



## Contribution écrite à l'enquête publique relative au projet de contournement est de Rouen.

4 Juin 2016

Le CPTC est une association d'usagers des transports en commun dans la métropole Rouen Normandie (Métro, TEOR, bus, cars, trains régionaux...) qui poursuit deux objectifs principaux :

- permettre aux usagers des transports publics de faire entendre leur voix.
- formuler des propositions tendant à développer les mobilités et l'urbanisme durables.

Fondamentalement orientée en faveur du développement des mobilités les plus respectueuses de l'environnement, notre association appréhende naturellement avec méfiance et circonspection le projet soumis à enquête publique, un projet qui, quels que soient ses mérites, constituera un encouragement à l'usage urbain de l'automobile.

Soucieux néanmoins de ne pas adopter une posture d'opposition systématique au projet présenté, nous nous sommes efforcés d'en évaluer les atouts et les points faibles. Une étude dont le bilan s'avère très défavorable à ce projet.

### 1. Les rocades urbaines, en général : avantages et inconvénients.

De façon générale, les avantages proclamés sont les suivants:

- faciliter les déplacements,
- contribuer au développement économique (desserte des zones d'activités),
- désengorger le centre-ville, réduire les nuisances, améliorer le cadre de vie,
- permettre par redistribution le développement des transports en commun et des mobilités actives.

S'il est exact que le détournement de certains flux tangentiels et la canalisation des trafics poids lourds permet une réduction des nuisances et une amélioration de la qualité de l'air en centre-ville et le long des voies pénétrantes, il reste que les effets sur la requalification du cadre de vie et le développement des mobilités urbaines alternatives échappent à l'évidence, mais résultent de mesures d'accompagnement qui peuvent être prises, ou bien négligées.

Si le percement d'une la rocade est associé à la réduction de la capacité des avenues et à la construction de tramways, la démarche peut s'avérer globalement positive. A défaut, le bilan écologique serait catastrophique.

Car, sans mesures d'accompagnement adaptées, les rocades comportent des inconvénients clairement identifiés : ☰

- une augmentation globale de l'usage de l'automobile,
- un accroissement des émissions de gaz à effet de serre,
- une aggravation de l'étalement urbain en tâche d'huile autour des échangeurs,
- la consommation de terres agricoles et la destruction d'espaces naturels.

Il est enfin permis de s'interroger sur l'efficacité à long terme de tels ouvrages en termes de désengorgement: plusieurs agglomérations pourvues de rocades restent soumises à de profondes difficultés de circulation.

---

## 2. Conditions d'acceptabilité d'un projet de rocade routière

La question se pose de savoir à quelles conditions un projet de contournement routier pourrait constituer un élément constructif d'une politique de mobilité urbaine durable.

Sur le plan environnemental, ce type de projet induit systématiquement de nombreuses externalités négatives, notamment en termes de destruction d'espaces naturels. Ensuite, la mise en service de l'ouvrage entraîne toujours des évolutions des pratiques et des comportements porteuses de nouvelles difficultés: un étalement accru de l'habitat, un allongement des déplacements, un usage quasiment exclusif et contraint de l'automobile, etc...

Pour que les avantages du projet (désengorgement des abords du centre-ville, réduction des nuisances et pollutions) ne soient pas moindres que ses effets négatifs, il faut que des mesures d'accompagnement particulièrement sévères soient intégrées au projet, notamment en termes de politique de mobilité et de maîtrise de l'étalement urbain.

Quant à la mobilité, dès le Débat Public tenu en 2005, notre association avait assorti son accord de principe au projet de quatre conditions incontournables :

- ✓ réduction des capacités des voiries pénétrantes interceptées par la rocade,
- ✓ développement de transports collectifs rapides et fréquents le long de ces axes,
- ✓ aménagement de parkings-relais aux principales entrées de l'agglomération,
- ✓ redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs et des transports en commun.

Nous avions en outre attiré l'attention du Maître d'ouvrage sur la nécessité de clarifier les objectifs assignés au projet : ne plus simplement viser à « faciliter la circulation», mais tout au contraire se donner les moyens de faire évoluer les pratiques de mobilité selon une logique de Développement Durable, avec notamment une exigence de réduction des émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports.

Nous préconisions notamment un concept de « rocade filtre » délimitant un périmètre urbain à l'intérieur duquel les circulations seraient apaisées et la ville densifiée autour des axes structurants de transport collectifs, tandis que les aires extérieures à la voie de contournement seraient au contraire protégées contre l'étalement urbain.

La question se pose maintenant de savoir si le projet présenté aujourd'hui s'inscrit, ou non, dans cette philosophie.

