



Assemblée plénière du 23 juin 2016

Région Normandie

*Projet de Contournement Est de Rouen
Liaison A28-A13*

**Une politique de « déménagement » du territoire
pour un projet inutile et coûteux**

En novembre 2012, l'AURBSE (Agence d'Urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure) avait réalisé une synthèse sur le contournement Est de Rouen, la liaison A28-A13. Elle visait notamment à mettre en perspective la prise de conscience exprimée par les acteurs locaux d'une nécessaire anticipation des effets de la réalisation de l'infrastructure.

Cette synthèse préconise d'éviter une périurbanisation renforcée et « toujours plus loin » et le mitage par de petites zones d'activité.

Très critique, l'AURBSE, en 2012, prévenait que si aucune mesure n'était mise en œuvre, il y a aura un impact sur les prix du foncier dans un périmètre plus large qu'actuellement, et la périurbanisation aura toutes les chances de se reporter sur les communes plus lointaines.

Elle insiste sur l'effet « magique » que représente une telle infrastructure pour certains élus de communes rurales, et la pression qu'ils subissent de la part des acteurs privés conduisant au mitage du paysage, à l'augmentation du trafic automobile induit, à la destruction de terres reconnues de qualité, et aux risques pour l'agriculture, activité économique dynamique, mais sous pression.

Sur les forêts et espaces naturels dont la qualité a été maintes fois soulignée, avec les risques de morcellement des espaces, de ruptures de linéaires de promenade, d'entrave à l'accessibilité.

L'agence demandait la réorganisation des circulations avec notamment un TCSP (transport collectif en site propre) et la mise en place de parking de rabattement, faute de quoi l'autoroute aura 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'activité. L'augmentation de population périurbaine a une conséquence de 1 à 3 sur les flux de déplacements.

Elle précise que les zones d'activité ne génèrent pas seulement du trafic poids lourds, mais également du trafic de véhicules particuliers, d'autant que leur taille et leur localisation diffuse rendent impossible une desserte par transports collectifs.

Elle conclue que faute d'anticipation, les objectifs assignés au contournement Est ne pourront être atteints. Les axes pénétrants ne seront pas désengorgés et supporteront même un trafic augmenté, interdisant toute requalification. L'infrastructure elle-même n'est pas à l'abri d'être à terme saturée.

L'AURBSE, à l'époque proposait :

- de repenser la politique globale de déplacements, de réorganiser le transport urbain et périurbain, en complémentarité avec le système ferroviaire de la métropole,
- de reconsidérer la question des espaces d'activités (y compris logistiques) à l'échelle du bassin d'emploi de Rouen,
- et de formaliser les intentions d'aménagement globales et partenariales sur le secteur.

Les risques étaient bien pointés, et les mots étaient durs : risque social et environnemental, risques sur le foncier, risques sur le paysage, graves dysfonctionnements, augmentation du trafic, impossibilité de requalifier les voies et les accès, saturation à terme. Les objectifs assignés risquent de ne pas être atteints.

Mais, ça c'était en 2012. Aujourd'hui, une forte pression s'exerce politiquement, alors qu'on ne trouve plus guère de partisans du contournement. Surtout depuis que les gens ont appris qu'il s'agit d'une autoroute à péage.

Tout le monde a pu le constater lors des réunions d'enquête publique, tout comme cela avait été le cas pendant les réunions de concertation en 2014.

C'est d'ailleurs le constat qui en a été fait par Hervé Morin qui soutient une motion de soutien au projet de contournement Est de Rouen, qu'il présentera au vote le 23 juin 2016 :

« Trois réunions publiques se sont déjà déroulées, et ont permis de constater la mobilisation importante des opposants au projet, et la relative discrétion des soutiens à ce projet important pour la Normandie. C'est pourquoi il convient que la Région Normandie se prononce officiellement sur ce projet par un avis qui vous est ici soumis pour délibération. »

Je le rassure, la 4^{ème} et dernière réunion n'a compté qu'un salarié de la CCI pour défendre le projet. Et encore, celui-ci a admis qu'on n'avait pas de solution pour empêcher les camions de sortir de l'autoroute, pour « shunter » les péages. Mais selon lui, les poids lourds seraient utiles pour aller collecter le grain dans chaque champ... Quelle étrange vision économique ?

Afin de soutenir les « dernières » sections du maillage autoroutier dont fait partie ce projet, la Région, selon son Président, se propose de soutenir le projet par une nouvelle subvention d'équilibre, bien qu'elle n'ait pas la compétence en matière autoroutière.

Bien que le projet de délibération soit déclaré SI (sans incidence financière), le Président de région propose que la région apporte sa contribution au financement public de la concession, en étant attentive à ce que le montant du péage n'ait pas un caractère rédhibitoire et contraire à l'intérêt général, pour les seuls abonnés. Un chèque en blanc, car on ne connaît pas les clés de répartition.

