
HISTORIQUE!



Francis BIA

Val de Reuil
12 mars 2014

Événement organisé par "Non à l'autoroute!"

1972.

Projet dans le « Schéma Directeur d'Aménagement Urbain » (Livre Blanc).

1981.

Parution du projet dans le « Plan Aménagement Rural »

1992.

Un projet de rocade étudié et discuté par les acteurs économiques.

1993.

Une rocade Est privilégiée ou un boulevard périphérique soumis aux élus par Monsieur le Préfet Proust.

(Paris Normandie)

1942, Les experts prévoyaient une rocade ...

Vendredi 21 décembre 2012

Rouen

La sagesse des anciens

CONTOURNEMENT EST. En 1942, les experts prévoyaient une rocade... 80 ans plus tard. Le compte pourrait être bon.

En ce jour de prédiction morbide, il en est une moins glauque qui pourraient s'avérer juste, celle faite par les experts à la Reconstruction de Rouen en 1942. Leur projet prévoyait une rocade « qui forme une ceinture générale autour de l'agglomération ». Un plan « réalisable à longue échéance : 60 à 80 ans ! ». Le compte devrait être bon avec la réalisation du contournement Est à l'horizon des années 2020. La fameuse sagesse des anciens...

Du temps de la Seine-Inférieure

L'histoire commence par un courriel d'un lecteur reçu suite à l'article « Le contournement Est, c'est pour quand ? » (voir les éditions du 24 novembre). Gérald Miray, fils de Jacques Miray, élu pendant plus de cinquante ans à Darnétal, se souvient d'avoir vu passer un rapport, en faisant le tri dans les documents de son père, où il est question d'une rocade autour de Rouen. Rédigé pour la petite histoire au dos d'un document Fiduciaire de France concernant une déclaration



Extrait revue Urbanisme de 1942 (document bibliothèque municipale)

d'impôts. « Le papier était cher à l'époque », remarque avec humour Gérald Miray.

Le document : un rapport sur la réunion de la sous-commission de la Reconstruction daté de 1942, « probablement destiné à être lu en conseil municipal », précise Gérald Miray.

On y apprend dedans que « le plan général comporte une grande voie de rocade entourant Rouen dans un rayon de 5 à 10 km ». Au niveau de Dar-

nétal, le projet prévoit d'emprunter « la côte de Lombardie, contourner la gare, le cimetière, la côte du Roule et traverse la vallée de l'Aubette aux environs de la Picarderie à Saint-Léger ». Une information confirmée par la revue Urbanisme de juillet-août 1942, consultable à la bibliothèque municipale Jacques-Villon. Dans le dossier sur la reconstruction de la Seine-Inférieure, on retrouve sous la plume de Jacques Gréber, l'urbaniste en chef à la reconstruction de Rouen, la mention d'« une série de projets de déviations ou routes de rocades qui forment une ceinture générale autour de l'agglomération ».