---

### **3. Evaluation du projet présenté.**

Le projet soumis à l'enquête publique poursuit cinq objectifs :

- accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération,
- délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse, afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux,
- favoriser les échanges entre l'agglomération rouennaise, le secteur Louviers-Val-de-Reuil et la vallée de l'Andelle,
- relier directement le contournement routier de Rouen à l'autoroute A13,
- permettre au trafic de transit venant de l'A28 de rejoindre l'A13 à l'est de Rouen.

Sur ces cinq objectifs, quatre tendent à faciliter la circulation routière et à encourager l'usage de l'automobile. Développement Durable, où es-tu ? Serait-il possible de raisonner en termes de mobilités alternatives ? Par exemple, pour mieux connecter Rouen à Val de Rueil, ne serait-il pas préférable de renforcer la fréquence de la desserte ferroviaire existante, de nombreux sillons horaires restant disponibles sur la section de ligne concernée...

Seul le deuxième objectif est un plus positif pour l'environnement, bien qu'insuffisamment prescriptif : en effet le projet *permettrait* un développement des transports collectifs, sans toutefois définir la moindre opération concrète, ni la financer. Dans une réelle optique de Développement Durable, le projet devrait atteindre un équilibre entre les exigences respectives du développement économique, de la cohésion sociale et de l'excellence environnementale.

En dépit des espoirs fondés dans le projet par de nombreux acteurs économiques du territoire, force est de déplorer des perspectives sociales plus inquiétantes : en encourageant une part significative de la population, et notamment des foyers de condition modeste, à adopter un modèle résidentiel de plus en plus dispersé, ce projet contribue à peser lourdement sur le budget mobilité des familles : de l'aveu même des auteurs de l'étude, les quelques 25 000 usagers de cette nouvelle infrastructure devraient annuellement supporter presque 500 M€ de coûts supplémentaires : 122 M€ de carburants, 211 M€ d'amortissements liés aux allongements de parcours, mais aussi 162 M€ de péages. Une politique de densification et de développement de l'offre de transport public serait bien plus redistributive.

Sur le plan environnemental, le projet est, entre autres effets, lourd d'impacts sur les milieux aquatiques, naturels et forestiers. Sans doute aurait-il été possible de choisir des options moins agressives. Il est en outre permis de s'étonner, dans le cadre du volet environnemental de l'étude d'impact, de l'omission de l'alinéa dédié au bilan carbone du projet.

Certes, la question est abordée dans le chapitre suivant, mais l'approche donne à penser que cette externalité échappe au bilan écologique du projet. Dans le cadre d'une étude élaborée au temps de la COP 21, la lacune est criante...

Dans la mesure où les auteurs envisagent une consommation supplémentaire de carburants d'une valeur économique de 224 M€ / an, les lois de la chimie laissent craindre l'émission de 40 000 tonnes de CO<sub>2</sub> supplémentaires.

La manière dont est évoqué l'impact de l'ouvrage sur le développement du territoire nourrit notre inquiétude : en dépit de références vertueuses aux objectifs du SCOT et du SRCE, le Maître d'ouvrage évoque pour les localités desservies des «opportunités de développement» derrière lesquelles se profilent très probablement des opérations foncières et immobilières susceptibles de stimuler l'étalement urbain.

Nous souhaiterions souligner la relative faiblesse du projet en termes de décongestion routière : les allégements de trafic attendus s'avèrent modestes sur la D 6014 (-20 %) ou la RN 31 (-25 %), et insignifiantes dans le tunnel de la Grand Mare : où sont les effets de levier permettant de dégager de l'espace viaire pour les cyclistes et les TCSP ?

Afin d'éviter toute déception, il serait bon de rappeler que les flux périurbains d'origine lointaine, les plus aisément captables par la rocade, ne constituent pas la principale source de congestion des entrées du cœur d'agglomération : la majorité des véhicules qui encombrent la place Saint Paul proviennent de Bonsecours et de Mesnil Esnard, localités pour lesquelles l'usage de la rocade se montrera très peu attractif car trop éloigné et psychologiquement opposé à la direction souhaitée. Sur ce créneau-là, le levier de désengorgement le plus efficace serait un transfert modal significatif, stimulé par un renforcement de l'offre en transports collectifs.

En résumé, sous la forme qui nous est aujourd'hui présentée, et en l'absence de toute mesure précise d'accompagnement qui pourrait en positiver la finalité, le projet soumis à enquête publique nous semble de nature à conforter un modèle de mobilité très éloigné des exigences du développement durable.