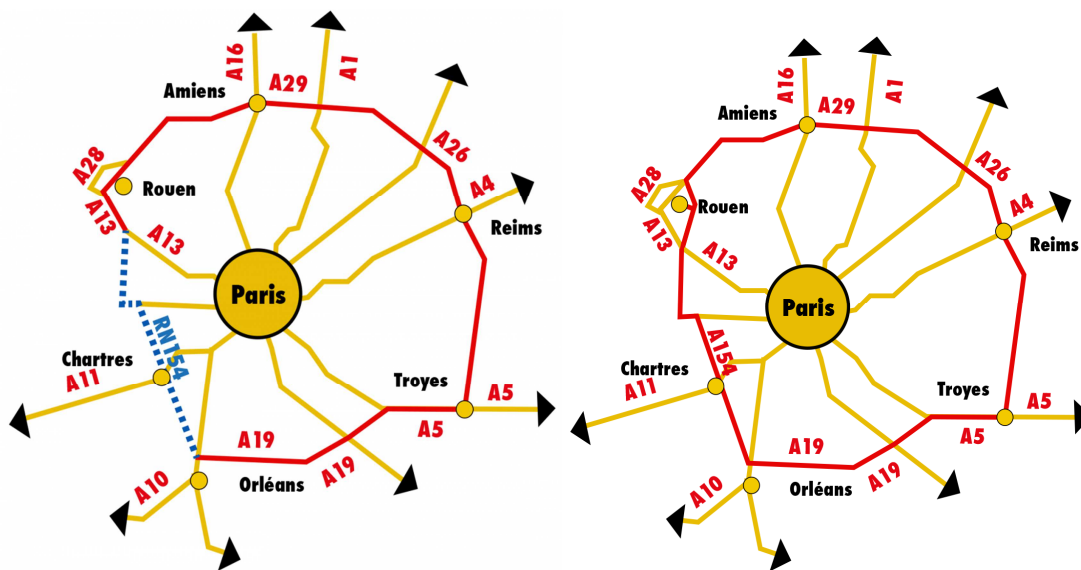
Soit disant pour subventionner les abonnés, mais on sait que c'est déjà le cas des politiques commerciales des concessionnaires, qui prévoient pour les abonnés un nombre de trajets payants plein tarif, suivi d'un nombre de trajets gratuits ou à tarif réduit.

Sur l'A150, par exemple, l'abonnement est plein tarif pendant 13,5 jours, puis gratuit jusqu'au 23ème jour (A/R durant 23 jours ouvrés). Au delà, le tarif reprend à plein tarif.

La région doit-elle fournir une subvention d'équilibre pour permettre d'assurer ce que les politiques commerciales offrent déjà en pratique, et ce à une partie ciblée des usagers, professionnels ou trajets pendulaires domicile-travail pendant 23 jours ouvrés, et donc inégalitaire pour tous les usagers qui n'ont pas besoin de 23 allers retours par mois.

Prenons le cas des habitants de Pîtres ou du Manoir, par exemple, déjà fortement impactés par le bruit et par la pollution, l'autoroute coupera les communes, avec des conséquences sociales pour les riverains, et qui subiront la perte paysagère dans un paysage qualifié de grandiose par l'étude : les boucles de Seine, les 3 lacs, la côte des deux amants.

Malgré tous les maux subis, s'ils doivent aller, qui à pôle emploi, qui faire ses courses occasionnellement, conduire les enfants dans un club ou au collège, ceux là paieraient plein tarif pour emprunter le pont, alors qu'ils en subissent les conséquences.



Selon le président de région, attendue « l'importance d'offrir une continuité autoroutière entre les sections d'A28, participant au grand contournement ouest du Bassin Parisien, reliant les grands Ports de la Manche à la Péninsule ibérique, » il faut voter une charte pour la valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire.

La volonté est présente d'offrir un 3^{ème} axe Calais-Bayonne, selon certains, Stockholm-Gibraltar, selon les autres, ou bien Hambourg-Rotterdam-Anvers-Espagne, en trafic international routier, plutôt que d'opter pour les autoroutes de la mer ou le fret ferroviaire. Et d'autre part de participer au grand contournement de Paris, un ensemble d'axes routiers permettant d'éviter Paris à une distance qui va de 80 km jusqu'à 200 km (l'A28), par voie routière ou autoroutière.

