



Association  
pour  
le  
CONTOURNEMENT  
EST DE ROUEN

---

**CONTRIBUTION DE  
L'ASSOCIATION POUR LE  
CONTOURNEMENT EST DE  
ROUEN  
à  
L'ENQUÊTE PUBLIQUE  
PORTANT SUR LE PROJET DE  
CONTOURNEMENT EST DE  
ROUEN - LIAISON A28-A13**

---

Juillet 2016

---

## L'Association pour le Contournement Est de Rouen

---

L'Association pour le Contournement Est de Rouen (ACER) est une association loi 1901, fondée en mars 2005, composée, à l'initiative de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute Normandie, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, du Port Autonome de Rouen, de personnes morales de droit privé et public.

L'association est porte-parole et membre du Collectif pour le Contournement Est, composé de fédérations d'entreprises, de syndicats professionnels, de clubs d'entreprises, de compagnies consulaires, représentant les entreprises de la métropole.

L'ACER a pour objectif de promouvoir et de favoriser par tous moyens, auprès des pouvoirs publics et de l'opinion, la réalisation effective et dans les meilleurs délais du Contournement Est de Rouen. Cette infrastructure, visant à renforcer l'attractivité de l'agglomération et à affirmer sa vocation métropolitaine, a aussi pour but de désengorger le centre-ville des flux de camions en provenance ou à destination du pôle industrialo-portuaire. Cette réalisation s'inscrit dans l'axe européen Nord-Sud à l'Ouest de l'Europe, dans le tracé de l'axe Calais Bayonne, au sein duquel Rouen constitue aujourd'hui le maillon manquant.

La détermination constante de l'ACER à défendre les principes fondamentaux de cette liaison routière visant à soutenir l'emploi, à assurer la sécurité et la santé des personnes au sein de l'agglomération rouennaise, n'a jamais failli tout au long de la procédure d'élaboration du projet, elle nous conduit aujourd'hui à vous exprimer le souhait que cette infrastructure, indispensable pour la nouvelle Métropole et attendue depuis 40 ans, soit réalisée.

## Historique du projet

---

Cette infrastructure, avec les 40 années d'élaboration qu'elle a connues avant l'Enquête Publique, est un projet inscrit dans de nombreux documents. Elle est identifiée comme infrastructure à réaliser dans les **Schémas Directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1972 et de 2001** de l'agglomération Rouen-Elbeuf. En 1998, elle figure dans le **Dossier de voirie d'agglomération** ainsi que dans le **Plan de Déplacements Urbain de 2000**.

En 2002 le Contournement Est est pris en considération dans les **Schémas multimodaux de services publics de transport**. La **Carte des infrastructures routières à long terme de 2003** le mentionne.

Le premier **Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération Rouen-Elbeuf de 2004** ainsi que le **Schéma Régional des Infrastructures de transports de 2010** rappellent la nécessité de réaliser cet équipement routier.

En 2015, le Contournement Est de Rouen est reconnu comme infrastructure nécessaire au développement de la Métropole Rouen Normandie dans le **Schéma de Cohérence Territoriale et le Plan de Déplacements Urbain de 2015**.

Chacune des enquêtes administratives a montré combien le Contournement Est de Rouen s'avérait indispensable pour le territoire rouennais. Ce projet d'infrastructure a fait l'objet de nombreuses études et concertations.

La première décision d'étudier la faisabilité apparaît en 1998 avec un **Arrêté Préfectoral définissant le périmètre d'étude**. Puis en 2000 le **Contrat de Plan État Région 2000/2006** approfondit les études sur le contournement. En 2004 une **décision ministérielle** arrête le principe de la nécessité d'étudier la réalisation de l'infrastructure

En 2005 un **Débat public** a conclu que le projet de contournement était compatible aux critères du **Grenelle 1 de l'environnement**. Il a ensuite fait l'objet d'une inscription au **Schéma National des Infrastructures de Transport** et obtient un classement prioritaire par la **Commission « Mobilité 21 »**, choix confirmé par le Premier Ministre. Après 10 années de mise à l'épreuve, le projet dispose aujourd'hui d'un **tracé définitif**, reconnu par les instances européennes et présenté lors de la **Concertation publique en 2014**. Il fait l'objet d'un consensus du monde socio-économique local et de la majorité des collectivités locales.

