

Délibération 5.3
PROJET DE CONTOURNEMENT EST DE ROUEN, AVIS DU DEPARTEMENT

Intervention de Hubert WULFRANC

Monsieur le Président, chers collègues,

Je souhaiterais tout d'abord, au nom de notre groupe, remercier le Président de notre assemblée d'avoir répondu positivement à notre demande d'organisation d'un débat sur la problématique du Contournement Est de Rouen quand celui-ci est parfois refusé dans d'autres hémicycles institutionnels.

En effet, si votre majorité défend une position qui n'est pas la nôtre, vous ne fuyez pas le débat comme le font les représentants de l'Etat, maître d'ouvrage que vous avez sollicité, comme nous vous l'avions suggéré, afin d'éclairer l'échange de ce jour. Une absence de quelques grands élus et des décideurs, lourde de sens, que nous ne pouvons manquer d'interpréter comme un aveu de fébrilité sur un projet mal ficelé et qui ne fait pas l'objet d'un consensus.

Comme vous le savez, les élus Communistes / Front de Gauche de la Métropole rouennaise, du Département, de la Région et des municipalités concernées, sont vent debout contre ce projet dont le tracé a été imposé unilatéralement par les services de l'Etat en 2013. Ils ne sont pas seuls à s'opposer à ce projet. Des élus de différentes sensibilités politiques, dont des maires sont également mobilisés contre ce mauvais tracé.

L'opposition des élus Communistes / Front de Gauche est fondée sur une analyse critique des caractéristiques de ce projet qui ne réponds pas aux objectifs qui lui ont été assignés, et dont l'économie générale est selon nous totalement négative.

Concernant l'objectif premier affiché de décongestionner le trafic routier de la Métropole rouennaise, nous nous inscrivons résolument en faux contre l'argumentaire développé par la DREAL et les partisans du contournement. En effet, les reports de trafics escomptés suite à la réalisation du contournement sont contestés par l'Autorité environnementale dans son avis rendu en février dernier.

Tout d'abord, celle-ci indique que l'exercice d'évaluation du report de trafic est rendu difficile du fait des incertitudes qui pèse sur le niveau du péage qui sera exigé des utilisateurs de l'infrastructure. Plus celui-ci sera élevé, moins l'équipement sera utilisé. Néanmoins, en l'état des données à sa disposition, l'Autorité environnementale table sur un report marginal des trafics au sein de l'agglomération à hauteur de 5%. Autrement dit ce n'est pas le grand soir attendu des habitants de l'agglomération et des usagers de nos routes.

Les services de l'Etat eux même, avouent à demi-mot que la réalisation du contournement Est de Rouen, tel qu'arrêté, n'aura aucun impact sur le trafic routier au sein de l'agglomération rouennaise.

En effet, sur la base des chiffres du CEREMA missionné par la DREAL, la circulation augmentera sur les principaux axes pénétrants de l'agglomération à l'horizon 2024 malgré la réalisation du contournement. Le trafic routier sur la Sud III augmenterait ainsi de 3,6%, celui du pont Flaubert de 38% tandis que celui du tunnel de la Grand Mare augmenterait de 14%. Seul le trafic du pont Mathilde serait susceptible de diminuer de 1,6%.

Si l'objectif premier du contournement Est est de décongestionner la circulation au sein de l'agglomération et de sa ville centre, force est constaté qu'il ne constitue en aucun cas la solution la plus adaptée, y compris à court terme.

De même, faut-il rappeler que les études de trafic réalisées dans le cadre de ce projet ne tiennent en aucun lieu compte du projet de construction de la gare nouvelle Rive Gauche et de ces incidences sur le trafic routier ? C'est proprement incohérent lorsque l'on sait qu'il s'agira là d'un pôle de centralité majeur à l'horizon d'une vingtaine d'années.

Toujours en terme de transport, le projet de contournement n'est adossé à aucune proposition étudiée et programmée de développement et d'amélioration des transports en commun, notamment sur la rive Sud-Est de la Métropole qui dispose d'une offre de transport collectif très insuffisante au regard des besoins. Pire, ce projet ignore, voir annule, toute ambition de mise en œuvre d'un projet de train cadencé interurbain sur l'axe Elbeuf/Rouen/Barentin.

Aujourd'hui, près de 70% des déplacements réalisés au sein de l'agglomération rouennaise sont en moyenne inférieurs à 7 kilomètres. Ces déplacements en véhicules légers notamment pour aller travailler ne seront pas concernés par cette infrastructure à péage. Il n'y a aucune amélioration à attendre de ce projet en terme de décongestionnement réel des routes de l'agglomération puisque les populations salariées ne constituent pas le cœur de cible du projet.

