

CONTOURNEMENT DE ROUEN À QUEL PRIX POUR LES HABITANTS ?

PÉAGE + POLLUTION + CAMIONS = NON !



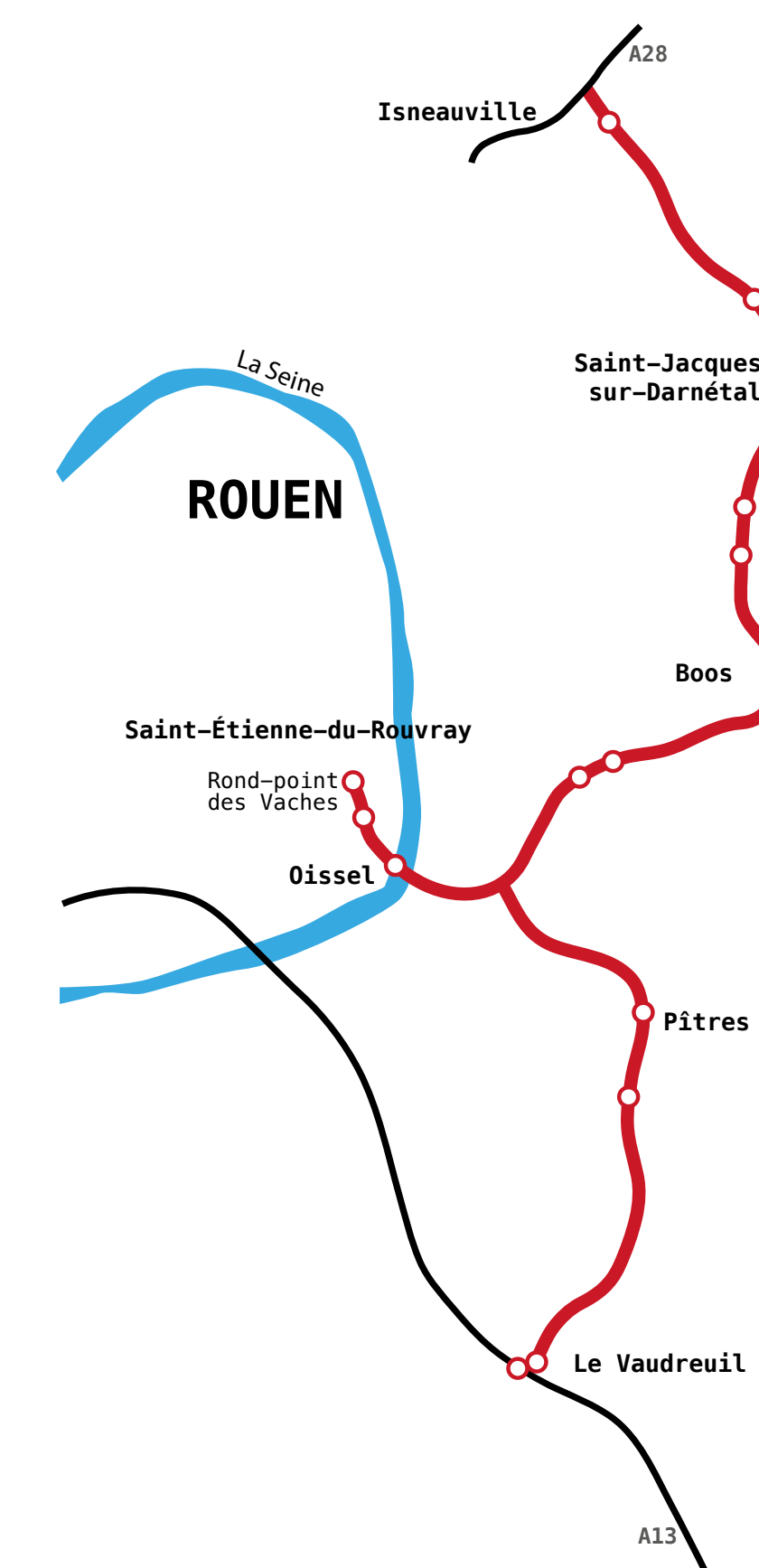
Le projet doit être revu
Habitants et élus
doivent être
entendus

Cette exposition conçue par les Villes de Saint-Étienne-du-Rouvray et d'Oissel-sur-Seine vise à informer et à alerter le grand public sur les enjeux que le projet de contournement Est de Rouen fait peser sur les deux communes.

