

Département Études-Aménagement

Tél : 02 32 38 81 40

Monsieur le Président

Monsieur Jean-Luc LAINÉ

Commission d'enquête publique

Préfecture de Seine-Maritime

DPCE - Bureau des procédures publiques

7 place de la Madeleine

76036 Rouen cedex

N/Réf. : GTL/LLE/CBI 16249

Objet : Liaison A28 – A13

Évreux, le 11 juillet 2016

Copie adressée au garant de la concertation

Monsieur le Président,

La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure a pris plusieurs délibérations en faveur du contournement Est de Rouen, puis de la liaison A28-A13, lors des différentes consultations qui ont accompagné le projet depuis près de vingt ans.

C'est donc avec une grande satisfaction que nous avons constaté, suite au rapport DURON qui a hiérarchisé les projets d'infrastructures inscrites au Schéma National d'Infrastructures de Transport, que cette liaison était devenue prioritaire. Après la consultation de 2014, le tracé a été retenu, et nous sommes dans une phase décisive d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Nous nous réjouissons que ce projet avance enfin à la bonne vitesse.

La CCI Portes de Normandie, qui représente 25 500 entrepreneurs et 133 500 emplois de l'Eure et de l'Orne, réaffirme ici sans ambiguïté son soutien au projet.

- **Précisions des représentants des entreprises de transports routiers concernant les propos d'opposants affirmant que la présence du péage ferait « sortir les camions » de la liaison A28-A13.**

Durant cette phase d'enquête publique des représentants associatifs ou de partis politiques ont émis de nombreuses craintes, dont certaines méritent des compléments.

Il a ainsi été affirmé que les poids-lourds n'utiliseraient pas la liaison A28-A13 parce qu'il y aurait un péage. Cette affirmation est un raccourci abusif.

Les professionnels du transport (FNTR, LSN) se sont récemment exprimés au nom de leurs adhérents pour expliquer que la question du péage était un « faux problème ». Pour les professionnels du transport routier, l'usage de la liaison A28-A13 sera autant lié à la sécurité de trajets –cf. le tragique accident qui a bloqué le pont Mathilde, ou à l'amélioration des temps de parcours qu'au seul élément de péage.

- **La liaison A28-A13 est une urgence économique.**

La liaison A28-A13 est une urgence économique pour les entreprises, particulièrement pour l'espace urbain eurois Vernon-Évreux-Louviers-Val de Reuil qui compte 230 000 habitants, 10 000 entreprises et 100 000 emplois.

L'accessibilité routière est une condition indispensable à l'attractivité des territoires et donc, au développement de l'emploi.

C'est ce qu'ont rappelé 2800 entreprises euroises et métropolitaines, représentant 80 000 salariés, depuis 2009, dans une pétition pour la réalisation rapide de ce projet autoroutier.

- **Assurer la continuité autoroutière européenne Nord/Sud (Axe Calais-Bayonne) pour alimenter le hub portuaire de la Vallée de Seine.**

Aujourd'hui, du fait du temps nécessaire à la traversée de Rouen, les trafics en transit privilégient l'Ouest Parisien, au détriment de l'Axe Calais-Bayonne. Pour les ports normands, cela diminue l'opportunité de compléter des chargements.

Il est essentiel d'assurer une connexion de Rouen et des agglomérations de l'Eure, vers le Nord et le Sud de l'Europe, sans contraindre les trafics à passer par la région parisienne. Dans ce sens, la liaison A28-A13 et sa continuité vers l'A154, sont indispensables et urgentes.

- **Organiser l'accès aux plates-formes multimodales portuaires le long de la Seine et faciliter les échanges.**

Pour le trafic de marchandises de longue distance, tout le monde cherche des alternatives à la route qui coûteraient moins cher à la tonne et diminueraient les émissions de CO².

Trois plates-formes portuaires majeures sont directement desservies par l'A28-A13 :

- le port maritime de Rouen (via la rocade Sud et Sud III),
- le port fluvial de Seine Sud et sa zone d'activité du côté de Oissel,
- le grand site Alizay – Pîtres – Le Manoir.

Le transport routier ne s'oppose pas aux modes de transport par mer, fleuve et rail, il les complète. En effet, le fleuve, la mer ou le rail ne passent pas devant la porte de chaque destinataire d'une marchandise, ni devant celle de chaque expéditeur.

Rouen est un port de fond d'estuaire, très proche de l'Ouest Parisien. Son accessibilité routière sur les 100 derniers kilomètres est une source majeure de compétitivité pour espérer concurrencer le port d'Anvers, principal port d'approvisionnement et d'expédition de l'Île de France.

Les terminaux portuaires seront d'autant plus performants qu'ils seront bien desservis par la route.

C'est particulièrement vrai pour le site Alizay - Pîtres - Le Manoir sur lequel la CCI de l'Eure a beaucoup travaillé.

Le développement d'activités industrielles de double A pourrait retrouver les niveaux de MREAL (2 millions de tonnes par an). Les flux logistiques sur Alizay - Pîtres - Le Manoir pourraient, selon les scénarii, entraîner à terme un trafic deux fois plus important que celui auparavant généré par la seule usine MREAL.

Même si une part importante du trafic pourra être assurée par la remise en état de l'appontement existant, puis la réalisation d'un deuxième terminal fluvial, il n'en demeure pas moins que sans l'A28-A13, les conditions de circulation seront à nouveau difficiles sur les communes de Pont de l'Arche, Igoville, Alizay et dans la basse vallée de l'Andelle.

