

---

# Contribution du CESER à l'Enquête Publique ayant pour objet le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28-A13

---

CESER de Normandie

---

Juin 2016

---



Conseil Economique, Social  
et Environnemental Régional  
**NORMANDIE**

# Introduction

---

Par courrier du 28 avril 2016, Monsieur Patrick Berg, directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) a sollicité le Président du CESER de Normandie dans la cadre de l'Enquête Publique ayant pour objet le Contournement Est de Rouen et la Liaison A28/A13. Il rappelait que par décisions du 31 décembre 2015 et du 13 janvier 2016, le tribunal administratif de Rouen désignait la commission d'enquête publique dudit projet.

C'est dans ces conditions que le Président du CESER, Monsieur Jean-Luc Léger, et le Bureau ont confié à Marie-Christine Hervé-Porchy la mission de constituer et de piloter le groupe de travail concernant ce projet. Le groupe de travail est composé de dix-sept conseillers représentant toutes les composantes de la société civile et du CESER, et constitue un groupe de réflexion très large et pluriel, lequel s'est réuni à trois reprises avant de donner sa position sur le document de synthèse.

Chaque conseiller a eu, au cours des deux premières réunions, la possibilité de totalement s'exprimer sur ce sujet et d'avoir un total accès à l'ensemble des documents du dossier d'enquête, publiés sur le site internet, mais également communiqués, sur demande, au CESER par la préfecture de région.

## Méthodologie

---

Lors des deux premières réunions, les conseillers ont pu librement et sans limitation de temps de parole, expliciter la position des organismes qu'ils représentent ainsi que leurs préoccupations.

Ainsi,

- Vu le dossier d'enquête publique,
- Vu les différentes études d'impact représentant plus de 750 pages,
- Vu l'avis et les conclusions de la DREAL,
- Vu l'avis du CGI,
- Vu l'avis de l'Autorité Environnementale,
- Vu les avis communiqués par les différents conseillers ou leurs instances représentatives,

Après avoir entendu et pris connaissance des explications et contributions des représentants du monde économique, de l'agriculture, des associations de protection de l'environnement, des consommateurs, de la culture et du tourisme ainsi que des différents syndicats salariés des différents territoires, **le CESER de Normandie émet une position majoritairement favorable au projet de Contournement Est - liaison A28-A13**, sous réserve que des engagements contraignants soient inscrits dans le cahier des charges objet du dossier d'appel d'offres destiné à sélectionner le futur concessionnaire.

En outre, le CESER estime opportun de mettre en évidence le consensus politique sur ce dossier, puisque les principaux responsables des collectivités concernées se sont prononcés en faveur de la réalisation de cette infrastructure, toutes tendances confondues.

## Les observations du CESER

---

### 1) Délais de réalisation

L'autorité concédante annonce une mise en service du projet pour le courant de l'année 2024. Le CESER attire l'attention sur un certain nombre d'aléas techniques et juridiques développés ci-dessous. En effet, le démarrage des travaux, envisagé en 2020, ne sera possible que lorsque tous les recours afférents à la DUP (déclaration d'utilité publique), aux arrêtés de cessibilité des terrains, aux documents d'urbanismes modifiés, auront été purgés de tous recours ou jugés définitivement par les juridictions administratives.

- ▶ Le CESER insiste sur l'importance de la sécurisation juridique et financière du dossier qui doit être l'une des préoccupations premières de l'autorité concédante, tant pour le respect des délais annoncés, que pour la bonne information du public sur la répartition des financements publics et la part de prise en charge par les différentes collectivités territoriales.

Le projet de Contournement Est - Liaison A28-A13 est un projet majeur vital reconnu par une majorité de collectivités territoriales et EPCI, tant pour le développement durable que pour ses conséquences favorables pour la zone d'emploi du territoire métropolitain qui compte 829 000 habitants. Cet axe va induire des transformations de l'environnement économique et naturel constituant un **vrai projet d'aménagement du territoire** pour les départements de l'Eure et de la Seine Maritime.