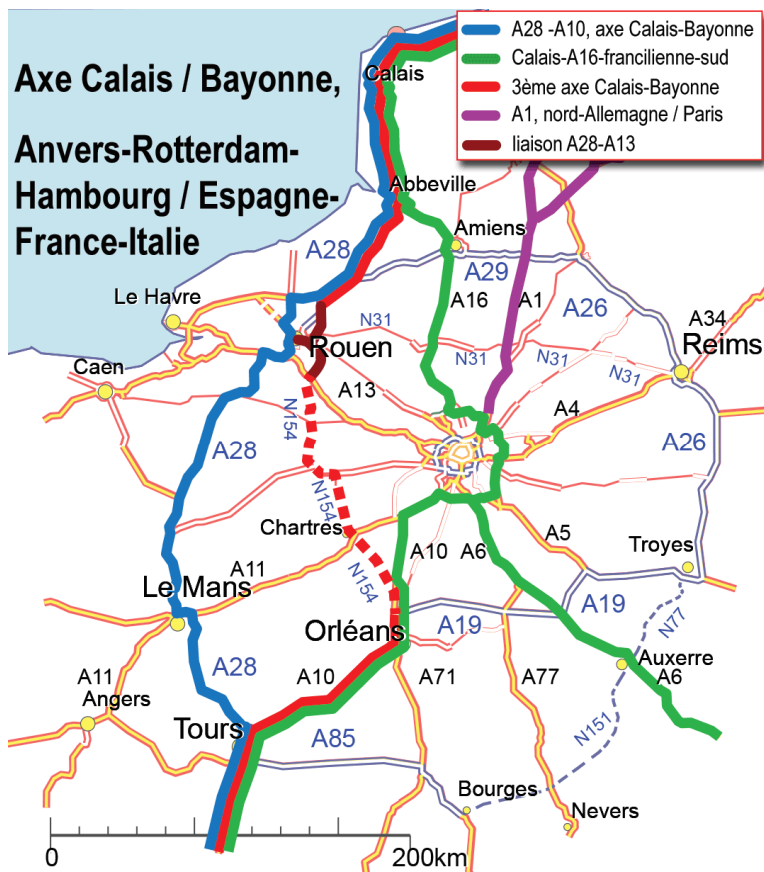
Les contournements de Paris et d'Île-de-France



Ce sont les contribuables et usagers Normands et Eurois qui financent le Grand Contournement de Paris :

Étonnamment, il n'est pas prévu que Paris ou l'Île-de-France participent au financement d'un contournement du bassin parisien, alors qu'ils sont les premiers concernés par les avantages supposés, comptant sur un report de trafic de transit, mais aussi les destructions de terres naturelles, de forêts devront en assumer à la fois l'investissement, les surcoûts d'exploitation, les coûts d'exploitation et d'usage, les coûts de santé. L'intérêt, c'est de décharger Paris de trafic international, et de le faire payer à la province.

Axe Calais / Bayonne, Anvers-Rotterdam-Hambourg / Espagne-France-Italie



L'axe Calais-Bayonne existe ! Il y en a même 2 : l'A28-A10, et l'A16-A10.

L'axe Calais-Bayonne n'a cessé d'être mis en avant au cours de la concertation, tant par les "milieux économiques" que par les politiques. Et cela est encore répété par les institutions et la région.

L'A28, « dernier maillon de l'axe nord-sud », est ouverte en 2007 !

Avons-nous perdu la mémoire ? Cet article du Paris-Normandie, le 25 octobre 1997, qui cite « l'association pour l'axe Calais-Bayonne », mais aussi Ladislav Poniatowsky et Charles Revet, sénateurs RPR à l'époque. Charles Revet expliquait « **la nécessité de réaliser cet ouvrage, dernier maillon manquant de l'axe nord-sud, même s'il peut y avoir certains désaccords** » [Piccoli qui aurait réussi à convaincre le président de changer le tracé pour qu'il ne passe pas près de son domaine, NDLR]

Samedi 25 et dimanche 26 octobre 1997
N° 16335 7.10 F

Paris Normandie

Opération escargot entre Rouen et Alençon

Soutien à l'A 28 : la mobilisation

Plusieurs centaines de manifestants à bord de trois cents véhicules venant d'Alençon et de Rouen (notre photo) se sont rassemblés hier à Bernay, dans l'Eure, à l'issue d'une opération escargot sur la RN 138. Avec pour slogan « L'A 28 maintenant », ils exigent la construction du dernier tronçon de l'axe autoroutier Calais-Bayonne entre Rouen et Alençon.

« Tracé Est, merci Piccoli »

Les principaux contre-manifestants représentaient le comité de défense contre le tracé Est de la vallée de la Risle, de la houlette de leur président Frédéric Fève. Ils sont entrés avec éclat dans la salle des fêtes de Bernay, munis de grandes banderoles et de calculs portant des slogans comme « tracé Est, merci Piccoli ».