L'ACER se félicite de la volonté de poursuivre la procédure engagée depuis 2005 par les services de l'État et de la décision ministérielle d'ouvrir l'Enquête Publique.

## Enjeux du projet

---

### ■ *Les grands flux de marchandises*

Un des enjeux majeurs du projet de Contournement Est de Rouen réside dans la **nécessité d'assurer la continuité routière européenne Nord Sud**.

L'axe Calais Bayonne représente un flux important entre Gibraltar et l'Europe du Nord. Le Port de Rouen a le privilège d'être sur cet axe Nord-Sud, à la croisée des grands flux Est-Ouest initiés par Port 2000. C'est pourquoi son tracé doit s'infléchir au plus près de la zone industrialo-portuaire pour que l'agglomération rouennaise devienne la grande plate-forme logistique du Nord-Ouest.

Le Contournement Est de Rouen permettra **d'assurer la continuité du contournement du bassin parisien**. Le Contournement dans son intégralité (rocade Est et liaison A28/A13) est une priorité pour permettre l'accès facile des céréales sur le port de Rouen, au débouché de la route du blé.

Cette infrastructure constituera d'une part une alternative pour se rendre du Nord au Centre de la France sans passer par Paris et d'autre part répondra à la nécessité d'achever le maillage des grands centres urbains situés sur la grande rocade autour de Paris.

Le Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 constitue un lien vital entre deux filières économiques complémentaires présentes sur le territoire normand : la **Glass Valley** dans la vallée de la Bresle et La **Cosmetic Valley**.

Tout d'abord, la **Glass Valley**, pôle d'excellence normand-picard, reconnu en 1999 comme **Système Productif Localisé**, car il constitue un bassin d'emploi développé autour d'un même savoir-faire : le flaconnage de luxe. Au niveau mondial, elle produit plus de 75% des flacons pour la parfumerie, les spiritueux ou la pharmacie et regroupe 65 entreprises, employant plus de 7 000 salariés spécialisés.

En second lieu, la **Cosmetic Valley** qui est le pôle de compétitivité national spécialisé dans la production de biens de consommation de la filière des parfums et des cosmétiques en France. Créée en 1994, elle s'étend sur huit départements et trois régions (Normandie (Louviers / Val-de-Reuil), Île de France, Centre Val de Loire) et rassemble sur son territoire plus de 500 PME/PMI de la filière parfumerie cosmétique représentant 18 milliards € de chiffre d'affaires et accueille 36 578 emplois.

Le Contournement Est de Rouen représente une **infrastructure indispensable pour l'amélioration des accès de la Métropole Rouen Normandie**, assurant d'une part la liaison entre les autoroutes A28 et A13 et dans un second temps garantissant grâce à la Rocade Est la connexion entre les grands axes routiers Nord/Sud et Est/Ouest (RN31, RD6015, RD6014 et RD321) et les zones industrialo-portuaires (HAROPA Grand Port Maritime de Rouen et port fluvial).

#### ■ ***Le Contournement Est de Rouen dans le contexte économique lié aux activités portuaires***

Rouen a toujours été le point de rupture entre le maritime et le multimodal terrestre et le transport maritime reste le mode le plus compétitif et le moins polluant. Il est admis que 30 000 tonnes de marchandises pour un navire correspond à 6 convois fluviaux ou 750 wagons soit 1 500 camions.

Le **Grand Port Maritime de Rouen est à le 1er port céréalier européen et 1er port français** pour l'exportation de farine, de sucre, d'engrais et l'importation de papier et de produits pétroliers raffinés. De par sa position de port d'intérieur, enclavé au centre d'une grande agglomération, son approvisionnement nécessite une part multimodale plus importante que les ports de façade maritime. Pour exemple, l'approvisionnement des silos rouennais depuis les campagnes environnantes s'effectue par une rotation quotidienne de 1 300 camions pendant la saison de récolte des céréales.

L'étude de stratégie de positionnement de l'axe Seine-Oise dans la perspective du développement des ports du Havre et de Rouen et de l'arrivée de Canal Seine Nord Europe, de mai 2009, confirme **l'importance du Contournement Est pour permettre la fluidification des trafics routiers dans le cadre du développement des Grands Ports Maritimes**. Cette nouvelle infrastructure contribuera à améliorer l'excellence des pré et post acheminements terrestres indispensables dans le contexte de concurrence nationale, européenne et mondiale.