Les véritables bénéficiaires visés par l'infrastructure sont les entreprises de la place portuaire rouennaise qui entendent disposer d'une desserte fiable et rapide dans une optique de course à la compétitivité. Pour ces dernières le temps, c'est avant tout de l'argent et autant de bénéfices potentiels à générer. Des entreprises portuaires, qui rappelons le, sont situées pour l'essentiel à l'ouest de l'agglomération et qui dispose déjà à ce titre, de la proximité immédiate de l'A13, de l'A150 et de l'A151 via le pont Flaubert, dont il faut réaliser les accès définitifs.

L'intérêt des entreprises, les fameuses forces vives actrices du territoire, comme si les besoins des salariés comptaient pour quantité négligeable, figure ainsi en première place de la « Charte pour une valorisation réciproque de l'infrastructure et du territoire » adopté, ou en attente d'adoption, par la Région, les Départements de Seine Maritime et de l'Eure ainsi que les intercommunalités concernées.

Le second objectif assigné au projet pour le vendre au grand public, à savoir l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie, de l'air et de l'eau au sein de la Métropole rouennaise et son centre ville, ou encore celui de la préservation des paysages relève, au mieux de la gageure, et au pire, de l'enfumage.

En effet, les maigres améliorations attendues de ce projet pour le centre ville de Rouen apparaissent totalement disproportionnées au regard des risques encourus par les populations directement impactées par l'infrastructure.

Si les simulations officielles tablent sur une très légère amélioration de la qualité de l'air sur le centre ville rouennais, de l'ordre de 5 à 10% d'émission de polluants en moins, laquelle reste néanmoins hypothétique, du fait de l'augmentation du trafic routier annoncé sur Rouen, cette amélioration se ferait au prix certain d'un accroissement des émissions de polluants au-delà des normes sanitaires européennes sur les bassins de vie impactés et plus particulièrement sur les communes d'Oissel et de Saint Etienne du Rouvray.

Ainsi l'Autorité environnementale a relevé dans son avis que les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂) dépasseraient en moyenne annuelle les 20 microgrammes par mètre cube sur 200 à 300 mètres sur le périmètre du rond point des vaches pour un seuil sanitaire fixé à 10 microgrammes. Sur le même périmètre, les concentrations de particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 microns (PM₁₀) sont évaluées en moyenne annuelle à 47 microgrammes par mètre cube alors que le seuil sanitaire est fixé à 40 microgrammes.

Enfin, l'Autorité environnementale a relevé que les concentrations des particules inférieures à 2,5 microns, les polluants les plus susceptibles de générer des cancers, ne sont tout simplement pas mentionnées par l'étude des services de l'Etat.

Des polluants cancérigènes émis en masse sur des quartiers d'habitat et d'activités adjacents au rond point des vaches notamment, et dont la concentration interroge donc sérieusement l'Autorité environnementale et ce, au regard de l'absence de solution apportés par les services de l'Etat, si ce n'est le dérisoire recours à Air Normand pour mesurer les dégâts. Les populations de ces communes souffrent déjà davantage des pathologies respiratoires lourdes telles que l'asthme ou encore des cancers des voies aériennes.

Ainsi, le diagnostic santé-social établi par l'Agence Régionale de Santé en collaboration avec la ville de Saint-Etienne-du-Rouvray en septembre 2013, indique que les taux de mortalité par cancer du poumon et des voies aéro-digestives supérieures représentent près de 50% des décès prématurés consécutifs à un cancer. Un indicateur à mettre en corrélation avec celui de l'asthme dont 12% des adultes haut-normands souffrent, soit le double de la moyenne nationale.

Concernant l'amélioration de la sécurité des axes de circulations au cœur de la Métropole, les partisans du contournement citent à l'envie le précédent de l'accident du pont Mathilde qui a enflammé des caravanes de forains. En l'état, le viaduc de raccordement au RD 18^E survolerait à 14 mètres de hauteur des zones d'activités et d'habitats immédiatement contigus de Saint-Etienne-du-Rouvray. On peut dès lors se demander si ces populations auraient droit à moins de considération de la part des pouvoirs publics que le reste des habitants de la Métropole.