Un élu de la tribune reconnaissait que « l'inscription de certains acteurs célèbres auprès du président de la République avait permis de modifier le tracé et que tout le monde en était conscient ». Pierre Zaccari, conseiller général du canton de Brocas spécialisés les concessionnaires à la raison : « Nous avons été extrêmement punis, nous et nos enfants seront marqués à vie, mais il faut que cet axe se fasse pour le développement de l'Ouest. Nous avons été victimes d'une machination politique ».

Charles Revet et Ladislav Poniatowsky en leaders d'une manifestation, ce n'est pas si fréquent. Hier, le président du conseil général de Seine-Maritime et le député de l'Eure, ont pris la tête du cortège de voitures qui ont participé à l'opération escargot sur la nationale 138, de Maison Bellevue à Bernay, pour pousser contre le renvoi de la construction de l'autoroute A 28 Rouen-Alençon.

Une soixantaine de voitures, une dizaine de motos, quelques camions et un car ont composé un convoi d'un bon kilomètre, emmené par des gendarmes du gendarmat. Pas de klaxon, pas de pétard, mais des panneaux collés aux portières des véhicules, pressant contre le problème de financement de l'A 28. C'est dans le silence que le convoi a pris la direction de Bernay à la vitesse de 40 km/h.

Les organisateurs avaient espéré un plus long cortège. Une heure avant le départ, ils comptaient bien disposer la centaine de véhicules. Un optimisme fondé sur le fait que, dans le même temps, un autre convoi de manifestants partait d'Alençon et convergerait lui aussi sur Bernay, comptant près de 250 voitures et camions. La cause de l'A 28 a davantage mobilisé dans l'Orne qu'en Haute-Normandie.

Le petit nombre de camions participant au cortège a d'écarter plus d'un manifestant et alimenté les conversations piteuses au départ. Pourquoi les entreprises du BTP, les premiers spécialistes par la tenue en cause du chantier, n'ont-elles pas mobilisé leurs poids lourds ? L'explication qui circulait sous le manteau était qu'à dix jours d'une possible greve des ouvriers qui lui résisterait, les chefs d'entreprises qui font déjà la ley à leurs conducteurs ne pouvaient écarteler pas leur demander de venir occuper la chaussée avec du gros matériel.

« Ça n'est pas grave. Notre but n'est pas de faire des barrages, mais de mener une opération escargot. Et pour cela, un kilomètre de convoi suffit largement », observait, pragmatique, un membre de l'organisation.

« **L'A28 maintenant !** », disait l'association pour l'axe Calais-Bayonne, exigeant le tronçon entre Rouen et Alençon.

Cette autoroute existe désormais, permettant le trajet Calais-Bayonne en évitant Paris.

C'est toujours le cas, bien que ce soit un monumental flop commercial : 3 fois plus de camions empruntent la RD 438 qui longe l'A28, mais gratuitement. Mais en traversant villes et villages, sur des routes en état moyen, surtout pour des poids lourds, qui contribuent à sa dégradation.

Comment se fait-il que les camions aient le droit de prendre des départementales plutôt que l'autoroute qui a été construite pour eux, et traversent des communes au grand dam des riverains ?