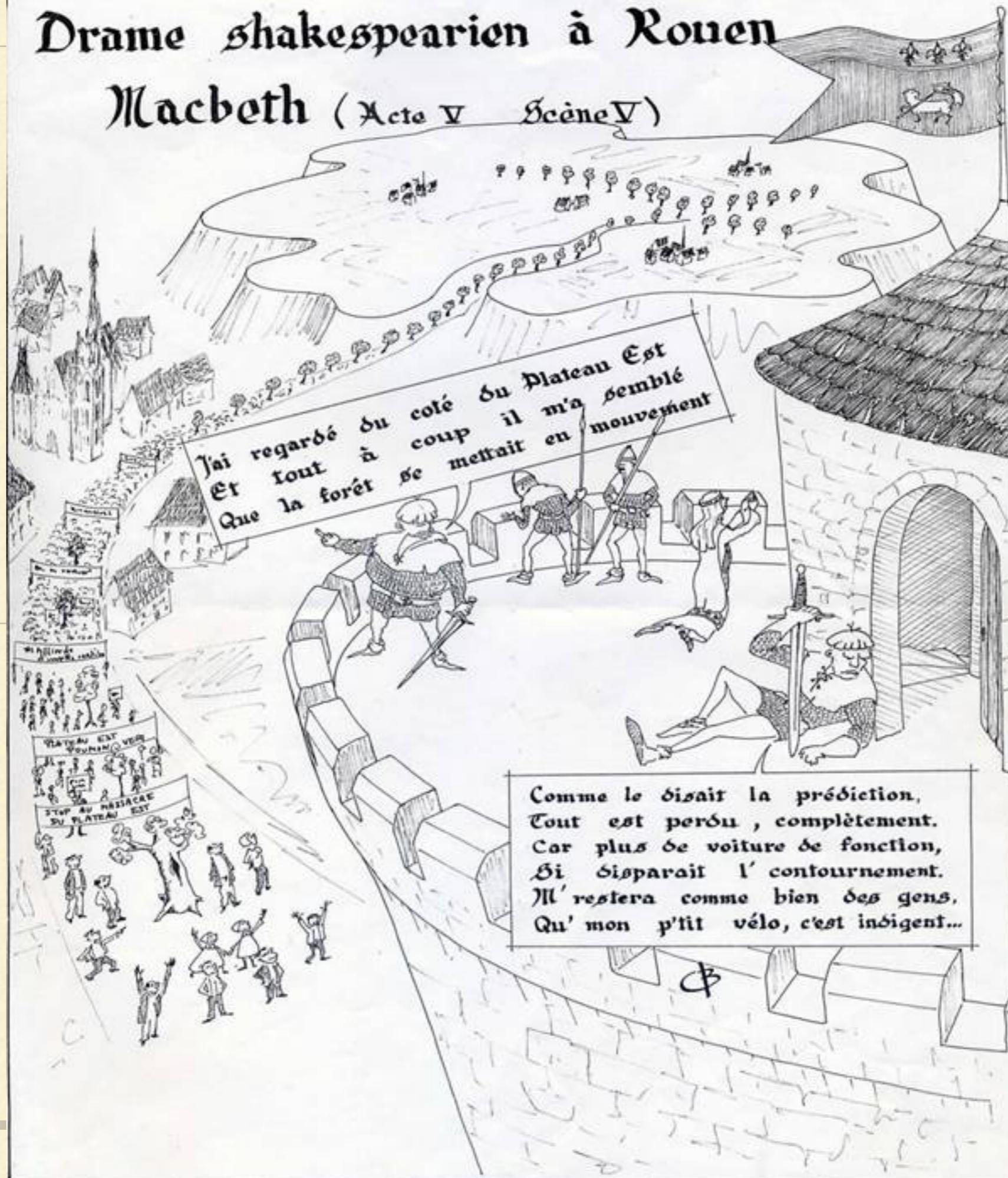
Au passage le décompte total du projet prend trente ans de plus ! L'origine des projets de contournement Est est traditionnellement situé dans les années 70. On ne parlera donc plus d'un demi-siècle mais de 80 ans pour la réalisation du projet. Était-ce la prudence propre aux temps de guerre ? Mais force est de constater que nos aînés avaient vu juste.

EDOUARD ROPIQUET

Paris Normandie
21 décembre 2012

Drame shakespearien à Rouen

Macbeth (Acte V Scène V)



1994.

Les associations sur le plateau Est se regroupent en
coordination

en mars

Le boulevard de l'Europe permet de contourner
complètement le centre ville de Rouen par ses deux
ponts extrêmes

(Paris Normandie)

I 994 suite...

Christian Leyrit, Directeur *national* des routes, déclare:

« les ouvrages de l' autoroute A40 permettent aujourd'hui de magnifier la Cluse de Nantua ».

un peu plus tard...en 1995

« l' autoroute , ou la route express est devenue le standard normal, le standard moderne ». (Le moniteur)