Face à l'opacité des éléments officiels du projet, à leur manque de précisions sur certains points, à l'absence d'illustrations, les deux Villes font valoir leurs arguments et ont tenté d'établir des tracés et visuels à partir des informations dont elles disposent à l'ouverture de l'enquête publique (12 mai 2016).

EN QUOI CONSISTE LE PROJET

- 1 Un serpent de mer dont il est question depuis plus de quarante ans
- 2 Une liaison autoroutière reliant l'A13 (au sud) à l'A28 (au nord) en contournant Rouen par l'est avec pour objectif de délester le centre de Rouen d'une grande part du trafic camion
- 3 Un tracé de 42 km sur 2X2 voies
- 4 Un investissement de 886 millions d'euros à plus d'un milliard (selon les estimations), supporté pour moitié par l'État et les collectivités territoriales et pour moitié par un concessionnaire privé
- 5 Une autoroute à péage
- 6 20 000 à 30 000 véhicules par jour
- 7 L'intégration d'une « virgule » reliant le sud de l'agglomération rouennaise, par un raccordement à la rocade Sud (RD18E) au niveau du rond-point des Vaches, avec création d'un viaduc (530 m de long et 14 m de haut) permettant à l'ouvrage de passer au-dessus des voies ferrées
- 8 Début des travaux en 2020 et mise en service prévue en 2024



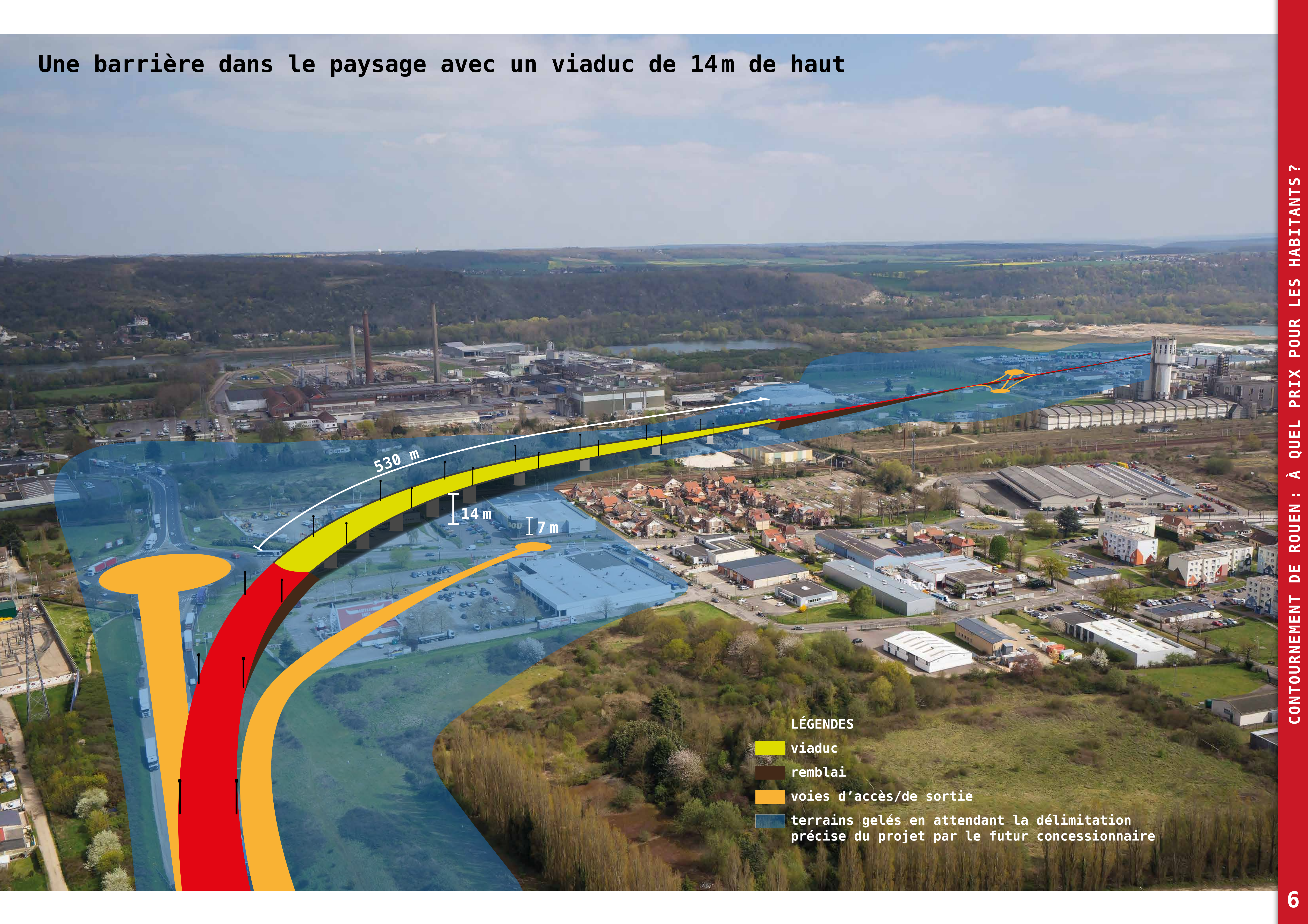
Visuel montrant l'intégration du viaduc aux abords du rond-point aux Vaches