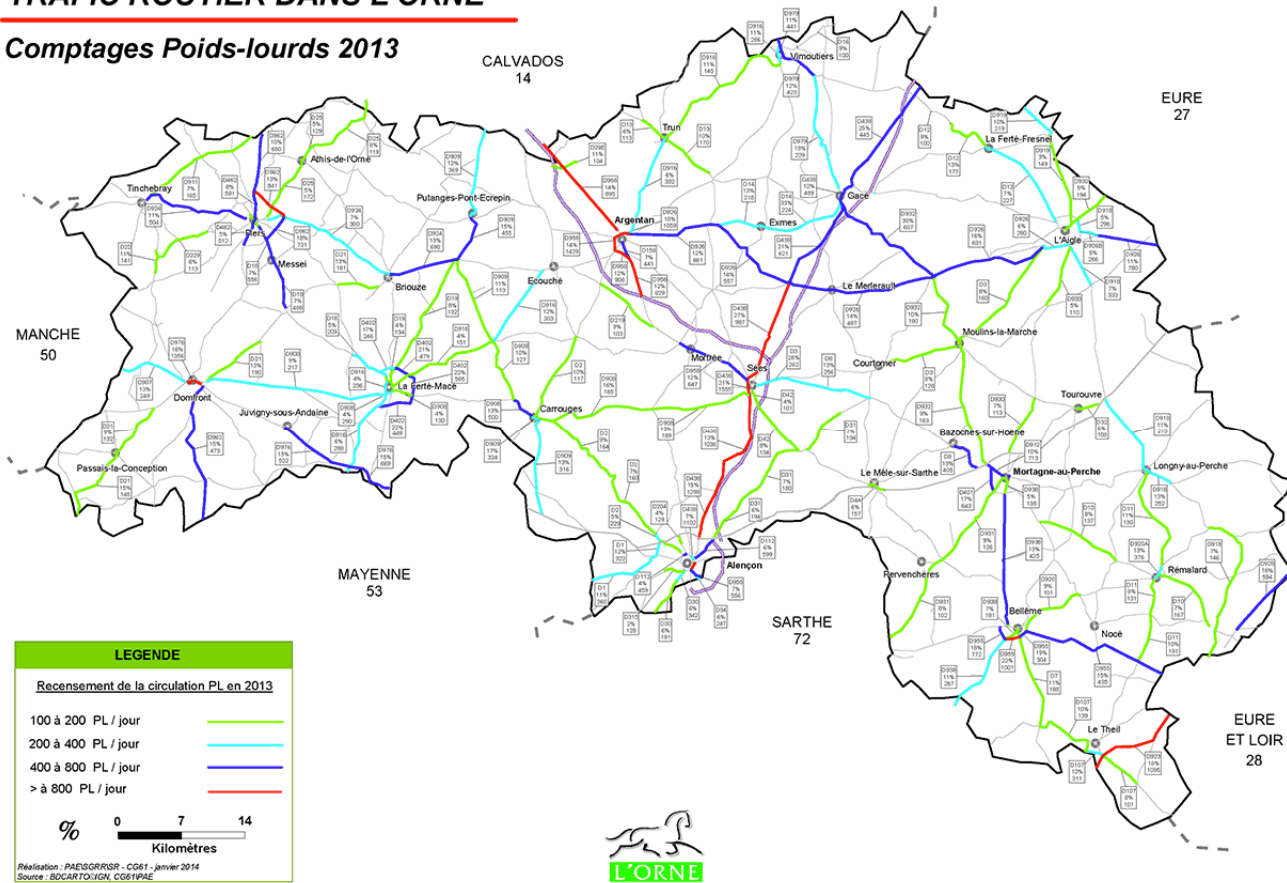
On le voit sur la carte du Conseil général de l'Orne, c'est bien la route départementale qui longe l'autoroute qui est la plus engorgée du département. 3 fois plus de transit que l'autoroute.

L'autoroute a été consentie par les riverains pour justement écarter le flux de transit de poids lourds des habitations et des routes du quotidien. L'infrastructure existe, mais l'offre n'est pas satisfaisante, le prix étant jugé trop cher tant par les professionnels que par les usagers.

Si l'on veut atteindre les objectifs, il faut doubler l'offre existante d'une interdiction de trafic poids lourds sur la RD438, et empêcher la sortie des camions à la Maison Brûlée, sauf desserte locale, et sur tous les diffuseurs, à Alençon et au Mans.

TRAFIC ROUTIER DANS L'ORNE

Comptages Poids-lourds 2013



Il y a l'autre axe Calais-Bayonne, plus emprunté, lui : c'est l'A16 qui rejoint la francilienne à 30 km de Paris, puis qui permet de rallier, soit l'A6 (Lyon-Marseille-Italie), soit l'A10.

Il faut dire que le transport routier a changé en France. Il est international. Le géant français du trafic routier, c'est Géodis-Calberson, filiale à 100% de SNCF.

Géodis a changé de modèle en devenant international, en licenciant ses chauffeurs français, pour les remplacer par des sous-traitants français, avant de créer sa filiale roumaine, et d'embaucher 1400 chauffeurs roumains payés au salaire de base brut : 237€.

Forcément, les sous-traitants sont devenus tellement chers qu'ils ont été remerciés.

L'inconvénient de ce transport routier international, vu de point de vue des transporteurs, c'est que les camions n'ont le droit qu'à 3 cabotages. 3 déchargements/chargements en France, sur une durée maximum de 7 jours, avant de devoir retourner dans un autre pays de l'UE, et recharger pour pouvoir revenir en France. Au final, un routier roumain ne peut passer « que » les ¼ du temps en France.

Mais il faut évidemment bien planifier les 3 cabotages. Et « malheureusement », l'Île de France et Paris ont plus de chance de bénéficier d'un de ces 3 cabotages qu'Evreux ou Chartres.

On se posera forcément la question des grands pôles de compétitivité sur cette zone qui justifiera le trafic international.

Entre Val-de-Reuil et Orléans, nous n'en distinguons que 2 : le secteur céréalier de la Beauce, et la Cosmetic Valley, qui se répartit en 3 pôles, à Val-de-Reuil, Chartres-Orléans, et en île de France.

Pour les convois céréaliers, l'axe nord-sud est inutile, puisque qu'ils se rendent sur le port de Rouen, 1^{er} port céréalier européen (6 à 8 Mt / an), qui se situe à l'ouest de Rouen, accessible efficacement et rapidement par l'A13.