Outre les émissions de polluants liées au trafic routier, ces mêmes riverains Stéphanois et Osseliens seront confrontés à des nuisances sonores particulièrement accrues. Des habitants vivant déjà à proximité immédiate de la ligne ferroviaire Rouen - Paris, et qui seront confrontés par la suite, à la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie. C'est un véritable enfer sonore que l'on promet à ces populations. Des nuisances sonores dont Christophe Bouillon, Président du Conseil National du Bruit, estime le coût social à 20 milliards d'euros rien que pour les nuisances générées par les transports, principale source de bruit infligés aux populations.

Vous le savez, et il faut le dire, ce périmètre de vie n'en serait pas quitte pour autant avec le Contournement. En effet, la Charte de valorisation de l'infrastructure propose également d'instaurer des bandes d'isolement le long de l'équipement permettant d'autres usages plus ou moins impactant tels que la LNPN citée plus haut. C'est donc l'édification d'une véritable muraille de séparation qui est promise aux communes d'Oissel et de Saint-Etienne-du-Rouvray.

Un charmant point de vue en effet puisque la Charte de valorisation propose, non sans cynisme, de mettre en valeur les paysages traversés par l'autoroute et de s'approprier les grands viaducs pour en faire je cite : « une identité du territoire et des points de vues ». Les habitants des territoires traversés par le viaduc de raccordement au RD18E apprécieront moyennement la mauvaise blague...

En effet, n'est pas le viaduc de Millau qui veut. Les auteurs de cette Charte croient-ils réellement à ce qu'ils écrivent. Imaginez-vous sérieusement que les automobilistes emprunteront ce viaduc autoroutier payant dans l'objectif de contempler les territoires Stéphanois et Osseliens sur lesquels certains décideurs économiques patronaux entendent déporter toutes les nuisances et les activités économiques les moins valorisantes ?

Le projet de contournement de Rouen, nous dit-on, doit permettre de développer l'économie et la création d'emplois sur le territoire métropolitain et sa ville centre en particulier.

Si l'engouement touristique semble motiver la réalisation de l'infrastructure... les instances dirigeantes de la Métropole et les décideurs patronaux font également le pari du développement des activités tertiaires supérieures à Rouen et des zones logistiques en périphérie dans une optique, nous dit-on, de compétitivité et d'attractivité économique de la Métropole à l'échelle du Nord/Ouest européen.

Cette stratégie de développement de la place de Rouen comme plateforme d'accueil de sièges sociaux et de plateforme de gestion de flux de marchandises fait totalement l'impasse sur l'emploi industriel à valeur ajoutée localisé sur site. Les fonctions relevant du tertiaire supérieur et de la logistique sont en outre, les moins pourvoyeuses d'emplois. De plus, la réalisation du Contournement Est, tel que proposé par l'Etat, reporterait de 10 ans au moins la reconquête des friches disponibles de la zone d'activité Seine Sud tout en dénaturant radicalement le projet initial de reconversion.

Un projet qui devait capter l'accueil de filières industrielles innovantes telles que la chimie biosourcée, selon les propos mêmes de Laurent Fabius lorsque celui-ci présidait la CREA. Je me permets de rappeler que Seine Sud, située sur les communes d'Oissel et de Saint-Etienne-du-Rouvray constitue aujourd'hui la plus grande zone d'activités à reconvertir d'un seul tenant au cœur de la Métropole.

Au lieu d'une reconquête industrielle, Seine Sud accueillerait des activités logistiques routières supplémentaires, rendant l'air toujours moins respirable, ainsi que des activités de reconversion des déchets de la région parisienne.

Interrogé par la presse, le directeur de l'aménagement territorial et de l'environnement de Haropa – Port de Rouen a déclaré récemment : « Paris arrive à un point de saturation pour la question du traitement des déchets, qu'il s'agisse des déchets du BTP, des déchets industriels, des déchets de voitures ou des déchets banaux. On pourrait observer plusieurs actions destinées à faire de Rouen une zone de transit pour le traitement de ces déchets, voire comme zone de traitement et de transformation de ces déchets. Nous appelons cela l'écologie industrielle. Et je peux vous dire que la zone Seine Sud est très bien placée pour accueillir ce type d'activité ». Tout est dit.

Le projet économique porté par la Métropole et les partisans du Contournement Est de Rouen induit une division socio-économique particulièrement marquée à l'échelle du territoire métropolitain qui n'aurait pas été sans déplaire à Jean Lecanuet.. Ainsi, la ville centre se réserverait l'accueil des cadres et des classes moyennes supérieures dans un périmètre apaisé et valorisé, concentrant les projets touristiques

et culturels, tandis que la périphérie concentrerait les actifs ouvriers, employés, petites classes moyennes inférieures dans un périmètre anonyme et déprécié.