NOS RÉSERVES MAJEURES CONCERNANT LE TRACÉ DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN

- > Un projet qui ne remplira sans doute pas les objectifs pour lesquels il voit le jour: être en capacité de détourner le flux de camions en transit dans Rouen;
- > Un **non-sens en termes de développement durable**: priorité au tout camions/automobiles au détriment du fret ferroviaire et fluvial et du développement des transports en commun;
- > Une **source d'importantes nuisances pour les populations**, notamment à hauteur du rond-point des Vaches: pollution de l'air, bruit...
- > Une **aberration économique** que les citoyens paieront au moins trois fois: *via* leurs impôts lors de la réalisation du projet, lorsque les collectivités locales devront verser une subvention d'équilibre au concessionnaire et au péage lors de chaque passage;
- > Une **barrière dans le paysage** avec un viaduc de 14 m de haut et 530 m de long qui débouchera au rond-point des Vaches alors que l'État a toujours refusé d'envisager un passage en souterrain;
- > Un frein au **développement industriel** sur Seine sud et, au contraire, une invitation à accueillir des activités liées à la logistique, peu créatrices d'emplois;
- > Une décision dont la **légitimité démocratique peut être mise en cause**: le tracé actuel – retenu par l'État – n'a jamais été discuté avec les populations lors du débat public mené en 2005.

Une barrière dans le paysage avec un viaduc de 14m de haut



530 m

14 m

7 m

LÉGENDES

-  viaduc
-  remblai
-  voies d'accès/de sortie
-  terrains gelés en attendant la délimitation précise du projet par le futur concessionnaire

DÉVELOPPEMENT DURABLE :

LES DÉPLACEMENTS EN QUESTION

Ce que dit l'État :

- > Ce projet doit permettre de désengorger les axes routiers aujourd'hui saturés convergeant vers Rouen depuis les plateaux Est et depuis l'agglomération Seine-Eure. Ces axes routiers pourront alors connaître une circulation apaisée facilitant le développement de transports en commun... et contribuer à l'amélioration du cadre de vie.

Ce que recommande l'Autorité environnementale (Ae) :

- > Les trafics à attendre dépendent du niveau de péage fixé...
- > Les délestages de trafic prévus par l'étude d'impact ne sont pas susceptibles de libérer à eux seuls des voies de circulation supplémentaires à consacrer à d'autres modes de transports, notamment aux transports collectifs...
- > Le trafic de poids lourds représente presque la moitié de la justification du projet. Pourtant, il apparaît peu vraisemblable que le plus important des flux de poids lourds prévus sur la liaison s'y reporte spontanément et massivement, étant donné la faiblesse du gain de temps et le montant du péage.