Le CESER tient à rappeler qu'il appartient à l'autorité concédante de traiter avec attention et précision les points sensibles ou bloquants suivants :

- *respect de l'environnement ;*
- *protection des intérêts des consommateurs et des usagers ;*
- *mise en place de mesures drastiques imposant aux poids lourds l'interdiction de circuler au centre-ville.*

### 2) L'impact sur l'économie et l'organisation de la Métropole de Rouen

Il est rappelé avec fermeté que ces infrastructures de transport sont étroitement liées au développement économique

La métropole rouennaise ne peut se développer, voire se pérenniser, sans moyens de communication performants, tels que des routes et des équipements ferroviaires dignes de ce nom. Rouen est l'une des rares villes capitales dépourvues de périphérie, sous-équipée en infrastructures. Elle doit veiller à ne pas aggraver le retard pris depuis plus de quarante ans au risque de se replier sur elle-même.

La réalisation du Contournement Est et la Liaison A28-A13 est une source d'opportunités pour :

- accueillir des entreprises extérieures au territoire y compris internationales, attirées par des moyens d'accès de qualité à un large bassin d'emploi ;
- favoriser le développement de zones d'activités, libérant ainsi du foncier urbain ;
- améliorer la répartition de l'activité économique sur certaines zones déjà identifiées à fort potentiel ou en voie de développement du fait des axes structurants résultant des neuf échangeurs ;
- favoriser l'accès à l'autoroute A13, notamment vers Paris, La Défense, Orly et Roissy ;
- désengorger le tunnel de la Grand Mare, emprunté par 80 000 véhicules/jour, lequel est régulièrement fermé pour travaux et mise en conformité aux normes européennes ;
- finaliser enfin l'axe Calais-Bayonne tel que prévu dans le schéma national des infrastructures de transports (SNIT), une des priorités du rapport Duron ;
- renforcer l'importance de l'activité portuaire qui devient ainsi plus accessible avec une fiabilité accrue des transports et contribue au développement de la multimodalité, tout cela induisant la création d'emplois dont la Métropole et les communautés de communes desservies ont le plus grand besoin.

L'allègement du trafic induit par cet ouvrage bénéficiera à la Métropole notamment à travers l'allègement des pénétrantes Nord et Est, des berges de la Seine, de la place Saint-Paul et des quais rive droite et rive gauche. Cela aura des conséquences favorables sur l'attractivité touristique, culturelle, naturelle et sportive des territoires traversés.

Le Contournement Est va également permettre :

- d'orienter les trafics poids-lourds d'échanges et de transit sur des axes sécurisés ;
- d'éviter des accidents graves et aux conséquences économiques extrêmement dommageables, comme celui du Pont Mathilde ;
- d'éloigner le transport des matières dangereuses des voiries locales ;
- de constituer un réseau structurant réorganisé autour des axes A13 / A139 / A28 / A150 / Rocade Sud III / RD418 ;
- de libérer le pont Mathilde, qui deviendra un pont urbain desservant la nouvelle gare St-Sever ;

- d'apaiser la traversée de nombreuses communes dont le centre-ville de Rouen mais aussi de délester les bouchons entravant fortement la circulation notamment dans les communes de :
    - o Isneauville, Quincampoix, Bois-Guillaume, Bihorel et Darnétal,
    - o Boos, Franqueville-Saint-Pierre, le Mesnil-Esnard et Bonsecours sur la RD6014,
    - o Amfreville-la-Mi-Voie, Port-Saint-Ouen, Igoville et Pont-de-l'Arche sur la RD6015,
    - o Le Vaudreuil et Val de Reuil sur la RD77,
  - de réduire le coût socio-économique de ces blocages en termes de stress et de temps perdu au quotidien pour les usagers habituels ;
  - de faciliter un nouveau partage de l'espace public et le renforcement des transports en commun.
- **Évaluation des impacts du Contournement Est sur la stratégie du grand port maritime de Rouen**

Certes le projet de Contournement et la Liaison A 28- A 13 est de nature à impacter les trafics liés aux zones logistiques et portuaires vers des axes sécurisés. De nombreuses études sur ce sujet ont déjà été réalisées, les enjeux portuaires sont connus et l'ensemble du monde portuaire est massivement favorable au projet et souhaite que ce projet soit réalisé le plus rapidement possible.