Une nouvelle infrastructure franchissant la Seine est nécessaire à horizon de 10/15 ans. Le tracé retenu pour l'A28-A13 constitue la meilleure option. Son gabarit à deux fois deux voies est une nécessité.

- **Dé-saturer le trafic de l'A13 et assurer une redondance de franchissement de la Seine au Sud de Rouen**

A hauteur de Rouen, l'A13 sature et bouchonne de Tourville la Rivière à Criquebeuf. Normalement, l'A13 est d'abord destinée à absorber les trafics de transit entre Caen et Paris et surtout entre Le Havre et l'Île de France, mais, du fait de l'absence d'une liaison A28-A13-A154, les trafics de transit Nord-Sud s'y ajoutent.

La nouvelle infrastructure soustrairait près de 8 000 véhicules par jour, dont 1 700 poids-lourds (source dossier du maître d'ouvrage).

Il est urgent d'agir, pour qu'à horizon 2020, l'A13 ne soit pas entièrement bloquée aux heures de pointe, sachant que la saturation augmente le risque d'accident et que la paralysie de l'A13, qui se produit régulièrement, constitue aussi un risque économique. L'A28-A13 apporte une sécurité de trafic sur l'Axe Seine par redondance du franchissement de la Seine au Sud.

- **Désenclaver la Vallée de l'Andelle**

Il existe aussi pour cette liaison A28-A13, des enjeux d'aménagement du territoire.

La Vallée de l'Andelle est un bassin de vie et un pôle économique important, mais ses entreprises et ses habitants sont aujourd'hui écartés du développement de la métropole rouennaise. Les entreprises, à l'instar de Copirel, ont tendance à se relocaliser au débouché de l'Andelle.

Le désenclavement de cette vallée qui propose une qualité de paysage et recèle un potentiel touristique important, est donc un enjeu fort.

L'absence de liaison A28-A13 oblige aussi les poids-lourds venant de Cergy-Roissy ou Pontoise et voulant rejoindre la Normandie et la Bretagne, à quitter la D6014 et à descendre toute la Vallée de l'Andelle pour rejoindre l'A13. Cela contraint ces flux à passer par les centres-bourgs, avec d'évidentes nuisances et des risques importants.

L'A28-A13 sera un gain de temps important pour ces poids-lourds. L'infrastructure est aussi une nécessité pour la qualité de vie des habitants.

- **Assurer une bonne desserte de l'Est de l'agglomération**

L'agglomération Seine Eure est un pôle d'emplois (plus de 21 000 emplois) conséquent. Dans le même temps, les plateaux Est de Rouen se sont considérablement peuplés. De ce fait, les trajets domicile / travail augmentent fortement entre ces deux ensembles.

Le contournement Est de Rouen et son barreau vers l'Eure sont nécessaires pour faciliter ces relations de périphérie à périphérie.

Toutefois, lors des réunions de concertation, de nombreuses voix se sont élevées pour signaler que le péage représentait un impact non négligeable pour les faibles revenus. Il semble nécessaire d'étudier la mise en place d'un système d'abonnement pour les utilisateurs réguliers de cette nouvelle infrastructure qui constituerait pour eux une source de confort dans leurs trajets domicile / travail.

- **Valoriser le tourisme en Seine**

Rouen est une ville médiévale majeure dans l'écrin de l'Axe Seine. Elle est aussi la seconde agglomération du bassin parisien. C'est une métropole.

Le succès, toujours renouvelé de grandes manifestations touristiques telles que « Normandie Impressionnisme » ou « l'Armada », témoigne du potentiel de développement et d'attractivité de la ville.

La liaison A28-A13 est nécessaire pour baisser le trafic de poids-lourds en centre-ville, et ainsi libérer des emprises pour des aménagements touristiques et ludiques.

- **De grands enjeux en matière de qualité de vie.**

Le trafic de transit des marchandises (hors A13) devrait emprunter en totalité le contournement Est, du fait de la mise en place d'interdictions de circuler sur les départementales.

Le trafic d'échange et une partie de celui qui se fait avec les zones industrialo-portuaires, devraient aussi emprunter le contournement Est, l'A28 et l'A13. Ce sont 517 000 poids-lourds qui alimentent annuellement le Grand Port Maritime de Rouen (1 400 poids-lourds par jour). Par exemple, en période de grande activité, plus de 1 300 camions par jour approvisionnent les silos rouennais.

Le projet de contournement Est permettra ainsi un délestage important des itinéraires urbains, en particulier pour les trafics d'échanges et pour une partie des trafics internes à l'agglomération.

Il contribuera à réduire, sur les axes de pénétration dans Rouen, les nuisances générées, notamment le bruit et la pollution, et favorisera, par la libération des emprises de voiries, la mise en œuvre d'un meilleur partage de celles-ci en faveur des transports collectifs urbains et des modes doux de déplacements.

Il ne s'agira pas d'un simple report de nuisances du centre vers la périphérie mais d'une amélioration globale de l'exposition des personnes. Les consommations de carburant et donc les rejets de CO² ou les pollutions aux particules fines, ne sont pas comparables entre une circulation en milieu urbain (par les axes pénétrants) et une circulation sur route (par la liaison A28-A13).

Vous souhaitant bonne réception de la présente,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations très distinguées.

Le Président,



Gilles TREUIL