Ce qu'affirment Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel-sur-Seine :

- > À l'échelle de l'agglomération, l'enjeu principal de déplacement des particuliers réside dans l'organisation des déplacements courts ou de proximité dans les zones urbaines denses, *a priori* peu concernées par le projet de contournement Est.
- > Il apparaît primordial de donner suite aux études d'impacts trafics recommandées par l'Autorité environnementale.
- > Il n'est pas acceptable que la RD18E, en prise directe avec l'extrême sud de Saint-Étienne-du-Rouvray, connaisse une augmentation aussi considérable de son trafic quotidien. Le boulevard industriel, déjà saturé aux heures de pointe, sera encore plus embouteillé. La RD18E connaîtra une concentration encore plus importante de poids lourds. Nombre d'entre eux seront chargés de matières dangereuses induisant des circulations à risques.

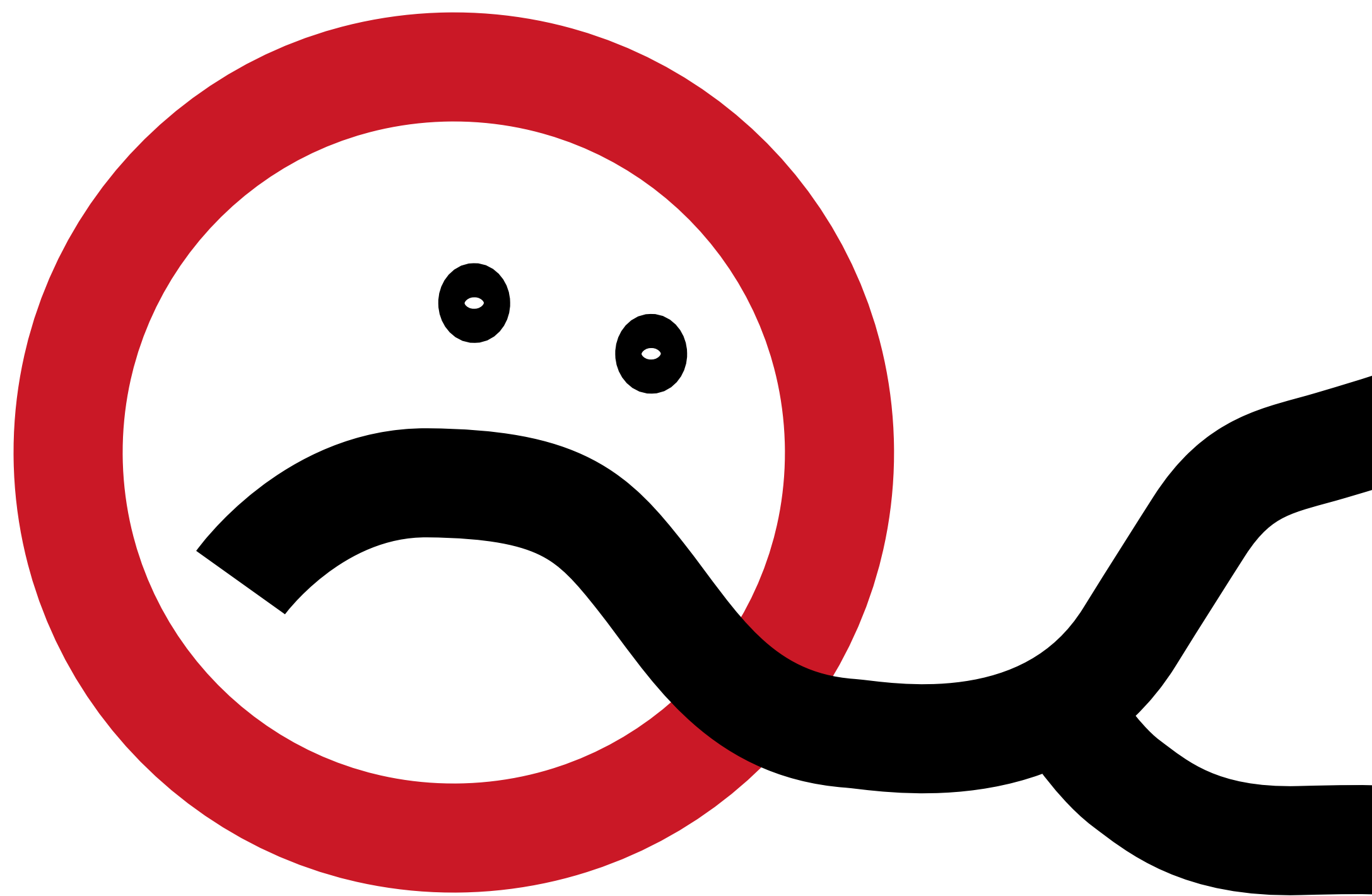
Un tracé qui détruit une entreprise de la zone industrielle d'Oissel-sur-Seine