Elle contribuera à **assurer un bon maillage des zones industrialo-portuaires et commerciales de la Métropole de Rouen et à garantir une connexion routière essentielle aux nouvelles plates-formes multimodales projetées sur les sites de Seine Sud et Pitres le Manoir** qui ont été identifiés comme ne disposant actuellement pas d'un bon accès routier.

## ■ **Décongestion des trafics routiers de la métropole**

Le Contournement Est, dans le contexte économique lié aux activités portuaires, participera à **décongestionner le centre-ville et à fluidifier le trafic routier journalier de l'agglomération rouennaise.**

À l'évidence, comme le montre le dossier d'Enquête Publique du maître d'ouvrage, le trafic de transit (hors A13) sera absorbé par le Contournement Est en raison des mesures d'interdiction de circulation depuis les pénétrantes et jusqu'au centre de l'agglomération. Le trafic de transit de marchandises devrait emprunter en totalité le contournement Est.

De même l'infrastructure assurera que le pont Mathilde ne soit plus majoritairement emprunté par les véhicules particuliers effectuant la traversée de l'agglomération.

Des effets des détournements conséquents sont attendus sur les trafics d'échange notamment ceux qui se font avec les zones industrialo-portuaires, qui devront à terme emprunter le contournement Est, entre l'A28 et l'A13. 517.000 poids lourds alimentent annuellement le GPMR soit environ 1 400 poids lourds/jour dont plus de 1 300 camions/jour de céréales en période de grande activité qui convergent vers les silos rouennais. Pour ces trafics poids lourds d'échanges répartis sur 19 pénétrantes de la métropole rouennaise, la route est le seul mode de transport pertinent pour permettre les échanges avec l'ancienne Haute-Normandie.

Le lien routier du Contournement Est facilitera les trajets domicile/travail notamment grâce à la rocade Est qui assurera un meilleur accès depuis les zones d'habitat à forte densité urbaine qui se concentrent sur les plateaux Nord et Est vers les zones industrielles de l'agglomération (Port maritime, port fluvial, et zones industrielles rive gauche).

Il contribuera à soulager le trafic routier dans le centre et sur l'ensemble des pénétrantes de l'Est de la Métropole, notamment grâce à la branche reliant le sud de l'agglomération rouennaise à la hauteur de Saint-Etienne-du-Rouvray. Il représente donc un instrument de cohésion et d'attractivité économique dans le contexte d'une Métropole régionale.

Le projet de contournement Est permet un délestage important des itinéraires urbains, en particulier pour les trafics d'échanges et pour une partie des trafics internes à l'agglomération. Il contribue à réduire, sur les axes concernés, les nuisances générées par le bruit et la pollution, et favorise, par la libération des emprises de voiries, la mise en œuvre d'un meilleur partage de celle-ci en faveur des transports collectifs urbains et des modes doux de déplacements.

## ■ **Pollutions urbaines et périurbaines, réduction des gaz à effet de serre**

Avec le Contournement Est sont attendues, sur le périmètre de la Métropole Rouen Normandie et sur celui de la Communauté d'Agglomération Seine Eure, des améliorations de la qualité de l'air. Selon l'étude réalisée par ARIA Technologie, les émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) devraient être en baisse de 13% avec le Contournement Est. Air Normand estime que les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) seraient réduites de 7% avec le Contournement Est. En octobre 2005, l'ADEME Haute-Normandie affirme qu'« Un effet de déplacement des flux centre cuvette vers la périphérie plateau aura un effet de dilution et de meilleure dispersion des polluants.... ».

L'amélioration des performances technologiques sur les poids lourds, conjuguée avec un accès plus rapide vers les centres de chalandises, sont à prendre en compte dans l'objectif de réduire la consommation de carburant. Un véhicule pollue moins lorsqu'il circule sur un réseau qui n'est pas congestionné et s'il circule à une vitesse la plus constante possible.

Ainsi dans 10 ans, une circulation fluide sur le Contournement Est et les pénétrantes de la métropole, conjuguée à l'amélioration des performances technologiques sur les motorisations des poids lourds et véhicules diesel assureront des émissions polluantes réduites par rapport à celle du parc de véhicules actuel.