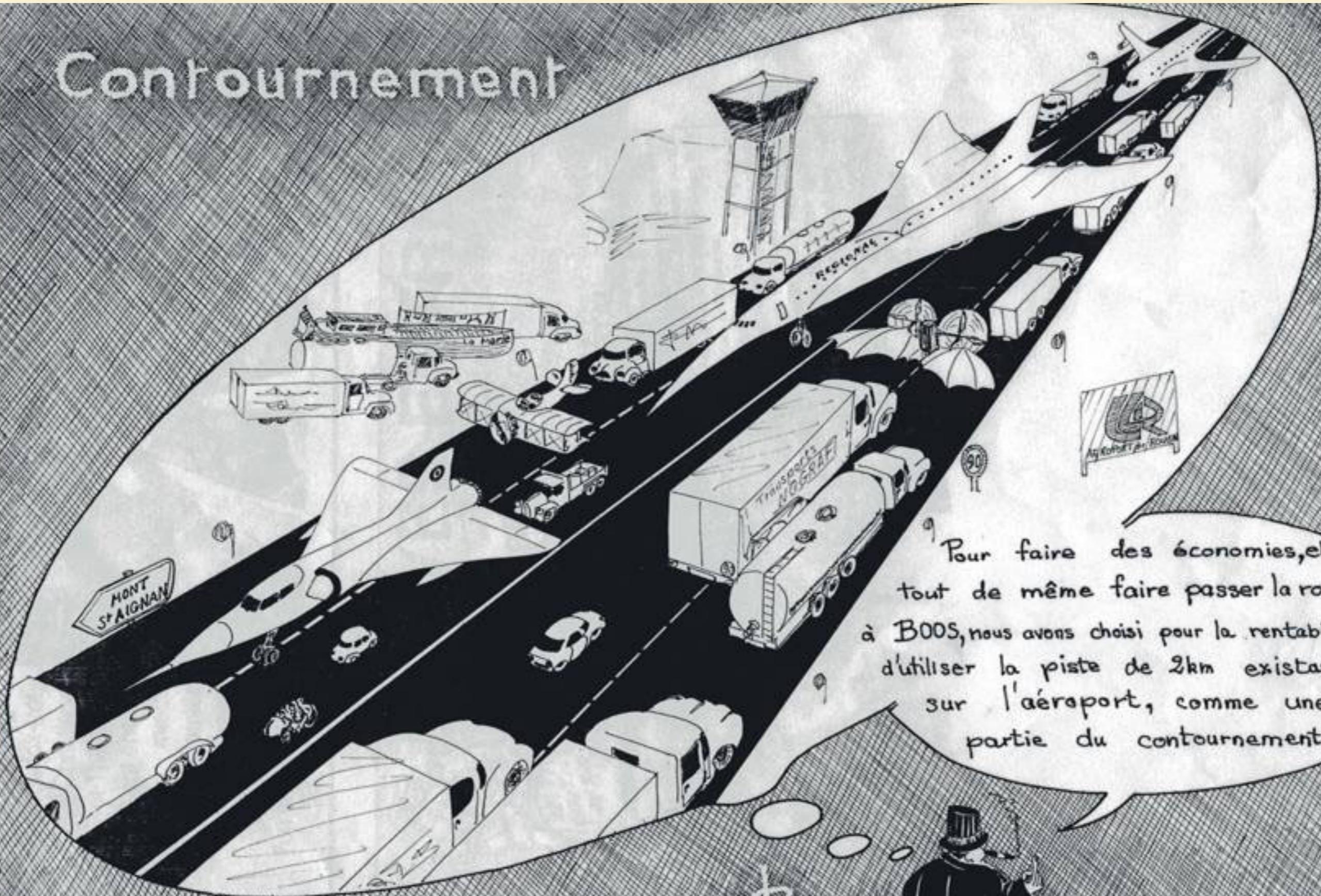
En Octobre

Les professionnels du bitume propose un périphérique autour de Rouen. (Liberté Dimanche)

Les associations répondent, les propositions de contournement sont multiples!



Contournement



9 Pour faire des économies, et tout de même faire passer la rocade à BOOS, nous avons choisi pour la rentabiliser, d'utiliser la piste de 2km existante sur l'aéroport, comme une partie du contournement...

1995

Mai: Un pavé dans la mare, le tracé au 1/10 000 réalisé par la DDI est divulgué.

(Bulletin arrondissement Darnétal)

Novembre.

La préfecture Haute Normandie présente « préparation du débat régional sur le **contournement de Rouen** »

avec une zone d'étude à l'Est de Rouen.

1996

Mars

La coordination des associations présentent aux élus ses solutions alternatives au projet de contournement Est.

1996 suite...

24 Décembre,

Le ministre de l'équipement du logement des transports et du Tourisme et son délégué, le directeur des routes **Christian Leyrit** confirme les études de tracé d'une rocade Est, sans préjuger de la maîtrise d'ouvrage pour une opération aux fonctionnalités locales.

« Vous m'indiquez que ces propositions ont fait l'objet d'un large consensus de la part de vos interlocuteurs »

Christian Leyrit

1997

3 janvier. Le préfet confirme l'étude d'un fuseau par les services de l'État.

Novembre. Présentation d'un fuseau de référence pour le contournement Est.

Juin 1998

« Les obsédés des autoroutes, ils se mobilisent

pour pouvoir encore bétonner (-) en coulisse, les réseaux sont activés, notamment Christian Leyrit, l'inamovible directeur des routes, surnommé Monsieur Autoroute par l'ancienne ministre de L'environnement,

Corinne Lepage »

(Capital)

Janvier 1999.

«Routes, toujours plus loin» Le Conseil Général rappelle la réalisation de la rocade nord de Rouen et l'achèvement de la Sud 3 ainsi que l'échangeur de la Vaupalière sur L' A15.

6300km, c' est le total du réseau routier départemental

3^e réseau de France.

Juin 2000. Contre expertise écologique

(Faune Flore Habitats).

