Le contournement de Rouen, dossier emblématique des projets contestés pour leur impact environnemental

Le projet d'une infrastructure deux fois deux voies pour contourner la ville par l'est illustre la difficulté de respecter l'objectif « zéro artificialisation nette », engagement inscrit dans la loi Climat et résilience de ne plus consommer de terres agricoles ou naturelles d'ici à 2050.

Par Rémi Barroux (Rouen (Seine-Maritime), envoyé spécial)

Publié hier à 06h00, mis à jour à 12h23 le 14 mars 2022

Le projet d'autoroute A133/A134, dit « contournement est de Rouen », va détruire des terres agricoles, forêts et habitations. Ici, l'emplacement du viaduc de l'Aubette, à proximité de la commune de Montmain (Seine-Maritime). MARIE-HÉLÈNE LABAT

Les pelleteuses ne sont pas encore en action, mais le projet de contournement est de Rouen suscite déjà des oppositions virulentes. Comme des dizaines de projets routiers et autoroutiers, celui de Rouen est ancien, grand consommateur de terres agricoles, et devrait coûter cher aux finances publiques. Deux autoroutes, l'A133 et l'A134, devront permettre de relier l'A28 (Abbeville-Tours) au nord à l'A13 (Paris-Caen), et l'A154, auxquelles il faut ajouter un barreau routier reliant ce contournement au sud-est de l'agglomération rouennaise et à son importante zone portuaire située sur la Seine. Au total, 41,5 kilomètres pour cette nouvelle infrastructure de deux fois deux voies, dont l'accès sera payant, avec neuf échangeurs prévus, un grand nombre de viaducs et de tranchées, dont certaines seront couvertes. Et 500 hectares environ seront artificialisés. La mise en service est annoncée pour 2024.

Lire aussi (2020) : Biodiversité : la plaie française de l'artificialisation des sols

Le projet est ancien, remontant à une quarantaine d'années, mais sa déclaration d'utilité publique (DUP) date de la fin de 2017. Depuis, le feu vert a été donné le 19 novembre 2020 par le Conseil d'Etat, qui a rejeté des recours déposés, notamment par le collectif Non à l'autoroute A133-A134 et des élus hostiles au projet.

Damien Adam, député (Renaissance) de la Seine-Maritime, juge de son côté que le projet va permettre « de développer la métropole et de réduire la pollution atmosphérique ». Il n'y voit pas de contradiction avec l'objectif « zéro artificialisation nette », c'est-à-dire l'engagement gouvernemental, pris dans la loi Climat et résilience d'août 2021, de ne plus consommer de terres agricoles ou naturelles d'ici à 2050. « Pour 1 hectare pris, il faudra "renaturer" 3 hectares, ce qui permettra de réhabiliter des friches. Et l'on pourra inciter des acteurs économiques à s'installer sur des terres peu attractives », insiste Daniel Adam.

Des propos relayés par le président de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de la Métropole Rouen-Normandie, Vincent Lauda, très actif soutien du projet : « Il s'agit du dernier maillon autoroutier entre le nord de l'Europe et l'Espagne. Il faut absolument désengorger la ville, et soutenir l'activité du port de Rouen, le premier port céréalier d'Europe. »

Son coût estimé à un peu plus de 1 milliard d'euros, selon des données de 2015, sera assuré à 45 % par le concessionnaire, le reste étant réparti entre l'Etat (245 millions d'euros) et les collectivités locales. Problème, la ville de Rouen, dont le maire (PS), Nicolas Mayer-Rossignol, est hostile au projet, s'est désengagée en 2022 et le département de l'Eure, concerné par le projet, ne souhaite pas y contribuer. Pour éviter un trou dans le financement, la région et le département de la Seine-Maritime ont augmenté leurs contributions de 157 à 205 millions d'euros pour la première et de 22 à 40 millions d'euros pour le second.

« Réponse d'un autre monde »

Le maire de Rouen, élu en 2020, et président de la Métropole Rouen-Normandie, critique ce qu'il appelle une « réponse d'un autre monde ». « Je vois mal le gouvernement passer en force. Cela ne me paraît pas cohérent avec son affichage sur l'environnement et avec les propos du président de la République, qui a annoncé un "XXIe siècle écologique". S'il s'obstine, il y a un risque de ZAD [pour « zone à défendre », née de la lutte contre le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes, au nord de Nantes] », estime-t-il. « Tous les projets d'infrastructure font l'objet de mobilisations extrémistes, mais ce n'est pas une raison pour abandonner le projet », répond le député Adam.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés <u>« Préserver les terres agricoles ne doit pas être un</u> artifice »

Des élus et militants écologistes réclament pourtant bel et bien l'abandon de ce projet rouennais. Fin janvier, le collectif Non à l'autoroute A133-A134 avait réuni près d'une centaine de personnes dans la salle municipale des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, 1 300 habitants, dont le maire, Marc Duflos, clame haut et fort son hostilité au contournement. « Nous allons être l'un des villages les plus affectés, avec un viaduc qui va s'ancrer sur notre belle falaise de 60 mètres de haut, un péage non loin mais pas de sortie ni d'entrée pour nous. Les gens qui vivent ici, rive gauche, ne prendront pas cet itinéraire », explique le maire. « Il y aura plus de pollution avec plus de voitures et de camions. C'est une catastrophe environnementale qui va détruire des hectares de forêt », s'indigne la maire du village voisin d'Ymare, Ingrid Bona, 38 ans, venue « porter le "non" de [s]on village ».