La complémentarité est assurée par le port de la Rochelle, 2nd port céréalier en France, certes seulement 3Mt, moins de la moitié du port de Rouen en céréales, mais avec des navires au tonnage plus importants, avec un port maritime en façade atlantique, plus proches des destinations, Afrique et Moyen Orient.

Pour ce qui est de « Cosmetic Valley », et son pendant la « Pharma Valley », il profite du réseau existant et surtout, il profite de l'axe Seine.

Pour Jean-Luc Ansel, Directeur Fondateur du pôle de compétitivité, explique ainsi l'ancrage territorial :

« C'est aussi la présence du Port du Havre et l'Axe Seine, débouché naturel des exportations de toute l'industrie de la Cosmetic Valley responsable du 2^{ème} ou 3^{ème} excédent commercial national après l'aviation. »

Entre Val-de-Reuil et Orléans, la desserte se fait par la RN154, mais c'est bien l'accès au port du Havre qui est l'outil de valorisation logistique de la filière, et non les grands ports du nord. La concurrence rude faite à notre port régional par les ports d'Anvers et de Rotterdam doit elle être amplifiée, alors qu'elle est rendu possible soit par l'A28, soit par l'A16, ou même l'A1 ?

Et de faire payer aux contribuables cette concurrence envers nos ports et notre économie régionale ?

Y a-t-il un intérêt général, et régional, à créer un troisième axe Calais-Bayonne venant concurrencer une A28 déjà bien à la peine, sans l'obligation de l'emprunter faite au poids lourds. Et venant en concurrence déloyale pour les ports de Rouen, du Havre, et l'axe Seine, que nous voulons développer ?

La charte ainsi nommée « de valorisation réciproque » de l'infrastructure et du territoire oublie toutes les précautions, les risques avérés pointés par la synthèse de l'AURBSE en 2012, oubliant les dangers de la périurbanisation, oubliant l'augmentation de trafic induite par elle, positivant toutes les contraintes, toutes les nuisances, et même les destructions sont présentées comme des opportunités, et même la périurbanisation est présentée comme un potentiel de renouvellement urbain. Et même les paysages détruits par l'infrastructure sont présentés comme un nouveau point de vue sur ces paysages... du point de vue du haut de l'autoroute.

On peut y lire : *« Enfin, et peut être surtout, l'intégration paysagère et fonctionnelle le long de la forêt de Bord, puis la grande ouverture sur le paysage de confluence Seine-Eure-Andelle sont les enjeux majeurs d'une mise en valeur réciproque réussie pour le territoire de la CASE. »*

Nous nous apprêtons à détruire l'un des plus beaux paysages de Normandie, les boucles de Seine, de Poses aux Andelys, un paysage qualifié de grandiose, le paysage somptueux des 3 lacs, la côte des deux amants, la destruction d'une partie sensible de la forêt de bord, avec un rôle social, ludique, éducatif, et sur la biodiversité et le tourisme.

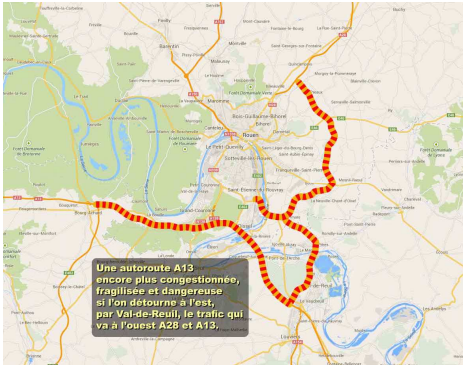
La charte parle d'une mise en valeur réciproque réussie pour le territoire de la CASE ?

Ils ont entendu la peur et la colère des habitants, et vous pouvez l'écouter grâce aux vidéos disponibles sur internet, si quelque part vous prêtez attention à la volonté des habitants, ou à leur désespérance.

Nulle part il n'est fait part dans cette charte des effets de l'augmentation de circulation, de la pollution, de l'augmentation des gaz à effet de serre, des risques sur l'eau potable bien réels sur les principaux captages de l'agglomération : Chapelle, Fontaine-sous-Préaux, où l'autoroute passera à 8 voies, près de la nappe, pour installer les péages, ou bien le Robec. Rien non plus sur la fragilité et la complexité du réseau karstiques, toutes ces rivières souterraines qui communiquent entre les captages. Ni les risques de formations de bétoires, avec les risques de pollution inhérentes à ce type d'infrastructure, sur tout le réseau.

La concurrence certaine de l'A28 vers Rouen avec le contournement :

Toutefois, cette charte s'arrête, par deux fois, sur le risque de concurrence générée par l'A28 au nord de Rouen, permettant de rejoindre gratuitement l'A13 ou l'A28 (ou la RD438) en passant par Rouen, au lieu d'emprunter l'A29, l'A151 puis l'A150 et la Sud III.