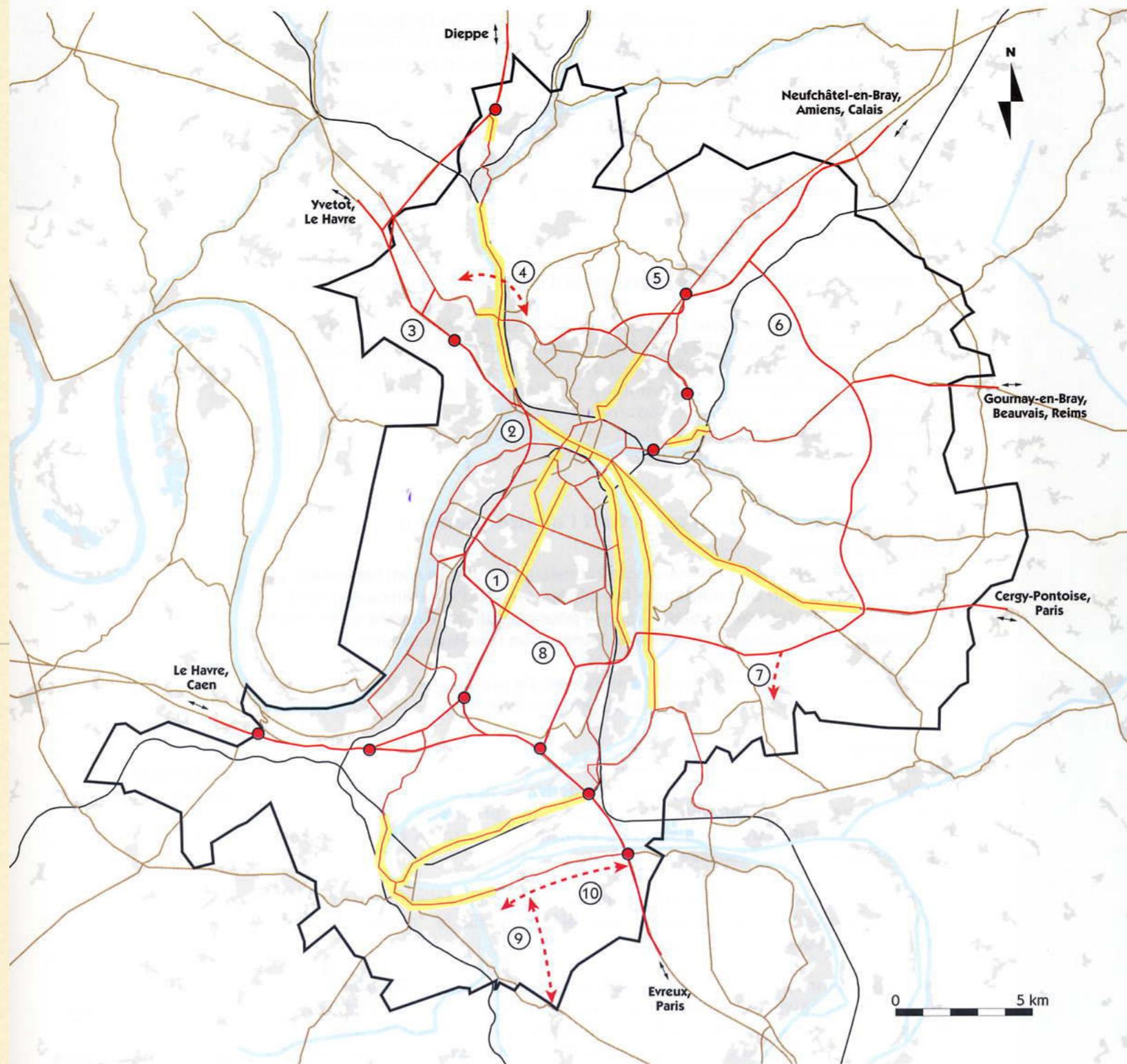
Réalisée par Haute Normandie Nature Environnement.

De 2002 à 2005 , Saisine auprès de la commission européenne – Direction générale environnement).

2001 Inscription d'une rocade à l'est de l' agglomération au schéma directeur de l' agglomération Rouen- Elbeuf,

Une liaison vers l' Eure est envisagée...

Le réseau de voirie à long terme



- ① Sud III
- ② Sixième franchissement
- ③ Echangeur de La Vaupalière
- ④ Liaison RN15 - RD43
- ⑤ Rocade de Bois-Guillaume
- ⑥ Rocade Est
- ⑦ Liaison vers l'Eure
- ⑧ Jonction Sud
- ⑨ Voie d'évitement de l'agglomération elbeuvienne
- ⑩ Liaison entre Caudebec-lès-Elbeuf, Saint-Pierre-lès-Elbeuf et l'échangeur de Criquebeuf-sur-Seine
- Voies structurantes de niveau 1
- Voies structurantes de niveau 2
- Liaison à réaliser dont les tracés sont à étudier
- Mesures spécifiques de modulation des circulations et de réaménagement des espaces
- Principaux points d'échanges

Février. La Chambre de Commerce et d'industrie émet des doutes quant à la pérennité de l'Infrastructure. (Bulletin économique février 2005).

