



**PRÉFET
DE LA SEINE-
MARITIME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Rouen, le 13 janvier 2021

LE PREFET

Monsieur le Président du Conseil régional,
Monsieur le Président du Conseil départemental,
Monsieur le Président de la Métropole Rouen-Normandie,

Dans le prolongement de mon courrier du 4 décembre dernier sur le projet « A133-A134 – liaison A28/A13 – contournement Est de Rouen », j'ai l'honneur de porter à votre connaissance des éléments complémentaires destinés à éclairer le débat qui est prévu au sein de vos collectivités et établissements respectifs.

Ces éléments visent notamment à répondre à certaines interrogations qui ont pu être formulées publiquement ces dernières semaines à la suite du courrier du 4 décembre destiné à vous demander de confirmer l'engagement financier que vos collectivités et établissements avaient exprimé par courrier au Premier ministre le 13 septembre 2017, à savoir 157 M€ pour la Région Normandie, 22 M€ pour le Département de la Seine-Maritime et 66 M€ pour la Métropole.

Comme je vous l'indiquais, le contournement Est de Rouen appartient aux quatre projets autoroutiers prioritaires identifiés au plan national par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. Toutes les procédures administratives ont été réalisées et les recours juridiques ont été purgés. Ce projet est attendu depuis plusieurs décennies par la population et par le monde économique normand et rouennais. Rouen reste la seule métropole française de cette taille sans contournement routier, ce qui se traduit par un flux de poids lourds important en agglomération.

Dès lors, l'État estime qu'il s'agit d'un projet d'intérêt général dont l'utilité publique a été confirmée le 19 novembre 2020 par le Conseil d'État. Crucial pour l'attractivité économique de l'agglomération rouennaise, il répond par ailleurs aux plus fortes exigences environnementales. Celles-ci doivent continuer à être approfondies, notamment dans le cadre des travaux en cours sur le recyclage des friches industrielles polluées et du développement des mobilités actives.

Le débat public qui émerge a fait apparaître quatre thèmes pour lesquels il est possible d'apporter des clarifications :

- la réduction du nombre de poids lourds en centre-ville rive droite de Rouen ;
- l'impact du projet en matière de CO2 ;
- le respect de l'objectif de zéro artificialisation nette ;
- les conséquences financières du retrait du Département de l'Eure et de la CASE du projet.

S'agissant du premier point selon lequel le projet ne permettrait pas de réduire significativement le nombre de poids lourds en centre-ville rive droite de Rouen, il convient de ne pas réduire artificiellement le débat de l'impact du contournement Est de Rouen à la seule question des poids lourds dans le périmètre restreint de l'hyper-centre de Rouen (centre-ville rive droite de Rouen). En effet, le sujet concerne plus globalement le territoire de la Métropole Rouen Normandie et les données du dossier d'enquête publique confirment que le projet allège significativement le trafic sur les principaux axes :

- Tunnel Grand Mare : **baisse de 83 % du trafic PL, soit - 4 250 PL/j**
- Pont Mathilde : **baisse de 64 % du trafic PL, soit - 4 850 PL/j**
- RN 31 (vers Beauvais) : **baisse de 71 % du trafic PL, soit - 1 100 PL/j**
- Boulevard industriel (RD18E) : **baisse de 66 % du trafic PL, soit - 4 650 PL/j**
- RD 6014 (vers Boos, Fleury/Andelle, Pontoise) : **baisse de 60 % du trafic PL, soit - 750 PL/j**
- RD 321 (vallée de l'Andelle) : **baisse de 71 % du trafic PL, soit - 750 PL/j**

S'agissant plus spécifiquement de l'impact sur la diminution du nombre de poids lourds dans le centre de Rouen, il sera significatif au niveau des quais bas rive droite : 1 400 PL/j (scénario de projet) au lieu de 2 150 PL/j (scénario de référence) en 2024, soit une baisse de 35 %. Les chiffres en jours ouvrés sont également significatifs : le scénario de référence 2024 (sans l'infrastructure) relève 2 799 PL/jour ouvré contre 1 818 PL/jour ouvré dans le scénario de projet, soit toujours une baisse de 35 %. L'analyse détaillée de l'évolution des trafics poids lourds permet par ailleurs de constater que, sur les quais bas, au-delà du trafic local restant, il n'y a plus de trafic de transit et que le trafic d'échange est réduit de 50 %. Le contournement Est permet donc une baisse très importante du trafic poids lourds et une baisse significative du trafic véhicules légers sur les principaux axes et pénétrantes de l'agglomération, ce qui se ressentira en centre-ville de Rouen.