Il est notamment profondément regrettable que les recommandations formulées en 2012 par l'Agence d'Urbanisme n'aient pas été suffisamment prises en considération :

*«Il permettra en outre, de désengorger les axes pénétrants (RN31, RD6014, RD6015) rendant possibles leur requalification, la réorganisation des circulations avec notamment un TCSP, la mise en place de parkings de rabattement... À cette condition, le contournement Est/ liaison A28-A13 sera véritablement un atout concourant à l'aménagement et la structuration du territoire. À l'inverse, si cette condition n'est pas réunie, il a toutes les chances, de provoquer de graves dysfonctionnements, du fait de l'augmentation des déplacements induite par une urbanisation non maîtrisée et l'essaimage de zones d'activités (...). Faute d'anticipation, les objectifs assignés au contournement Est/liaison A28-A13 ne pourront être atteints. Les axes pénétrants ne seront pas désengorgés et supporteront même un trafic augmenté, ce qui interdira toute requalification. L'infrastructure ne sera pas à l'abri d'être à terme saturée»*

---

## 4. Un projet d'avenir, ou un projet dépassé ?

Esquisssé dans les années 1970, à l'ère de l'automobile triomphante, le projet autoroutier sur lequel nous devons nous prononcer aujourd'hui est-il en phase avec les réalités de l'époque actuelle et les priorités de notre proche avenir ? Il est permis de se poser la question.

En effet, les temps ont profondément changé. Une prise de conscience collective des effets négatifs de notre modèle de développement s'est progressivement installée, au point de dégager un consensus sur la nécessité d'imaginer un nouveau modèle, celui du développement durable, plus respectueux de l'environnement, plus sobre en ressources, et tendant vers un juste équilibre entre le dynamisme économique, la cohésion sociale et l'excellence écologique.

Cette philosophie doit désormais inspirer toutes les politiques publiques et constitue le fil conducteur des principaux documents d'orientation de la gestion des collectivités territoriales (SCOT, PDU, PLU, etc...). Les grands projets appelés à structurer nos territoires ne sauraient par conséquent se soustraire à cette nouvelle approche.

Nous sommes entrés dans un nouveau siècle, celui de la transition écologique de l'économie, dont les exigences doivent maintenant s'imposer à l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, notamment en termes de sobriété énergétique, de respect de l'environnement et de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

Hélas, le projet présenté aura tout au contraire pour effet de détruire des milieux naturels, de stimuler le trafic routier, d'accroître la consommation d'énergies fossiles et d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Ces perspectives sont en contradiction complète avec nos orientations nationales : aurait-on déjà oublié la COP 21 et notre engagement de réduire de 75 % nos émissions de gaz à effet de serre avant 2050 ?

Elles sont également contradictoires avec l'esprit des documents d'orientation de la politique locale d'aménagement du territoire. Certes le SCOT de la Métropole rouennaise intègre le projet de contournement est, mais en l'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire, en liaison avec des mesures visant à maîtriser l'étalement urbain et infléchir vertueusement les pratiques de mobilité. En ne retenant que le seul volet routier, sans y inclure la moindre mesure d'accompagnement directement liée à l'opération (recalibrage des avenues, TCSP, parkings-relais), le projet présenté ne s'inscrit pas dans la cohérence du modèle de développement attendu.

Sur ce point, l'objection formulée par l'Autorité Environnementale, (AE) inquiète des effets prévisibles du projet en termes de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre et d'étalement urbain, est édifiant :

*« L'AE considère que le dossier laisse dans une trop grande incertitude d'une part les conséquences du projet sur l'extension de la périurbanisation, d'autre part ses effets en matière de développement des transports en commun et des « modes doux ». Elle recommande donc au maître d'ouvrage et aux collectivités compétentes que des engagements précis soient pris en la matière, dès ce stade du projet. »*

Le projet ne s'inscrit pas non plus dans le champ des réalités contemporaines: en modélisant les prévisions de trafic autour d'une croissance annuelle de 1,39 % des flux au cours de la prochaine décennie, les auteurs du projet semblent dénier la tendance qui s'affirme dans toutes les grandes villes depuis le début du siècle , selon laquelle, après plusieurs décennies de croissance ininterrompu, l'usage de l'automobile stagne désormais, voire régresse légèrement.

Est-il bien alors raisonnable de continuer à investir dans des équipements appartenant au passé ?

Pour conclure, en l'absence des mesures d'accompagnement qui auraient pu inscrire le projet dans une politique de développement durable, notre association formule **un avis défavorable** au dossier soumis à l'enquête publique.

Les 889 M€ nécessaires à la construction du contournement est correspondent au coût d'aménagement de 40 km de lignes de tramway, ou de 150 km de BHNS (bus à haut niveau de service). Davantage qu'il n'en faudrait pour équiper l'ensemble du territoire urbain de lignes de transports en commun en site propre. Ne s'agirait-il pas d'un meilleur usage de l'argent public ?

Pour le Bureau du CPTC, le Président  
Bernard CHAMPEAUX