Juin. Le Débat Public,

Les associations de l'Eure rejoignent la coordination du plateau Est.

La maîtrise d'ouvrage est rejetée par le Président de l'agglomération de Rouen.

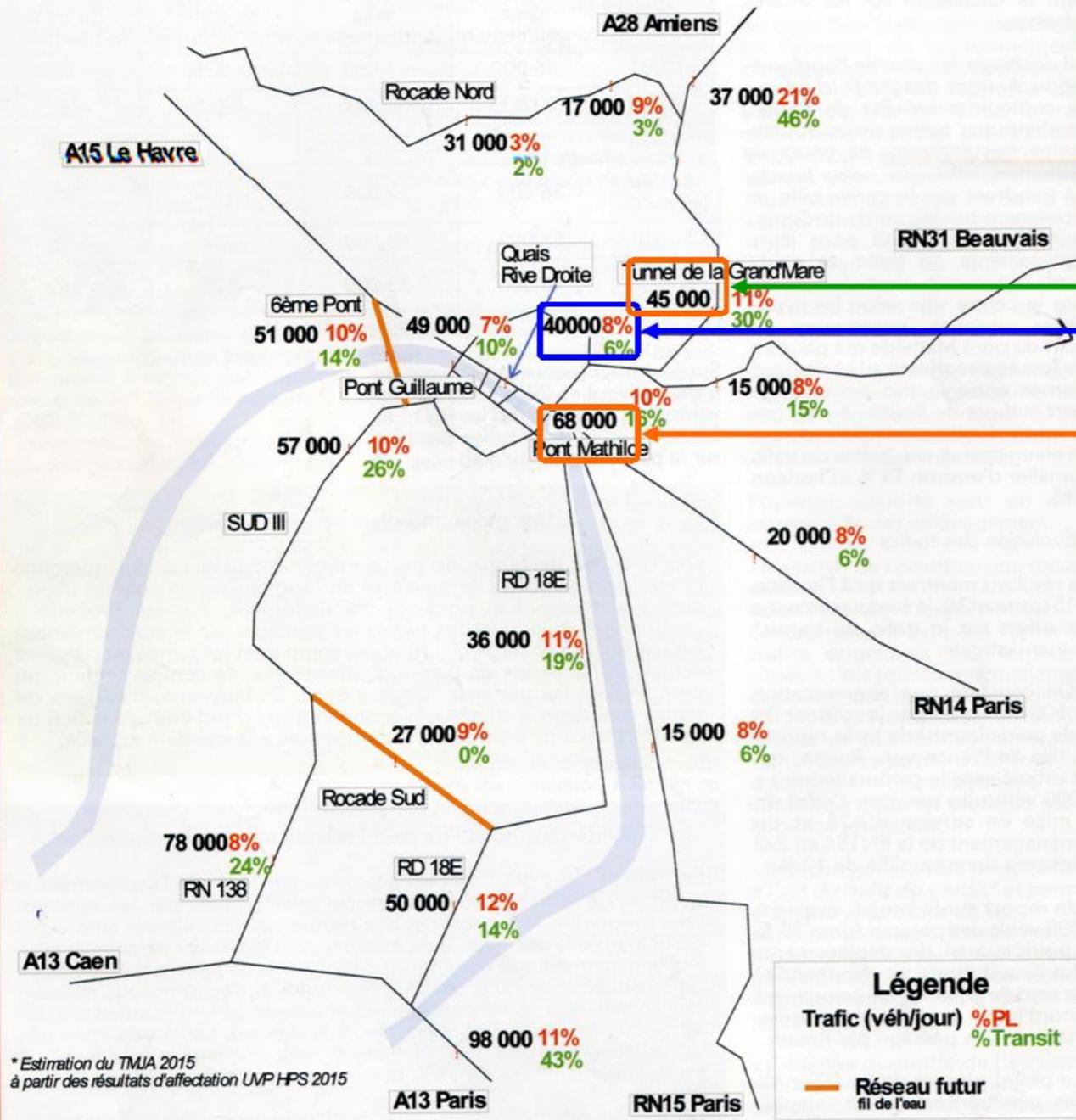
~~Les Responsables économiques proposent un partenariat public privé M P :« mais ce n'est pas pour cela qu'il y a péage, c'est l'État et les collectivités qui abondent ».~~

Les visites sur site organisées par les associations ont permis la tenue d'une session le 15 octobre pour présenter les alternatives.

La commission particulière rappelle le risque de contentieux avec le site Natura 2000.