Un aménagement du territoire qui n'est pas sans rappeler la philosophie du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) élaboré au début des années 70, qui prévoyait la réalisation d'une deux fois deux voies qui devait couper le territoire de Saint-Etienne-du-Rouvray en partant à proximité de l'actuel Zénith, pour rejoindre le rond point des vaches. Un schéma qui prévoyait également la construction de grands ensembles supplémentaires sur cette commune pour en faire une ville de 70 000 habitants et ce, afin de reloger les populations de Rouen dont on rasaient les quartiers insalubres.

Les propos du Président du MEDEF Rouen / Dieppe, monsieur Kerouedan, sont à ce titre particulièrement édifiants du projet d'aménagement territorial patronal. Interrogé sur une proposition alternative de contournement de Rouen par l'ouest ce dernier affirme, je cite : « Un itinéraire Ouest par le pont Flaubert serait une hérésie écologique, en particulier du fait de la proximité du futur éco-quartier Flaubert. Déjà que le pont Flaubert est saturé, rajouter quelques milliers de camions et de voitures ce sera l'enfer ». Ce qui paraît donc inadmissible pour certains deviendrait, par on ne sait quel raisonnement, acceptables pour d'autres.

Pendant que la ville centre accueillerait les quartiers écologiques desservis par des transports collectifs performant ainsi que les activités les plus valorisantes, socialement et économiquement parlant, les habitants du sud-est de l'agglomération, déjà socialement plus éprouvés, seraient condamnés à vivre dans des conditions environnementales et sanitaires dangereusement dégradées. En terme d'aménagement équilibré et harmonieux du territoire on peut mieux faire mais malheureusement c'est bien un aménagement territorial de classes qui est promis aux populations du Sud/Est rouennais

Concernant la réalisation à proprement dite du contournement, les services de l'Etat ont retenus la solution du recours à un concessionnaire privé condition sine qua non, selon eux, pour financer ce projet de près de 900 millions d'euros HT.

Selon le montage financier arrêté, l'Etat et les collectivités locales apporteraient 490 millions d'euros sur fonds publics au concessionnaire pour réaliser l'équipement. Précisons que les collectivités territoriales, Région, Département, Métropole devront apporter 200 millions d'euros au pot commun. Or, les exécutifs des grandes collectivités se gardent bien de poser la clé de répartition. Vous me direz que c'est finalement le même argent public, celui des contribuables. Il est attendu du concessionnaire retenu qu'il apporterait les financements complémentaires. Si ce choix peut s'analyser comme un aveu d'impuissance des élus favorables au projet, il s'apparente avant tout à un véritable cadeau fait au grand groupe du BTP qui emporterait la concession.

Un cadeau réévalué du prix du péage qui vous conduit à affirmer, monsieur le Président, que « le Département restera attentif aux modalités de tarification pour les usagers locaux ». Un propos toujours somme toute gratuit.

Enfin, les collectivités locales seront appelées le cas échéant, et donc très vraisemblablement, à participer à la couverture du déficit d'exploitation de l'infrastructure afin d'assurer une rente au concessionnaire.

Dans quelle impasse financière êtes vous prêt à engager le Département de Seine Maritime qui se trouve déjà être dans une situation compliqué du fait des désengagements financiers de l'Etat, et de l'explosion de la dépense sociale, qui réduisent déjà les capacités d'investissement propre de notre collectivité ? 5, 10, 20 millions d'euros ou plus devront-ils être versés au pot commun du Contournement Est ? Des crédits que vous ne consacrerez pas à vos compétences premières que sont les collèges, le soutien aux établissement d'hébergement de personnes âgées ou l'entretien du réseau routier départemental existant.

Pour l'ensemble de ces raisons et nous n'en n'avons pas fait le tour, loin de là, le groupe des élus Communistes, Républicains / Front de Gauche votera contre le projet d'avis favorable soumis à l'examen de notre collectivité.

En tout état de cause, nous demandons à chacun des membres de l'assemblée départementale de bien prendre en considération les doutes objectivement fondés sur l'utilité et l'efficacité de ce tracé de contournement en même temps que ses conséquences, elles indubitables, sur la qualité de vie de plusieurs bassins d'habitat.

Chers collègues, si votre ligne de conviction embrasse sincèrement le droit de tout à chacun à un développement durable de sa personne, de son environnement familial et familial au quotidien, vous réserverez votre vote aujourd'hui, au bénéfice des doutes persistants sur ce dossier et de l'éthique personnelle que chaque élu peut légitimement exercer dans son choix de vote indépendamment de son engagement politique.