DÉVELOPPEMENT DURABLE : QUID DU FRET FLUVIAL ET FERROVIAIRE ?

Ce que dit l'État :

- > En Haute-Normandie, le développement des flux de marchandises s'inscrit dans un contexte de complémentarité des offres fluviales et ferroviaires alors que les principaux flux sur ces deux derniers modes sont principalement orientés sur l'axe Seine Est-Ouest, vers le bassin parisien, et concernent de façon très marginale des flux Nord-Sud, intéressés eux par le projet de liaison A28-A13.



Ce qu'affirment Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel-sur-Seine :

- > Ce contournement Est se veut une réponse à la problématique du transport des marchandises par camions. Pour l'heure, ne ressort aucune proposition concrète concernant le développement du fret ferroviaire. Au contraire, pendant qu'il est question de la création d'une autoroute, la gare de triage de Sotteville-lès-Rouen, ses cheminots compétents et son matériel roulant sont laissés à l'abandon.
- > Rien non plus concernant le fret fluvial, alors que la Seine borde la zone... Seine Sud. L'implantation évoquée d'un viaduc sur ce territoire ne s'accompagne d'aucun engagement sur de possibles interactions entre le fleuve, le chemin de fer et la route.

Périmètre de nuisances fortes



LÉGENDES

-  viaduc
-  remblai
-  voies d'accès/de sortie
-  Zone de nuisances fortes dans un périmètre de 500 mètres autour du rond-point des Vaches

INCIDENCES SUR LA SANTÉ :

LA POLLUTION DE L'AIR

Ce que dit l'État:

- > Il pointe les incidences sur la qualité de l'air à hauteur du rond-point des Vaches.

Ce que recommande l'Autorité environnementale (Ae):

- > Autour de la nouvelle infrastructure, c'est au niveau du rond-point des Vaches, en entrée de Saint-Étienne-du-Rouvray, que le projet conduit à la situation la plus critique.
- > L'Ae recommande un suivi et... la définition de mesures appropriées à la réduction des pollutions atmosphériques du secteur limitrophe du rond-point des Vaches en entrée de Saint-Étienne-du-Rouvray, ainsi que des secteurs limitrophes de voies existantes où se combineront un accroissement significatif des trafics, des émissions de polluants et la proximité de bâtiments à usage de logement ou professionnel.

Ce qu'affirment Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel-sur-Seine:

- > Les trajets effectués à plus grande vitesse auront un effet sur la consommation énergétique et sur les émissions de gaz à effet de serre. Le bilan carbone du contournement Est est évalué à 2 millions de tonnes émises hors effet des nouvelles urbanisations.
- > La qualité de l'air sera particulièrement dégradée au rond-point des Vaches où le trafic sera fortement augmenté et les émissions de polluants multipliées à proximité de logements et d'activités.
- > Il convient d'affiner les études d'impact et de mettre en œuvre des solutions permettant de réduire les nuisances pour les riverains.

Intégration du viaduc à proximité de Première et Deuxième Avenue



CONTOURNEMENT DE ROUEN : À QUEL PRIX POUR LES HABITANTS ?

INCIDENCES SUR LA SANTÉ : LE BRUIT

Ce que dit l'État :

- > Fortes nuisances sonores près de la RD18E.