Sur ce débat concernant les trafics, il convient d'éviter deux biais méthodologiques en matière statistique :

- d'une part, il est nécessaire de recourir à des données à échéances temporelles homogènes pour ne pas minimiser l'effet bénéfique du projet sur la gestion du trafic dans l'agglomération. La comparaison des trafics avec le projet (scénario projet) et sans le projet (scénario de référence) doit se faire aux mêmes horizons. Le modèle A28/A13 a pris en référence l'année 2024.
- d'autre part, il convient de rappeler que l'étude A28/A13 ne surestime pas les niveaux de trafic poids lourds du projet. En effet, ce modèle est bâti sur des hypothèses prudentes : l'évaluation économique et sociale a fait l'objet d'un test de sensibilité prenant en compte un taux d'évasion de 15 % par rapport aux interdictions PL associées au projet qui seront mises en place.

S'agissant du second point selon lequel le projet générerait 50 000 tonnes de CO2 supplémentaires sur l'agglomération par an, cette donnée est conforme à la réponse donnée par l'État à la recommandation n° 25 de l'avis de l'Autorité Environnementale. Selon l'étude réalisée entre 2013 et 2015 par le CEREMA, les émissions estimées en CO2 pour l'horizon 2024 à l'échelle de l'aire d'étude sont de 2 798 tonnes/jour avec le projet, et de 2 662 tonnes/jour sans le projet, ce qui correspond à une augmentation de 136 tonnes/jour, soit + 5 % (et donc 50 000 tonnes de CO2 supplémentaires par an).

Toutefois, cette donnée est à prendre à sa juste mesure car :

- les agglomérations de Rouen et Seine-Eure (correspondant à l'aire d'étude du projet) émettent à elles-seules plus de 5 millions de tonnes de CO2 par an, dont 1 million de tonnes imputables aux transports. En comparaison, l'effet de l'infrastructure représenterait donc une augmentation de 1 % des émissions de ces agglomérations (5 % de la part des transports).

- l'influence de la congestion routière actuelle ne peut pas être bien prise en compte par les outils de modélisation à disposition, alors que l'on sait que la situation de congestion aggrave les effets polluants et que fluidifier le trafic grâce à l'infrastructure est bénéfique. Le modèle tend donc à sous-estimer les émissions de CO2 en situation de référence (sans projet de contournement) et donc à sur-estimer l'impact réel du projet.
- le modèle est réalisé sur une base de norme EURO 6 pour la structure du parc automobile et ne prend donc pas en compte l'amélioration à venir des motorisations qui devrait améliorer ce bilan.
- le projet, en sortant la circulation de transit du cœur de l'agglomération, réduira l'exposition globale des populations aux polluants atmosphériques et au bruit et permettra de développer des politiques publiques locales ambitieuses en faveur de l'environnement (ZFE-m, modes actifs, TCSP...). Le comité de suivi de la qualité de l'air à Saint-Etienne-du-Rouvray est en place, une nouvelle station de mesure de la qualité de l'air (140 000 € financés dans le cadre du projet) a été mise en place avec ATMO Normandie, et 3 campagnes de mesures de NO2 par tubes passifs ont été réalisées en 2019-2020 sur l'agglomération.
- enfin, l'État maître d'ouvrage s'est engagé à ramener la vitesse de 130 à 110 km/h (sur environ 1 500 m, entre la gare de péage des Authieux et le diffuseur avec la RD18E), puis à 90 km/h (sur environ 2 000 m, entre le diffuseur avec la RD18E et la rocade sud/RD418) sur la section A134 au niveau de Oissel et Saint-Etienne-du-Rouvray pour limiter l'impact du projet.