Ce que ne permet pas le contournement Est, qui n'a pas de diffuseur vers l'ouest. Inutile d'ailleurs, car quel chauffeur irait emprunter un contournement allant à l'Est pour revenir vers l'ouest en payant 2 péages, en roulant 65 km au lieu de 29 km, et en consommant et polluant 2 fois plus ?

Un diffuseur vers l'ouest à Val-de-Reuil serait pure perte.

Que dit la Charte : « L'interconnexion à l'A 28 et la déviation du trafic à partir du point d'échange avec le Contournement Est de Rouen/Liaison A 28-A 13 amènent des questions concrètes de choix de hiérarchisation et de rôle des infrastructures. La concurrence entre les deux axes est quasi certaine si

l'accès à l'A 28 est maintenu à l'identique, ce qui revient fortement à questionner les fonctionnalités de l'A 28 dans sa traversée de Rouen, préalablement à la réalisation du contournement Est de Rouen/liaison A 28-A 13.»

La charte questionne donc la concurrence de l'A28 vers le tunnel de la Grand Mare et le pont Mathilde.

Plus loin encore, évoquant la zone Quincampoix Isneauville et l'A28 :

« L'ensemble de ces usages confère beaucoup de dynamisme et de tension à cet espace. Le point de connexion majeur de l'A 28 avec le contournement Est, va les accentuer.

La jonction A 28/Contournement Est devrait être le point de départ d'une réflexion sur le statut et la fonction du tracé de l'A28 dans sa traversée de l'agglomération rouennaise (notamment dans sa traversée de la vallée des deux rivières et de son arrivée sur la place St Paul ou le bd de l'Europe,...) »

La question du statut de l'A28 a été posée de nombreuses fois : les milieux économiques ont proposé à plusieurs reprises le statut autoroutier à péage d'Écalles à Isneauville, une mesure qui serait évidemment incomprise et combattue par tous les habitants périurbains qui se sont installés à proximité de l'A28, du fait de sa gratuité.

Les écologistes, de leur côté, ont posé de nombreuses fois la question de l'interdiction de la traversée du tunnel de la Grand Mare aux poids lourds. Ce fut le cas, lorsque le pont était hors service, et le cœur de l'agglomération en avait été soulagé. Pourquoi n'est-elle pas rétablie immédiatement, car il n'y a pas besoin du contournement pour soulager Rouen, sans attendre 8 ans. Nous pourrions obliger les poids lourds à passer par l'ouest, l'A29, l'A150 et la sud III. Outre que cela permettrait de remettre un peu à flot l'A150, le cœur de ville et les quais de Rouen seraient délestés de tous les poids lourds en transit ou en échange vers le nord. Nous proposons d'ailleurs de n'utiliser pour les poids lourds que la partie sud de la Sud III, privilégiant une séparation des poids lourds et des véhicules légers, les PL vers le boulevard Maritime et le port, les VL empruntant toute la Sud III.

Les aménagements au sud et au nord du pont Flaubert doivent être traités prioritairement, ainsi que sur le boulevard Maritime et la jonction avec la partie sud de l'A150, au sud de la sud III vers Moulineaux.

Nous comprenons alors que le contournement Est perd tout son sens, inutile régionalement, inutile pour le trafic de transit, et inutile pour éviter les camions en ville.

Mais, puisque la question du statut est un préalable, le nouveau statut doit être explicité préalablement à toute signature de charte.

La rentabilité conditionnée à la garantie qu'il n'y aura pas de TC.

Mais puisqu'on parle de désengorger Rouen, essentiellement engorgé par les véhicules légers, pour près de moitié pour des déplacements internes de moins de 6 km, mais aussi des déplacements avec les communes périurbaines.

La question des transports collectifs et donc une priorité pour rendre la ville respirable dans 5 ans.

Si la charte évoque le développement des TC grâce au contournement, le maître d'ouvrage, en réponse au CGI qui met en doute le calcul de la VAN et la rentabilité de l'infrastructure, assure que la rentabilité sera assurée parce qu'il n'y aura pas de TC présents ou futurs venant concurrencer l'autoroute.

*« Concernant les flux transitant via le barreau vers l'Eure, une majorité des itinéraires reliant le secteur de Louviers – Val de Reuil et le centre de Rouen. Pour ces mouvements-là, il n'existe pas de concurrence en réseau de transports en commun urbain, mais il existe cependant une offre de transport ferroviaire entre Louviers et la Gare de Rouen-Rive Droite. Pour tous ces usagers la concurrence du mode routier est préexistante de **par l'existence d'une liaison routière de qualité via l'A13**. La concurrence du mode routier est donc pré-existante et n'est pas exacerbée par le projet.*