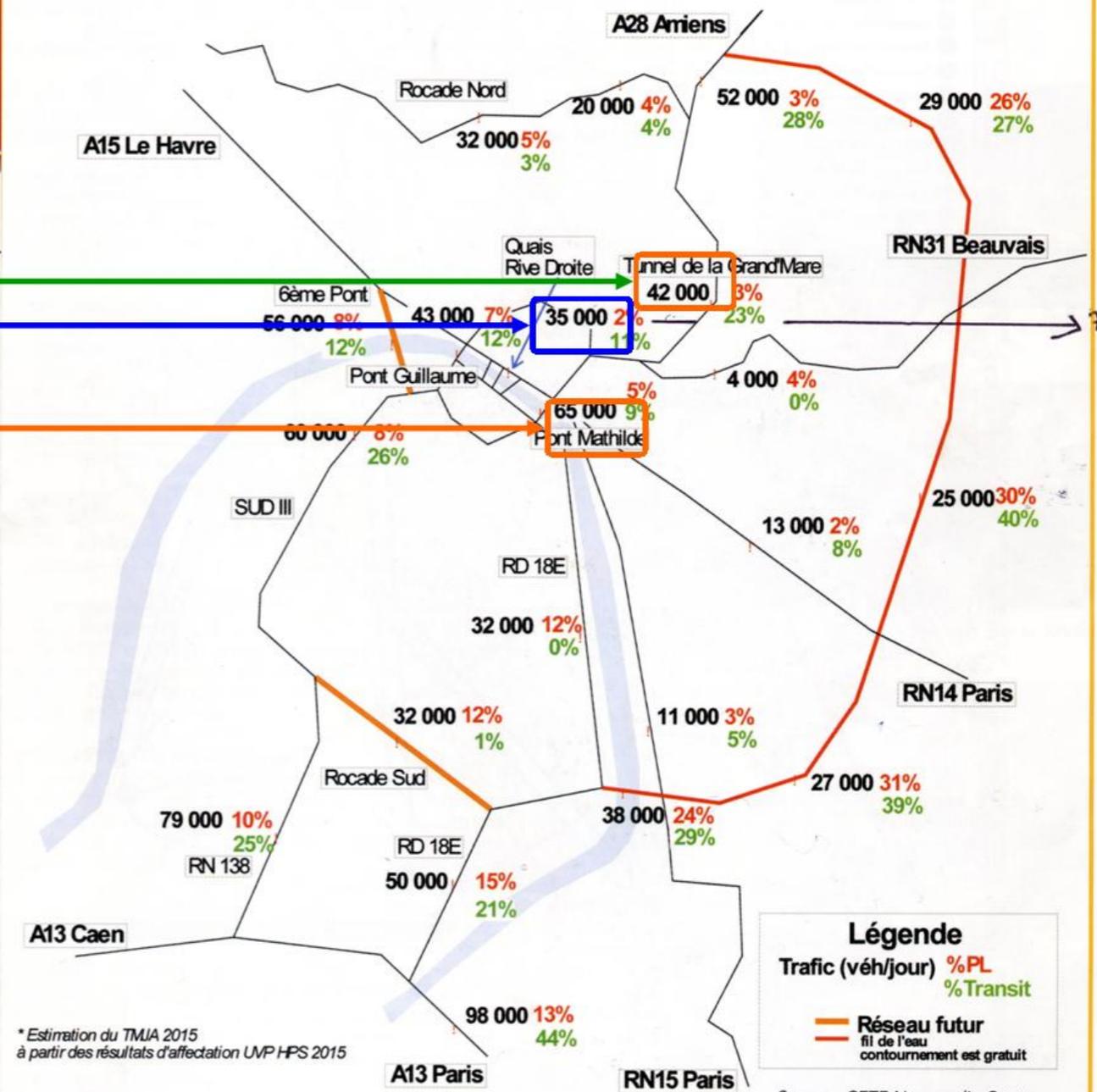
Le document du maître d'ouvrage présente les enjeux.

Estimation du trafic journalier à l'horizon 2015, sans réalisation du contournement.



Carte n°23

Estimation du trafic journalier à l'horizon 2015, avec réalisation du contournement.



Carte n°24

Mars 2006, Décision Ministérielle ,
sous réserve de répondre à des objectifs précis.

« Décide :

Art. 1er. – Le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen en tracé neuf et selon un profil en travers à 2 × 2 voies en section courante, avec échangeurs dénivelés, est retenu.

Cette liaison devra répondre aux deux objectifs suivants :

– accueillir une part significative des déplacements internes à la communauté d'agglomération rouennaise, notamment entre les plateaux situés au nord et à l'est de Rouen et les autres secteurs de l'agglomération ;

– délester le centre-ville de Rouen d'une partie du trafic qui le traverse afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et permettre le développement des transports collectifs et des modes doux.