S'agissant du troisième point selon lequel le projet consommerait 600 ha de zones naturelles, ce qui serait contradictoire avec l'objectif de zéro artificialisation nette du Gouvernement, il convient de rappeler que le projet consommerait en réalité environ **516 ha (surface globale pour la totalité du projet de 41,5 km, **sur et en dehors** du territoire de Métropole), dont 270 ha de terres agricoles, 142 ha de forêts, 87 ha de milieux ouverts/semi-ouverts, 1 ha de milieu humide. De plus, il faut rappeler que cette estimation devrait être revue à la baisse du fait de l'optimisation du projet par le futur concessionnaire.**

Par ailleurs, les compensations sont déjà bien engagées du point de vue foncier :

- terrains agricoles : les terrains mis en réserve par la SAFER représentent une surface de 329 ha permettant de répondre globalement aux besoins de restructuration des espaces agricoles.
- terrains forestiers : pour la forêt domaniale, les compensations SAFER sont suffisantes et ont largement atteint la compensation souhaitée de 4/1 en bois sur pied. Pour la forêt privée, pour laquelle le ratio de compensation est de 3 ha pour 1 ha de surface forestière artificialisée (1 ha en reboisement et 2 ha en amélioration de boisement existant), on estime le besoin restant à trouver en surface à reboiser à environ 20 ha.
- milieux naturels : concernant l'impact du projet de 87 ha sur les milieux ouverts ou semi-ouverts et d'1 ha sur les milieux humides, le stock SAFER regroupe 85 ha dédiés aux compensations environnementales (milieux ouverts ou humides). Le potentiel de compensation proche du projet est important et permettra de répondre aux besoins.

De manière plus générale sur la consommation d'espace sur le territoire métropolitain, le PLUi de la Métropole (élaboré avant l'instruction gouvernementale du 29 juillet 2019 sur le zéro artificialisation nette) prévoit, à échéance de 10 ans, une consommation de :

- 360 hectares pour l'habitat
- 300 hectares pour les activités économiques
- 250 hectares pour les infrastructures et grands équipements
- 110 hectares pour les « espaces en cours d'évolution »

Les 250 ha pour les infrastructures et grands équipements correspondent essentiellement aux

besoins pour la réalisation de cette infrastructure, estimés à 243 ha sur le périmètre de la Métropole.

En termes de consommation foncière, l'avis de synthèse de l'Etat de juin 2019 au titre du PLUi relevait les efforts réalisés pour réduire la consommation liée à l'habitat par rapport aux consommations passées. Mais, cet avis soulignait aussi que des efforts supplémentaires pourraient être menés par la Métropole sur la consommation d'espaces en faveur des zones d'activités économiques en densifiant les zones d'activités existantes, loin d'être saturées, et en procédant à la reconversion des nombreuses friches industrielles. C'est le cas du secteur "Seine Sud", de plus 800 ha au total, en partie bâti, mais dont 300 ha sont des friches qui pourraient bénéficier d'une reconversion grâce au contournement. Sans ce dernier, leur attractivité reste limitée du fait d'une desserte routière difficile. Le contournement Est pourra être un vecteur de mobilisation de ces friches et non le vecteur de l'étalement des zones d'activité, tout particulièrement celle de la Ronce, au Nord de l'agglomération. Un travail est en cours avec l'Etat local pour répondre dans les meilleures conditions aux appels à projets liés au fond friche du plan de relance. Il est ainsi possible d'envisager un effort de renaturation sur une partie des 300 ha destinés à l'activité économique.