Ce que recommande l'Autorité environnementale (Ae) :

- > L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'examiner si les routes existantes sur lesquelles le projet fera augmenter le trafic causent ou causeront des points noirs de bruit, et le cas échéant de les résorber dans le cadre du projet. Le cas du lotissement des deux avenues, à Saint-Étienne-du-Rouvray, a été identifié : le bruit routier s'ajouterait à une situation où les habitations les plus proches des voies ferrées sont vraisemblablement des PNB [= points noirs de bruit] ferroviaires. Il serait donc pertinent de réduire à la source le bruit routier ajouté par le projet.

Ce qu'affirment Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel-sur-Seine :

- > L'impact négatif pour les habitants serait réel, alors même qu'ils connaissent déjà des désagréments dus à leur proximité avec la voie ferrée.
- > L'impact acoustique impliquerait la construction de murs antibruit – qui constitueraient du même coup de nouvelles barrières dans le paysage – et l'utilisation d'un enrobé phonique sur une importante portion du tracé.
- > Dès l'origine du projet, et indépendamment de l'hypothèse de trajet retenu, la Ville de Saint-Étienne-du-Rouvray avait réclamé que la traversée des voies de chemin de fer puisse se faire en souterrain afin de limiter les désagréments pour les populations. De façon tout à fait inacceptable, l'État a répondu à cette demande par un silence assourdissant.



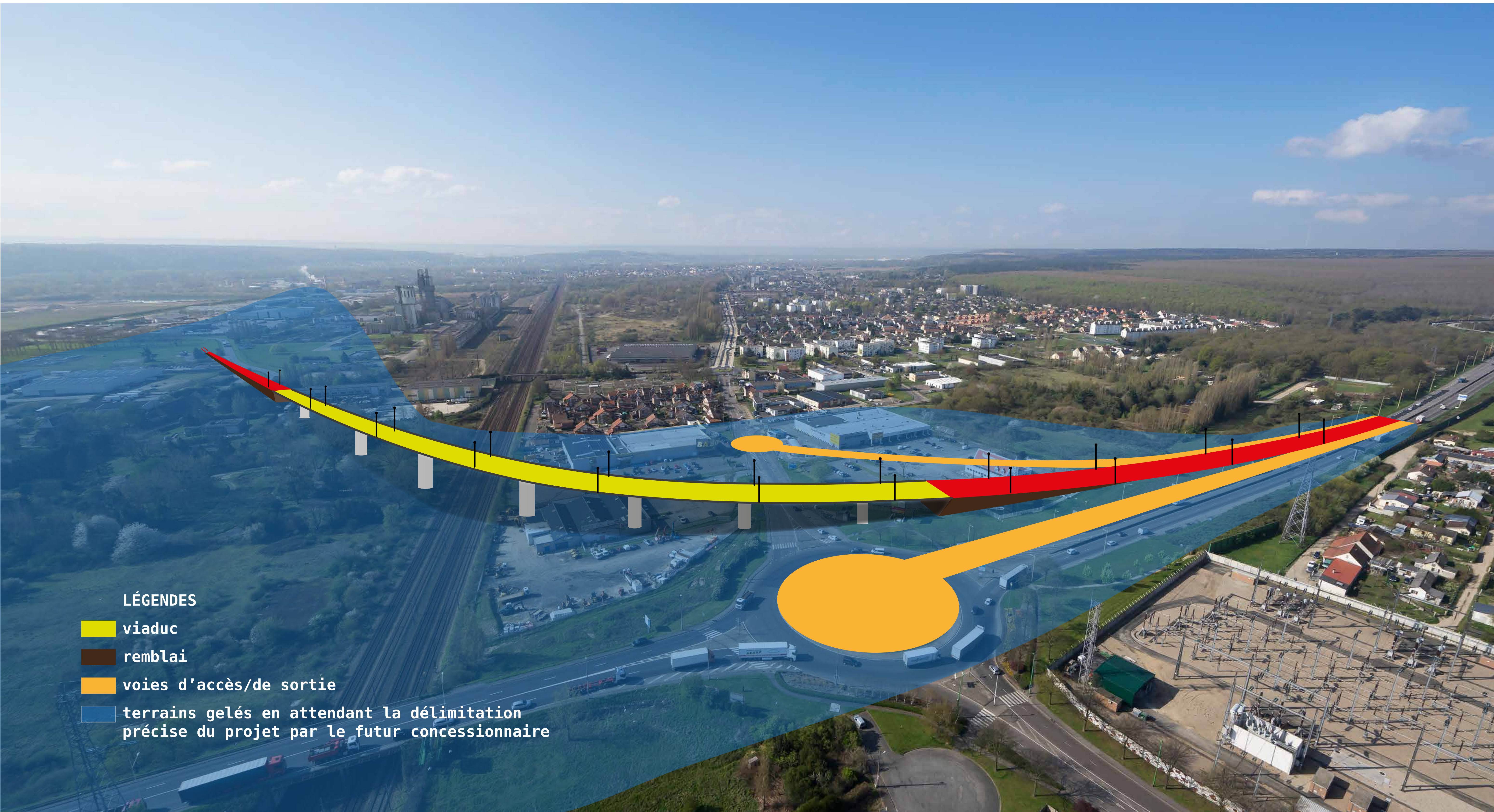
UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL REMIS EN CAUSE