Les travaux de la délégation parlementaire menée par Mme la Députée Valérie Fourneyron et M. le Sénateur Charles Revet concluent d'une façon convergente en faveur de cette infrastructure vitale.

### **3) Faisabilité et acceptabilité du projet**

Afin de renforcer l'acceptabilité environnementale du projet et diminuer la consommation foncière, le concessionnaire de l'infrastructure devra s'engager sur la base d'un cahier des **charges précis** et contraignant. L'objectif est de limiter au maximum l'emprise de la liaison autoroutière (notamment par des pentes plus fermes au niveau des terrassements, des tunnels plus nombreux pour compenser la rupture des continuités écologiques, une protection maximale des captages d'eau et une évaluation poussée des risques technologiques lorsque des installations industrielles sont à proximité).

Le CESER attire l'attention de l'Autorité concédante sur la nécessité d'une conception urbanistique environnementale et architecturale de haut niveau de cette future infrastructure qui devra parfaitement s'intégrer dans les sites urbains, forestiers et naturels (végétalisation des abords – architecture recherchée des murs coupe-bruits, passerelles, éclairages). Un parti architectural et urbanistique de qualité est étroitement lié à la qualité de vie, reflète l'image de marque des secteurs traversés et constitue un facteur marquant d'attractivité régionale.

- **Sur la compensation agricole collective** : le CESER rappelle que le projet présenté est consommateur d'espaces agricoles (269 ha pour l'Eure et la Seine-Maritime) engendrant une consommation définitive d'espace et une perte économique corrélative. Il serait nécessaire de créer une réserve foncière en vue d'une compensation pour les agriculteurs ou les propriétaires fonciers impactés par cette entreprise. La SAFER pourrait être sollicitée pour réaliser cette réserve. Il rappelle que la loi d'avenir pour l'agriculture de 2014 prévoit des mesures collectives visant à consolider l'économie agricole du territoire et y sera attentif.

## **4 – points sensibles évoqués**

### **4.1 Coûts et péages**

- **Problèmes des péages pour les usagers réguliers : un critère d'acceptabilité essentiel**

Le CESER attire l'attention sur le besoin de définir d'une façon fiable et pérenne le coût final du péage et **insiste sur la nécessité de mettre en place un système d'abonnement ou de « pass » à prix réduit permettant l'accès aux usagers réguliers**, comme cela est le cas sur le tronçon A13, entre Incarville (Val de Reuil) et Rouen permettant aux abonnés locaux de bénéficier d'une réduction de 40 %.

En effet, le CESER rappelle que le coût économique du péage de l'autoroute est de nature à être dissuasif et à générer une certaine désertification de la desserte par les usagers quotidiens, nonobstant le gain temps/confort de l'infrastructure, le prix des péages impactant de façon substantielle le budget des ménages.

Il importe donc que la maîtrise d'ouvrage intègre dans ses paramètres de financement la prise en charge de ces péages à coûts réduits, et à long terme, soit par les collectivités territoriales soit par le concessionnaire. Ceci constitue l'un des points bloquants réitérés par les membres du groupe de travail.

- **le contrat de concession**

Il résulte des pièces publiées dans le dossier d'Enquête que le marché afférent à la construction et à la gestion de la nouvelle autoroute prendra la forme d'un contrat de concession. Celui-ci sera donc soumis aux nouvelles dispositions du CGCT telles que modifiées par l'ordonnance du 29 janvier 2016 (transposant la directive CE) spécifiques au nouveau contrat de concession conclus après le 1er avril 2016, qui s'assimilent à des DSP.

### **4.2 Mesures coercitives concernant la circulation des camions en centre-ville**

En parallèle et afin d'obtenir les objectifs visant à diminuer la pollution du centre de la Métropole, mais également l'usure anormale des voiries et des conséquences dommageables d'un trafic lourd sur les canalisations situées en sous-œuvre, le CESER insiste sur la nécessité d'interdire sans restriction, l'accès du centre-ville aux poids-lourds et aux camions (à l'exception des camions de livraison).