S'agissant du quatrième et dernier point selon lequel les collectivités contributrices ne devraient pas supporter les conséquences financières du retrait du Département de l'Eure et de la CASE du projet, il convient de rappeler que dans les hypothèses initiales, il était envisagé que la part des collectivités de 245 M€ supposait un effort de 49 M€ de la part des collectivités euroises. Or, ces deux collectivités ont refusé en 2017 d'y participer et l'effort a été réparti, et accepté, entre les 3 collectivités restantes dans le cadre de l'accord de septembre 2017, dont le principe a été adopté par délibération des trois collectivités financeuses. Le sujet a déjà été tranché. Il appartient aux élus seino-marins, à l'origine de la réouverture du dossier, de confirmer leur engagement tel qu'il avait été acté dans l'accord pré-cité.

*

* *

Au-delà de ces clarifications, il convient aussi de préciser les points suivants relatifs à l'organisation des transports dans l'agglomération et en particulier ceux relatifs à l'hypothèse d'un renforcement des infrastructures routières à l'ouest, à la liaison entre Barentin et la Métropole de Rouen et à l'aide sur les transports urbains.

Sur la question d'un **renforcement des infrastructures routières à l'ouest**, mon précédent courrier du 4 décembre exposait clairement l'absence de solution de rechange crédible que pouvait représenter l'hypothèse d'un contournement de Rouen par l'Ouest. Les aménagements envisagés ou souhaités ne répondent aucunement aux objectifs et finalités du contournement est, notamment en termes de trafic de transit.

L'aménagement des accès en rive droite du pont Flaubert viendra finaliser l'opération du pont et permettra de répondre aux situations de congestion existantes du fait des conditions géométriques de raccordement des voies dans ce secteur particulier. C'est un projet inscrit au CPER 2015-2020 (avec des financements permettant de mener des premières études) que l'État est prêt à engager dès lors qu'il sera en possession des conclusions du schéma directeur des mobilités des quartiers Ouest porté par la Métropole.

S'agissant de la **liaison entre la Métropole et Barentin**, le Président de la Métropole Rouen Normandie et le Maire de Barentin ont saisi le Premier ministre par courrier du 4 décembre 2020. L'État partage le souci exprimé d'une amélioration de la desserte en matière de transport collectif entre Rouen et Barentin et examine avec le plus grand soin, pour y apporter des réponses précises, les pistes proposées par le courrier, tant par la voie routière (bus à haut niveau de service) que ferroviaire (restructuration des gares existantes). Néanmoins, la faisabilité des améliorations souhaitées reste toutefois à démontrer par le biais d'études approfondies, à engager.

Enfin, s'agissant de l'aide en matière de transports urbains, un travail est en cours pour examiner les demandes d'aides de la Métropole pour financer les 295 M€ prévus sur la mandature en matière de transports urbains (dont 254 M€ pour le remplacement des bus à motorisation diesel).

*

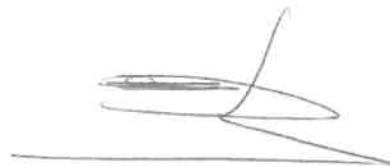
* *

En définitive, au vu de ces éléments, il convient de rappeler que le projet présenté de contournement Est est aujourd'hui équilibré et soutenable au plan écologique. Au regard du calendrier technique et juridique qu'implique la désignation du concessionnaire avant fin 2022 et du compte-à-rebours qui en découle, il importe que les collectivités concernées s'expriment rapidement sur la confirmation de leur engagement financier tel qu'il a été défini en septembre 2017.

Telles sont les précisions complémentaires que je tenais à porter à votre connaissance dans un souci de transparence et pour permettre au débat de se tenir avec toutes les informations nécessaires.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président du Conseil régional, Monsieur le Président du Conseil départemental, Monsieur le Président de la Métropole Rouen-Normandie, l'expression de ma considération la plus distinguée.

bien à vous,



Pierre-André DURAND

Monsieur Hervé MORIN
Ancien ministre
Président du Conseil régional de Normandie

Monsieur Bertrand BELLANGER
Président du Conseil départemental de la Seine-Maritime

Monsieur Nicolas MAYER-ROSSIGNOL
Président de la Métropole Rouen-Normandie