Ce que dit l'État:

- > La zone représente environ 15 % des flux de marchandises de l'agglomération (6 000 poids lourds/an). Elle abrite plusieurs milliers d'emplois et est donc fortement impliquée dans les flux domicile-travail du secteur d'étude. La zone connaît et va connaître un développement avec le projet Seine sud situé au niveau de la commune d'Oissel-sur-Seine. En effet, le projet de zone d'activités Seine sud est susceptible de bénéficier des possibilités qu'offrira le projet de liaison A28-A13 – contournement Est de Rouen. Avec 800 hectares essentiellement issus du recyclage foncier économique, orientés vers des industries et des activités logistiques multimodales, cette future zone d'activités se veut une vitrine du renouveau durable de l'activité industrielle sur le territoire.

Ce qu'affirment Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel-sur-Seine:

- > Tandis que l'État prévoit un renforcement de la desserte des activités économiques sur le secteur Seine Sud – plus grande friche industrielle de l'agglomération – et un développement de ce secteur, le tracé actuel du contournement Est n'est pas sans conséquence sur l'emploi.
- > Cette infrastructure génère une importante consommation de terrains qui ne seront pas mis au service de la création d'entreprises.
- > Le contournement Est va couper en deux les terrains réservés au projet Seine sud et briser le lien entre Oissel-sur-Seine et Saint-Étienne-du-Rouvray.
- > Cette autoroute orientera les activités économiques à venir vers le tout logistique au détriment de l'emploi industriel: plus de hangars, plus de camions, moins d'emplois.
- > La synthèse d'impacts publiée par la Dreal de Normandie prévoit d'ores et déjà l'expropriation de l'entreprise Oissel Transports.
- > Le tracé actuel isole la zone d'activités de la Sablonnière à Oissel-sur-Seine.



LÉGENDES

- viaduc
- remblai
- voies d'accès/de sortie
- terrains gelés en attendant la délimitation précise du projet par le futur concessionnaire

LA QUESTION DU COÛT DE CE PROJET

Ce que dit l'État:

- > Le principal bénéfice [de ce projet] est représenté par les gains de temps; le principal inconvénient est le coût de l'investissement.

Ce que recommande l'Autorité environnementale (Ae):

- > L'Ae rappelle « qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ».
- > L'absence de précision du montant des péages et du niveau de la subvention d'équilibre versée au concessionnaire ne permet aucune évaluation solide du coût total du projet qui sera financé sur fonds publics, dont une partie par les collectivités locales.