Art. 2. – Afin de préparer les enquêtes publiques nécessaires à la réalisation du projet, les études d'avant projet sommaire du contournement de Rouen seront réalisées sur la base du projet présenté au débat. Elles devront permettre de préciser le tracé et les points d'échange. »

Février et Avril 2007.

**Le comité normand des professionnels du transport reconnaît l'intérêt de nos solutions alternatives alors que les transporteurs sont menacés par une exclusion des poids lourds sur Rouen.
(Le Grand port maritime de Rouen reprend en août 2013 nos alternatives).**

Octobre 2008

Parution de L'Atlas cartographique de l'état zéro du territoire autour du contournement est/ liaison A28-A13.

2009.

Dans le cadre des aménagements des quais bas de Rouen, le Maire de Rouen, Madame Fourneyron pose le principe d'un contournement Ouest (existant) pour favoriser la déviation des poids lourds dont l'accessibilité sur le port n'est plus entravée. Après la réalisation de la rocade sud en liaison avec l'A13 et la sud 3 ainsi que le pont Flaubert.
(Paris Normandie)

Octobre 2009.

Le secrétaire d'État aux transports (M. Bussereau) crée la

surprise en annonçant l'inscription prochaine de la

Rocade Est au Schéma national des Infrastructures de Transports, mais c'est le parlement qui tranchera... (Paris Normandie).

Le projet retenu:

Une liaison directe sans raccordement avec le sud de

l'agglomération rouennaise pour un coût évalué à 860 M€.

Un Contournement éloigné de 40 Km.

Janvier.

En attendant la gratuité au péage d'Incarville, Les Eurois découvrent la déviation de Pont de L'Arche les Damps.

UNE BOUFFÉE D'AIR POUR **PONT-DE-L'ARCHE ET LES DAMPS**

Inaugurée et mise en service le 4 janvier dernier, la déviation de Pont-de-l'Arche/Les Damps est une vraie avancée pour la qualité de vie des habitants des deux communes.

D'une longueur de 4,5 kilomètres, cette nouvelle voie réalisée par le Département de l'Eure et **financée à 100% par la Région**, réduit sensiblement le trafic automobile des deux centres-villes (où circulaient quotidiennement 20 000 véhicules) et permet de fluidifier l'ensemble de la circulation dans le secteur.

Des mesures pour l'environnement. Tout a été fait pour atténuer l'impact du projet sur l'environnement : programme de compensation de la déforestation, protection maximale du point de captage des eaux qui alimente Pont-de-l'Arche et Les Damps en eau potable, mise en place de 5 nouveaux bassins de régulation pour lutter efficacement contre les inondations. L'accès à la forêt de Bord pour les marcheurs,

cyclistes et cavaliers a également été préservé grâce à l'aménagement de trois passages souterrains sécurisés, dont un assurant la continuité du GR 222 au niveau de la route forestière de la Cramponnière.

La faune n'a pas non plus été oubliée : installation de clôtures au sud du tracé, aménagement de niches à chauves-souris, réalisation d'un "crapauduc" pour sécuriser les déplacements des amphibiens... ■



Jean Louis Destans et Alain Le Vern (au centre) ont inauguré la nouvelle déviation

Mai. Le gouvernement rappelle l'existence de deux projets distincts, une rocade de proximité reliant le nord au sud de l'agglomération rouennaise à vocation interne et l'A28- A13. Deux maîtres d'ouvrage donc ...deux DUP. Levée de boucliers des élus!

8 juin »Liaison A28/A13 contournement politique«.

(Bulletin arrondissement de Rouen)

9 Septembre 2011. Une lettre de NKM dont l'intégralité n'est pas encore connue, mais dont le préfet retire un extrait pour constater l'impossibilité d'un passage sur le site Natura 2000-les coteaux de Belbeuf, et se déclare favorable à une seule maîtrise d'ouvrage sur les deux projets.

2012.A la suite d'une présentation et d'un relevé de biotopes, l'État écarte deux tracés pour des risques de pollutions majeures sur des captages d'eau alimentant l'agglomération rouennaise. Selon les enjeux estimés, la Dréal haute Normandie, par son Directeur Général nouvellement élu, propose un tracé dit préférentiel !!!

Juin, La commission 2I remet son rapport

La liaison A28-A13 est notifiée dans les premières priorités du scénario 2. le projet de liaison t' elle que présentée dans le document du SNIT pour un coût de 880 millions d' Euros.

Rappel, depuis le 21 novembre 2012, la Dréal confirme le coût de l' opération à hauteur de 1.05 milliard d' Euros.