« Les études font état de 2 000 à 5 000 camions qui emprunteraient cette autoroute quotidiennement. Mais comme il sera à péage [de 10 à 12 euros par camion, selon un budget prévisionnel, et de 5 à 6 euros par voiture], un grand nombre d'entre eux éviteront ce tronçon », prédit Guillaume Grima, animateur du collectif et président de l'association Effet de serre toi-même! Selon lui, les études d'artificialisation ne prennent pas en compte les futures activités économiques, comme des zones industrielles, des centres commerciaux, qui se développeront à proximité des accès à cette nouvelle infrastructure. Des options existent, expliquent les opposants, notamment en développant les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou encore le rail, avec la remise en service de lignes abandonnées.

« Il faut mettre en pause ces projets et les réévaluer, car la quasi-totalité des enquêtes publiques et des études datent d'avant la COP21. » Enora Chopard, salariée à Terres de luttes et conseillère municipale écologiste de Rouen

Dans un rapport de décembre 2022 sur les mobilités remis à la première ministre, le 24 février, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) étudie nombre de ces projets de contournements d'agglomération. L'instance consultative, placée auprès du ministère des transports, écrit que s'ils « répondent à des attentes locales fortes », ils « méritent d'être repensés au vu de la recherche de sobriété et de réduction des impacts environnementaux ». S'agissant du contournement de Rouen, le rapport souligne des « impacts environnementaux forts », notamment liés à l'augmentation des émissions liées à la hausse du trafic routier prévue. Il constate que « la déclaration d'utilité publique n'a pas levé tous les doutes sur la pertinence de cette concession, dont les modèles financiers sont encore incertains ». Et le COI met en évidence que, bien que « récente », la DUP est « antérieure au contexte actuel de recherche renforcée de neutralité carbone et de zéro artificialisation nette ».

« Les priorités ont changé »

Selon <u>La Déroute des routes</u>, une coordination rassemblant quarante-sept collectifs d'opposants, créée en janvier 2022, les cinquante-cinq projets recensés et contestés sur le territoire métropolitain coûteraient environ 18 milliards d'euros, dont plus de 12 milliards d'argent public. Cette coalition demande un moratoire sur tous ces projets, comme celle décidée par le Pays de Galles en 2021, « *afin d'examiner l'impact environnemental de ces projets et d'identifier les alternatives* », précise le Réseau Action Climat (RAC) dans <u>un rapport sur les infrastructures de transport</u> de décembre 2022.

« Il faut mettre en pause ces projets et les réévaluer, car la quasi-totalité des enquêtes publiques et des études datent d'avant la COP21 [la conférence sur le climat de Paris en décembre 2015], énonce Enora Chopard, salariée à Terres de luttes et conseillère municipale écologiste de Rouen. Les priorités ont changé et l'on sait que plus on construit d'infrastructures routières, plus le trafic augmente, de 10 % à 20 %. » En choisissant d'investir massivement dans le ferroviaire, selon les propos d'Elisabeth Borne à l'occasion de la remise du rapport du COI, le gouvernement va de fait « réduire la voilure du routier ». « On réinterrogera certains projets, il y aura des choix à faire », avance-t-on à Matignon. Une bonne nouvelle, voire un espoir, pour les opposants à ces nouvelles infrastructures.

Autre argument, les sommes avancées sont souvent sous-évaluées. Dans une synthèse de mai 2018 passant au crible « 32 projets routiers, pour un total de 3 040 kilomètres environ » — dont les déclarations d'utilité publique s'échelonnent entre 1987 et 1998 —, le <u>Centre d'études et d'expertise sur les risques</u>, <u>l'environnement</u>, <u>la mobilité et l'aménagement (Cerema)</u> estime à un peu plus de 20 % l'écart entre les coûts réels et les coûts prévus. Il s'explique par « les différences entre les infrastructures réalisées et celles prévues (...) ; la sous-estimation des travaux nécessaires à la construction de l'infrastructure (...) ; et (...) la meilleure prise en compte de l'environnement (écrans antibruit, passages pour animaux) ».

Lire aussi la tribune : Article réservé à nos abonnés <u>Dérèglement climatique :</u> « L'artificialisation des terres accélère ses effets et augmente notre vulnérabilité collective »

Un argument supplémentaire pour ceux qui, à Rouen, mais également dans d'autres villes concernées par des projets de contournement routier – Arles, Montpellier, Orléans, Maubeuge, Auxerre, Vichy, Nîmes ou près du Puy-en-Velay –, peaufinent leurs discours contre ces infrastructures, en attendant peut-être d'occuper le terrain face aux engins.

Rémi Barroux(Rouen (Seine-Maritime), envoyé spécial