A l'horizon de l'ouverture du contournement, il sera impératif de mettre en place des contrôles suffisants sur l'ensemble des axes interdits aux poids lourds. Les moyens prévus par les autorités dans cette optique seront à préciser et devront prévoir des sanctions fortes en cas de non-respect.

Enfin, il conviendra de mettre en place un système d'informations efficaces permettant l'affichage des plans de circulation des flux dans les secteurs de l'agglomération qui verront leur trafic augmenter du fait de la réalisation du Contournement.

### ***4.3 Protection de l'environnement***

Le débat concernant le transfert d'émissions polluantes du centre-ville vers les zones impactées par le contournement a été mis en évidence, ainsi que le complexe problème de la gestion des eaux de ruissellement lié à cette nouvelle infrastructure.

Néanmoins, il a été rappelé que l'utilisation grandissante dans les vingt prochaines années de véhicules non-polluants (voitures électriques notamment) et de la pratique du co-voiturage seront de nature à amoindrir substantiellement ces transferts et qu'il convient d'ores et déjà d'envisager la mise en place des équipements permettant ces nouveaux modes de déplacements.

Pour ce qui est de la gestion des eaux de ruissellement, ce point crucial est techniquement gérable et réalisable et doit s'insérer dans un schéma global du traitement des eaux pluviales de la Métropole, qui doit également prendre en compte les conséquences induites en matière de pérennité de la ressource en eau alimentant les populations locales, lesquelles ont déjà été mises en évidence par l'Agence de l'Eau Seine Normandie qui a attiré l'attention des autorités sur des pollutions diffuses (hydrocarbures, phytosanitaires et autres).

Le CESER attire donc l'attention de l'autorité concédante sur les risques liés à l'imperméabilisation des sols du fait de la création de 41,5 kilomètres de routes en enrobé qui augmentera d'une façon significative les risques de ruissellement, d'inondations et insiste sur les nécessaires solutions techniques performantes destinées à éradiquer ces éventuelles conséquences dommageables, lesquelles devront être expressément stipulées dans le cahier des charges qui sera soumis à la procédure d'appel d'offres.

Il a été noté que l'autorité environnementale, dans son avis de février 2016, « rappelle que les forêts domaniales du secteur ont déjà été largement traversées par diverses infrastructures routières. L'accumulation de ces traversées peut poser question, du point de vue des coupures, mais aussi du bruit ou encore de la pollution de l'air, et ceci d'autant plus que ces forêts périurbaines ont des fonctions sociales importantes ».

L'attention du groupe de travail a été attirée sur le fait que les études d'impact sur la biodiversité seraient insuffisantes et qu'aucune solution de compensation de la rupture de la trame verte et bleue ne serait à ce stade présentée. De ce fait, il est rappelé avec insistance d'éviter et/ou de fortement réduire les impacts vis-à-vis des zones Natura 2000 et des zones humides, de bien prendre en compte les effets vis-à-vis des filières de forêts. Il est attendu des compensations en équivalence aux fonctionnalités écologiques qui seraient supprimées.

#### **4.4 Alternatives aux solutions routières**

La situation de congestion des routes de l'agglomération rouennaise est indiscutable. Si le Contournement Est fait aujourd'hui partie des solutions proposées pour la réduire, c'est aussi en raison des erreurs passées en matière de gestion des flux, notamment la volonté d'amener ou de faciliter en centre-ville la circulation de véhicules qui n'y ont pas leur place. Certaines infrastructures (tunnel de la Grand Mare, Pont Flaubert....) en témoignent.

- ▶ Il est nécessaire, quel que soit le sort réservé au projet de liaison A28/A13, de dégager des moyens conséquents en faveur des transports en communs de la métropole rouennaise, qui méritent de lourdes améliorations. La présence d'un réseau ferré, sous-exploité, organisé en étoile et allant jusqu'au cœur de ville, est une opportunité pour renforcer considérablement les liaisons centre/périphérie. Une telle action pourrait aussi permettre de limiter l'étalement urbain et l'habitat diffus en dehors des grands axes structurés par les transports en commun, tout en renforçant l'attractivité du centre de l'agglomération.