Pour justifier les options retenues, la commission rappelle les principes actés:

« La commission considère au regard des financements disponibles, des résultats des évaluations et des comparaisons entre projets, le cas échéant après décision à la majorité, que ces opérations qui répondent à des enjeux de report modal, d' aménagement du territoire ou encore de sécurité et de qualité des transports du quotidien doivent être considérées comme des premières priorités dans ce second scénario. »

2013 suite...

La CNDP est saisie, elle refuse l'organisation d'un nouveau débat public !

Les associations rappellent la durée de validité dépassée.

Elles énumèrent les différentes lois promulguées depuis le premier débat public:

Lois Grenelle, lois sur l'eau, lois sur l'air, loi de mise en œuvre du protocole de Kyoto...

Et... sans oublier la Charte de l'environnement.

Le Président de la Commission Nationale du Débat Public

Monsieur Christian Leyrit,

désigne Monsieur Michel Gaillard comme Garant de la concertation sur un tracé de Contournement.

Décembre 2013.

Le plan de déplacement urbain de Créa est mis à enquête publique, un document pour 10 ans. Il retient notamment le contournement.

2014

Janvier , Le pays entre Seine et Bray obtient des financements pour entamer une étude et réaliser un schéma des déplacements.

Février . Les associations rencontrent le garant Monsieur Michel Gaillard, elles réclament des études complémentaires et une méthodologie différente ainsi qu' un aménagement du calendrier pour favoriser une concertation la plus large possible.

Février. La Commission Nationale de débat public nomme en 2014 Monsieur Michel Gaillard comme Président sur le projet de port Seine métropole Secteur ouest à Achères, à terme ces zones seront porteuses d' activités logistiques tri modale...

Ce projet de plateforme multimodale bénéficie d' un débat public.

Un projet dont le montant est près de 4 fois inférieur au projet de contournement

Extrait découpé dans le Bulletin économique CCI Date ?

Le département de Seine-Maritime s'oppose à l'Eure en doutant de l'intérêt de construire une nouvelle voie entre les plateaux Est de Rouen et le département de l'Eure, une simple déviation autour de Pont de l'Arche lui paraissant suffisant. Le Conseil général est tout aussi sceptique sur l'utilité d'une voie autoroutière éloignée de Rouen (à l'Est ou à l'Ouest) et préconise une utilisation de l'axe Yvetot-Bourg Achard par le pont de Brotonne avec un aménagement de la rocade d'Yvetot.

Des doutes sur l'efficacité de ce Contournement ?

En matière de déplacements : éviter l'engorgement des infrastructures

Actuellement, l'accessibilité aux zones d'emploi est difficile, en particulier sur Rouen et la Rive Gauche, en voiture particulière comme en transports collectifs. Le contournement Est/liaison A28-A13 est de nature à apporter des changements majeurs en créant notamment deux nouveaux franchissements de Seine, l'un en amont de Rouen, l'autre dans les secteurs de Louviers/Val-de-Reuil.

Il permettra en outre, de désengorger les axes pénétrants (RN31, RD6014, RD6015) rendant possibles leur requalification, la réorganisation des circulations avec notamment un TCSP, la mise en place de parkings de rabattement...

À cette condition, le contournement Est/liaison A28-A13 sera véritablement un atout concourant à l'aménagement et la structuration du territoire.

À l'inverse, si cette condition n'est pas réunie, il a 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'activités.

En effet, une évaluation d'expériences antérieures a mis en évidence qu'une augmentation de population périurbaine avait sur les flux de déplacements une conséquence de 1 à 3.

Les zones d'activités quant à elles, ne génèrent pas seulement du trafic poids lourds, mais également des flux de véhicules particuliers, d'autant que leur taille et leur localisation diffuse rendent impossible une desserte par les transports collectifs et l'installation de services aux entreprises comme aux salariés.

Faute d'anticipation, les objectifs assignés au contournement Est/liaison A28-A13 ne pourront être atteints. Les axes pénétrants ne seront pas désengorgés et supporteront même un trafic augmenté, ce qui interdira toute requalification. L'infrastructure elle-même ne sera pas à l'abri d'être à terme saturée.

Pour poursuivre...

Dans l'esprit de la réflexion qui a déjà été partagée globalement, l'agence d'urbanisme propose prioritairement trois axes de travail :

- repenser une politique globale de déplacements et une réorganisation du système de transport local (urbain et périurbain) en parfaite complémentarité avec la réorganisation de l'étoile ferroviaire rouennaise et le positionnement des gares,
- reconsidérer la question de l'organisation générale des espaces d'activités (y compris logistiques) à l'échelle du bassin d'emploi de Rouen, en partant du principe que l'infrastructure nouvelle aura, avant tout, des conséquences sur les flux économiques,
- formaliser les intentions d'aménagement globales et partenariales sur le secteur géographique de l'interscot concerné par le contournement.