À défaut de réalisation du Contournement Est de Rouen, l'augmentation des trafics sur les axes actuels, notamment la Sud III, le boulevard Maritime et la RD18E desservant les zones industrielles, ne feront qu'accroître les émissions polluantes.

#### ■ *Attractivité du cœur de métropole*

Le grand projet urbain Seine Ouest qui s'étend sur 800 hectares vise à recomposer d'anciens sites industrialo-portuaires en vue d'étendre vers l'Ouest le centre de l'agglomération. Il concerne toutes les fonctions métropolitaines : habitat, activités tertiaires et commerciales, services, loisirs, culture, université et grandes administrations.

Pour rendre attractif le centre-ville et ces nouveaux quartiers Ouest (Écoquartier Flaubert, quartier Luciline,...), il est impératif de limiter les nuisances routières. Il n'est donc pas raisonnable de considérer l'éventualité de faire circuler les flux de véhicules en provenance de l'Est de la métropole par l'Ouest utilisant l'A29 puis l'A151 puis le pont Flaubert pour ensuite emprunter la 2x2 voies Sud III.

Un tel itinéraire conduira à faire traverser en plein cœur de la Métropole (Pont Flaubert et voie Sud III) les trafics qui sont identifiés comme ne devant plus la traverser. Cela rechargerait considérablement en trafics routiers (voitures et poids lourds) la voie Sud III qui actuellement est déjà sujette régulièrement à des phénomènes de saturation et de congestion de circulation, s'accompagnant d'augmentation d'émissions de gaz à effet de serre dans ce secteur.

La présence d'un Écoquartier (actuellement en construction) à la tête Sud du pont Flaubert est incompatible avec les niveaux de trafics que le passage par l'Ouest occasionnerait et avec les projets de la Métropole Rouen Normandie de développement des transports en commun sur le pont Flaubert.

Enfin, depuis la décision ministérielle de mars 2006 de privilégier un contournement rapproché à l'Est de Rouen, il n'y a pas eu d'études portant sur l'opportunité d'un contournement par l'Ouest. Aucun projet de ce type ne figurait à l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) établi en 2009. De même, la commission « Mobilité 21 » n'évoque pas de projet de contournement Ouest de Rouen.

C'est pourquoi l'ACER considère que les propositions émises de contournement par l'Ouest par certains intervenants lors de l'Enquête publique ne sont pas une alternative au projet de Contournement Est tel que proposé par le Maître d'Ouvrage.

## ■ *Attractivité touristique*

L'attractivité touristique de la ville de Rouen passe par une amélioration de ses accès. Les manifestations prestigieuses telles que l'Armada ou Normandie Impressionniste attirent un public soucieux de pouvoir circuler sur un réseau routier performant. La ville de Rouen est aussi caractérisée par la présence et le développement d'une activité de croisières maritimes et fluviales. **Rouen pourrait en tirer profit en améliorant l'accueil des paquebots.** Une circulation décongestionnée et libérée des trafics poids lourds de transit ou d'échange consolidera l'image attractive du centre-ville.

Au niveau régional, le projet aura un impact favorable sur le tourisme, notamment pour le territoire rouennais et le Nord-Est de la métropole. Le littoral proche du Tréport, le pays de Bray et le pays entre Seine et Bray verront leur accessibilité depuis la région Ile-de-France facilitée par une connexion autoroutière plus directe mettant fin à la nécessité de traverser le centre-ville de Rouen. Les SCoT du Pays Dieppois et du Pays de Bray ont d'ailleurs clairement identifié le secteur d'activité touristique (hébergement, activité de nature et de plein air, patrimoine écologique) comme un atout de leur développement futur.

Cette amélioration d'accessibilité viendra conforter l'émergence d'un tourisme vert dans ces territoires à fort potentiel de développement touristique.

## ■ *Amélioration des conditions de Sécurité des circulations routières*

L'ACER rappelle que l'agglomération rouennaise concentre 10% des accidents causés par des véhicules en Seine-Maritime et Eure. En ce qui concerne les poids lourds, 28% des accidents régionaux, se passent en agglomération et 54% des accidents avec poids lourds se répartissent dans les trafics de transit et d'échange. Le Contournement Est a vocation à absorber une grande partie de ces trafics sur des voiries de type autoroutier. Ces dernières sont caractérisées par un haut niveau de sécurité puisque que la majorité des études conclut que **les autoroutes sont 5 fois plus sûres que les routes nationales et départementales.** Il est donc certain que le Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 aura un impact favorable sur l'accidentologie.