*Par ailleurs, les documents de planification des principales collectivités concernées ne laissent pas envisager le **développement d'un réseau de TC directement concurrentiel avec l'infrastructure nouvelle**. Le plan de déplacement urbains de la métropole inscrit même la volonté de se saisir de l'opportunité offerte par la baisse de trafics sur les pénétrantes de l'agglomération, suite à l'ouverture du contournement Est de Rouen – Liaison A28-A13, afin d'y développer une circulation apaisée et d'y favoriser le report modal.*

***Aussi le maître d'ouvrage en a-t-il conclu qu'il n'existe globalement pas de concurrence entre le réseau de transports collectifs existants et futurs et l'infrastructure projetée et donc que l'hypothèse selon laquelle la mise en service du projet ne modifiera pas la répartition modale, pour les flux qui l'emprunteraient, est acceptable.** »*

Pièce K – mémoire en réponse au CGI par la DREAL

Qui dit « pas de concurrence entre TC et infrastructure », soit des déplacements monomodaux automobiles, ne peut que faire envisager une congestion plus forte de l'agglomération, un rechargement des pénétrantes, pour une augmentation de la population périurbaine en forte augmentation, comme cela est attendu, et même espérée par certains élus.

Le développement de certaines zones d'activités, ou leur déplacement du fait des échanges, viendrait accroître encore le rechargement des pénétrantes, et l'engorgement du cœur de ville, avec plus de pollution, plus de consommation de carburant, et bien entendu plus de véhicules dans le cœur de ville,.

La destination des périurbains ne change pas, pour le travail, pour la culture ou les loisirs, les échanges avec le CHU, les universités et tous échanges nécessaires avec la métropole. Mais ils n'auront d'autre choix que de la faire en voiture, sans aucune possibilité d'alternative. Rouen même sera engorgé de plus de déplacements automobiles. Et si un urbain n'effectue en voiture qu'un aller-retour par jour en moyenne, c'est 3 à 4 déplacements quotidiens pour un périurbain. Et un ménage périurbain est multimotorisé, deux véhicules ou plus, tandis que le taux reste largement monomotorisé pour un urbain.

Le contournement Est générerait donc une congestion urbaine accentuée, plus de stationnements, plus de pollutions et de particules, avec des effets d'aérosols et de cocktail qui s'accumulent au dessus des agglomérations, du fait de température plus élevée. Elle empêchera toute requalification des voies et des transports, à la fois en milieu urbain et périurbain, ne contribuera pas à desservir le port, contrairement au contournement ouest existant, qu'il faut améliorer d'urgence.

Alors qu'on propose de rétablir des interdictions en 2024 pour les poids lourds, on se demande pourquoi on ne pourrait pas le faire maintenant.

Pourquoi ne peut-on pas réaliser au plus vite les aménagements du pont Flaubert, puisqu'ils devront être réalisés, ainsi qu'une meilleure desserte du port. Qui se situe à l'ouest.

Cette autoroute coûterait au moins 1 milliard d'euros. 55 % serait apportés par l'État et les collectivités, donc les contribuables.

Soit disant pour permettre de développer des TC. Utilisons l'argent public, rare, pour financer des projets de TC, qui pacifieront, eux la circulation et la qualité de vie des riverains.

Les élus des communes impactées, mais aussi les habitants n'en veulent pas.

Les Casois qui ont déjà une solution plus pratique et rapide, et moins chère que ce projet autoroutier, n'en veulent pas.

Les élus de la CASE n'en veulent pas, mis à part un ou deux. Ils ont compris qu'il n'y avait pas de gain de temps pour eux, sans doute même le contraire.

Quant à la plateforme trimodale de Pîtres-Alizay-le Manoir, ce site n'est plus qu'un potentiel de desserte trimodale route-rail-fleuve qu'il « reste à explorer ».

L'intérêt d'un contournement ouest du bassin Parisien est d'intérêt francilien, et non un intérêt régional.

Il vient en concurrence de l'axe Seine et des Grands Ports de Rouen et du Havre, mais reste un axe nord sud qui ne profite pas à l'économie régionale.

Il détruit des paysages, des terres arables et naturelles, 516 hectares, 136 hectares de forêt, des chemins de randonnée. Et cela, ce n'est pas bon pour l'image et le tourisme.

Au lieu de valider cette charte, irréaliste et optimiste et tournant chaque destruction en avantage, nous vous demandons de relire le document de synthèse de l'AURBSE de 2012, qui avait le mérite d'être objectif.

Ne validons pas cette charte tant qu'elle ne sera pas objective.

Avant de la signer, il reste à préciser le statut qui sera donné à l'A28, qui est un préalable à un futur et hypothétique aboutissement de ce projet. L'interdiction qui serait faite aux poids lourds d'emprunter le Pont Mathilde peut s'appliquer dès demain comme ce fût le cas lors de l'incendie du pont. Cela résoudrait une partie des problèmes de qualité de vie des rouennais.

Demain, si on le veut ...