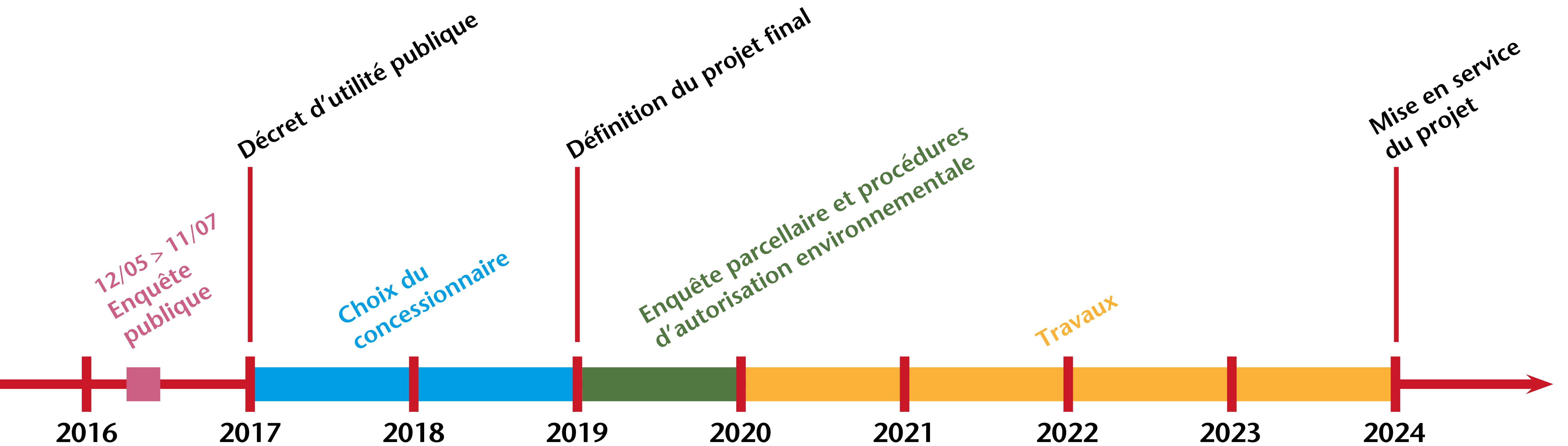
Ce qu'affirment Saint-Étienne-du-Rouvray et Oissel-sur-Seine:

L'annonce du recours à un concessionnaire autoroutier soulève plusieurs problématiques:

- > La maîtrise de la décision définitive du tracé précis et des ouvrages mis en œuvre ne sera absolument pas transparente puisqu'elle appartiendra au concessionnaire.
- > L'accessibilité de tous à cette voie de circulation est compromise pour des raisons financières.
- > Nombre de conducteurs mettront en œuvre des stratégies d'évitement pour ne pas s'acquitter du péage. Une telle autoroute sera donc peu efficace à prendre en charge la circulation de transit.
- > Le principe de la subvention d'équilibre que les collectivités devront verser au concessionnaire pose souci. Avec ce système, les usagers financeront l'ouvrage par le biais de leurs impôts et au péage lors de chaque passage.



LES DATES CLÉS DU PROJET



(Source de ce calendrier prévisionnel: l'État)

PARTAGER SES CRAINTES

LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique se déroule jusqu'au 11 juillet 2016. Elle permet aux citoyens de prendre connaissance du projet et des études réalisées afin qu'ils puissent donner leur avis, interroger les responsables, exprimer leurs craintes.

Comment faire entendre ses observations, propositions et contre-propositions ?

- > **En déposant un avis sur les registres papier de l'enquête publique**
 - en mairie de Saint-Étienne-du-Rouvray, aux services techniques, place de la Libération, du lundi au vendredi de 9 à 17 heures et de 9 à 12 heures le samedi matin.
 - en mairie d'Oissel-sur-Seine, à l'accueil, place du 8-Mai-1945, du lundi au vendredi de 9 à 17 heures et de 9 à 12 heures le samedi matin.
- > **En posant au représentant de la commission d'enquête des questions lors de sa permanence :**
 - lundi 20 juin, de 9 heures à midi à la mairie d'Oissel-sur-Seine,
 - mercredi 6 juillet de 9 heures à midi à la mairie de Saint-Étienne-du-Rouvray.
- > **En déposant un avis sur le registre électronique à disposition sur le site internet www.liasona28a13.com**
- > **Il est possible d'accéder au dossier de l'enquête publique sur les sites suivants :**
 - www.liasona28a13.com
 - *de la Dreal de Normandie* : www.normandie.developpement-durable.gouv.fr
 - *de l'Autorité environnementale* : www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr
- > **Plus d'informations sur les sites municipaux :**
 - saintetiennedurouvray.fr
 - ville-oissel.fr