## **Une autoroute en concession avec péage**

Le dossier d'Enquête Publique du projet propose que le Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 soit réalisé par mise en concession, afin que l'infrastructure soit construite d'un seul tenant et dans un calendrier maîtrisé.

L'ACER, après de nombreux échanges avec les milieux économiques, et au regard de l'urgence de remédier au déficit d'infrastructure de circulation et à l'aulne des gains de temps de trajets projetés, estime qu'il est économiquement acceptable que le contournement se fasse sous forme d'une autoroute à péage et que cela ne constituera pas un obstacle pour les entreprises et pour les salariés.

Pour les entreprises, le péage est un coût supplémentaire qui sera minoré par les gains en temps et en productivité qu'elles pourront faire grâce à l'infrastructure. Les nombreuses entreprises qui ont manifesté leur soutien au projet estiment (depuis 2014) que l'infrastructure sera bénéfique à leur activité et que le coût de péage ne sera pas un frein à l'utilisation du contournement. Depuis le débat public de 2005, leur soutien au projet reste le même.

Pour les salariés, le coût du péage pourrait être un frein psychologique à l'utilisation quotidienne de l'infrastructure si son montant est trop élevé. C'est pourquoi il est souhaitable que le maître d'ouvrage envisage toute les dispositions pour que son coût reste le plus modéré possible (tarifs préférentiels abonnés, participation des collectivités envers les habitants du territoire,...).

L'ACER estime qu'il pourrait être nécessaire de communiquer auprès des salariés pour qu'ils prennent conscience des coûts réels des déplacements, et du coût des pertes de temps dans les embouteillages. De la sensibilisation à l'intérêt de recourir aux transports en commun (bus, covoiturage, train) est aussi souhaitable.



## Conclusion

---

En 2009, une **pétition engagée par un Collectif** composé de : L'association pour le Contournement Est de Rouen, La CCI de Rouen, La CCI de l'Eure, La CCI d'Elbeuf, Logistique Seine Normandie, Le Medef, La CGPME, Le Club Elan, Le Club EDEN, L'UPR, a recueilli plus de **2 800 signatures d'entreprises représentant 80 000 emplois** soit le 1/3 des 240 000 emplois de l'Agglomération de Rouen.

C'est donc en leur nom que nous exprimons l'attente d'une **réalisation de cet équipement au plus vite**, tout en respectant la réglementation propre à ce type d'aménagement.

En effet, les acteurs économiques restent mobilisés, avec d'autant plus de détermination, qu'ils viennent de souffrir de l'absence de ce contournement durant la longue période de fermeture du pont Mathilde de Rouen après sinistre. La Métropole Rouen Normandie, située sur l'axe majeur de Paris à la mer, en compétition avec les villes du Benelux ne peut éternellement rester dans cette situation pénalisante. Ce projet est capital pour l'avenir des activités industrialo-portuaires d'Haropa Ports du Havre/Rouen/Paris et sera gage d'un redressement du tissu économique local fortement impacté par la crise et la mondialisation.

L'Association pour le Contournement Est de Rouen et les milieux économiques, dont elle est porte-parole, estiment que le travail des services de l'État proposant en Enquête Publique un projet d'infrastructure autoroutière soumise à concession de contournement Est de Rouen correspond à la meilleure proposition au vu des enjeux économiques, environnementaux et humains.

L'ACER rappelle que l'intérêt général de cette infrastructure doit primer sur les intérêts des individus et regrette que lors des réunions de l'Enquête Publique une minorité d'opposants ait systématiquement monopolisé le débat.

L'ACER poursuit sa mobilisation sans faille afin d'obtenir une réalisation dans les plus brefs délais de cette infrastructure autoroutière d'intérêt général.

L'Association pour le Contournement Est de Rouen **demande à la Commission d'Enquête Publique la prise en compte de la parole des milieux économiques en émettant un avis favorable** à ce projet conforme à l'intérêt général.



Nicolas CARON  
Président