois des Chartreux.

Le tracé proposé prend en enfilade les forêts, des sites Natura 2000 et les bassins hydrographiques avec des captages d'eau. D'ailleurs, sur le recours HNNE, concernant le schéma directeur, la commissaire de la République dans ses attendus, avait souligné que la ceinture verte à l'Est ne prenait pas assez en compte les captages d'eau et les espaces naturels et allait sur des espaces ruraux mais exploités de manière intensive, donc abîmés.

Donc le titre page 31, - *Un tracé et des choix qui prennent en compte les enjeux environnementaux* – est faux car les impacts seraient moindres sur le plateau.

3^e problème : le non-respect de la loi de 1976 sur les études d'impacts

et le décret de 1977 pour plusieurs raisons :

- ◆ pas d'étude complète d'alternatives à ce projet : avec le recours aux transports collectifs, ni une véritable étude d'une jonction A28-A13 avec un raccordement Sotteville-sous-le-Val et vers Quincampoix.
- ◆ la rocade Sud est citée en page 31, comme complément à ce projet donc il y a segmentation d'un projet d'ensemble.
- ◆ de plus, le projet proposé est incomplet car pour le raccordement sur les communes de St Etienne du Rouvray et de Oissel et pour la branche sur l'Eure, on parle d'éventualités.

4^e problème : la pression urbaine et le développement durable

- ◆ En page 71, *le contournement Est permet de structurer le développement urbain* (carte n° 30) – délimiter un périmètre d'expansion de l'agglomération.
Depuis quand une infrastructure routière règle les problèmes de pression urbaine ?
Les instruments comme le SCOT et le PLU de chaque commune sont les outils 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 fait.
- ◆ Parler de développement durable pour ce projet alors qu'il a été conçu dans les années 1970 et inscrit au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1972 et qu'à cette époque, la notion n'existait pas, cela rend non recevable cet argument.



Quelques remarques annexes :

- ◆ En page 15, les Verts que je représente, ne sont pas cités alors qu'ils ont été souvent au cœur du débat face aux enjeux environnementaux et sociaux (coupures de certaines communes par exemple), et dans une approche économique plus soutenable (qui financera les 9 ouvrages d'art mentionnés ?).
- ◆ Monsieur le Président, pouvez-vous m'éclairer : les études d'impact pour les éoliennes sont très rigoureuses en terme environnemental, en allant jusqu'à rechercher des modifications sur les populations d'insectes, et pour construire une telle rocade les mêmes exigences seront-elles demandées ? Si oui, le projet a du plomb dans l'aile ou du vent dans les voiles !
- ◆ Nous prenons note par ailleurs de l'avis du maître d'ouvrage concernant un contournement Ouest en page 30 a propos de son faible intérêt ce qui va rassurer les communes du Parc Naturel des Boucles de la Seine Normande.

En conclusion, les Verts, ainsi que ses élus, refusent ce projet de contournement Est et par contre exigent un développement des transports collectifs, des pistes cyclables et une étude sur une jonction A28 – vers Quincampoix – A13 à Sotteville-sous-le-Val.