

LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES EN HAUTE-NORMANDIE: L'AVIS DE EELV- HAUTE-NORMANDIE

I. Infrastructures routières : plutôt que la liaison A28-A13, finissons le contournement Ouest en achevant les raccordements au pont Flaubert

1. La liaison nouvelle A28-A13, un projet qui présente de lourds inconvénients et des coûts très importants

- *Des prévisions d'évolutions de flux de trafic qui ne correspondent pas à ce qui est observé actuellement*

Lors du débat public de 2005, le CETE Normandie Centre avait affirmé que le contournement Est permettrait de délester le trafic sur le pont Mathilde de 15 %.

Selon les chiffres fournis par le département de Seine-Maritime et par les services de l'Etat, en 2012, juste avant l'accident survenu sur le pont Mathilde, il passait sur ce pont 80 000 véhicules par jour. Or depuis l'accident, les services de la CREA ont noté une augmentation d'environ 15 000 voyageurs par jour dans les transports collectifs du réseau de l'agglomération – ce qui correspondrait logiquement à une baisse parallèle d'environ 15 000 véhicules par jour circulant dans l'agglomération.

Cela signifie donc que sans réalisation du contournement Est, ces objectifs de baisse de trafic sont déjà quasiment atteints, grâce au seul changement de comportement des usagers. Il apparaît donc nettement plus efficace et moins coûteux de continuer dans cette voie et de convaincre davantage de particuliers circulant dans l'agglomération d'emprunter les transports collectifs plutôt que leur voiture, plutôt que de construire cette infrastructure coûteuse, si l'on veut décongestionner efficacement et durablement le centre-ville de l'agglomération rouennaise.

- *Un soi-disant consensus des élus locaux qui s'est largement fissuré*

En 2005 déjà, les élus écologistes et quelques élus locaux comme le conseil municipal de Belbeuf s'étaient exprimé publiquement contre le projet de contournement Est.

Récemment, un certain nombre d'élus locaux, auparavant favorables au contournement Est de Rouen, sont devenus de fervents opposants au projet depuis l'annonce du nouveau tracé préférentiel passant par Port-Saint-Ouen. Se sont par exemple exprimés publiquement contre, les maires de Léry, de Val-de-Reuil, de Pitres, d'Alizay, des Damps, du Manoir-sur-Seine, de Oissel, des Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen...

- *Des impacts environnementaux toujours très importants*

La réalisation de cette infrastructure, outre son impact foncier très important qui conduirait à détruire des centaines d'hectares de terres agricoles très fertiles, induirait des ruptures de continuités écologiques (trames verte et bleue) dans différentes zones naturelles de Haute-Normandie, région déjà très fragmentée et artificialisée, notamment dans la forêt de Bord, et la boucle de Seine de Poses.

Les impacts sur les captages d'eau seraient aussi importants, du fait de l'état dégradé des bassins d'alimentation en eau potable de l'agglomération rouennaise (près de la moitié des habitants de la CREA seraient concernés par ces impacts) et des risques supplémentaires engendrés par cette infrastructure sur les zones sensibles (conséquences d'accidents impliquant du transport de matières dangereuses, pollution des eaux de ruissellement, turbidité et pollution des nappes phréatiques...).

- *La nécessité d'une véritable étude économique globale*

Seule une telle étude, réellement complète et actualisée, permettrait de mettre en balance les impacts positifs éventuels espérés du milieu économique qui exerce un fort lobby en faveur de la réalisation du contournement Est (essentiellement le port de Rouen, les transporteurs et le BTP) avec les coûts globaux sur d'autres secteurs qui ne semblent pas avoir été pris en compte jusqu'à présent, comme le tourisme.

Or les impacts touristiques risquent d'être néfastes pour les lieux jusqu'à présents préservés, qui se retrouveraient dans le périmètre de l'infrastructure. Par exemple la base nautique de Léry-Poses risque fort d'en souffrir, alors même que les collectivités locales y ont beaucoup investi.

- *Un coût largement sous-estimé*

Parallèlement, le coût envisagé par cette infrastructure a quasiment triplé depuis le débat public... alors que la clef de répartition budgétaire entre Etat, collectivités et fonds privés n'est toujours pas établie.

Les options retenues à ce stade, et sans préjuger des résultats des études de détail et des mesures compensatoires (passage notamment sur des captages importants de l'agglomération - dont un classé Grenelle), font que le projet a été réévalué à 1,05 milliard d'euros, à l'annonce du nouveau tracé préférentiel.

Et cela pourrait coûter plus cher encore, dans le cadre du partenariat public-privé envisagé, si l'on tient compte de la décharge à verser au concessionnaire si les trafics sur l'infrastructure n'atteignent pas les flux envisagés.

- *une infrastructure qui ne répond pas aux problématiques d'engorgement routier de l'agglomération et aux préoccupations des habitants*

Le principal argument des acteurs économiques et politiques soutenant le projet de contournement Est est qu'il permettrait de débarrasser le centre-ville des flux de poids-lourds, et dans une moindre mesure des véhicules particuliers qui ne font que traverser l'agglomération. Or, selon les chiffres fournis par le CETE Normandie Centre, en 2003 le trafic de transit ne constituait que... 1,2 % des flux totaux traversant l'agglomération¹ !

¹ 14 000 déplacements sur un total de 1 134 000 déplacements journaliers dans l'agglomération, cf pages 39 à 41 du dossier du débat public, juin 2005.

Il faut donc dire la vérité aux habitant-e-s de l'agglomération : outre le fait que l'établissement d'un péage dissuadera très certainement les poids-lourds de l'emprunter², la grande majorité des poids-lourds qui circulent dans l'agglomération entrent ou sortent des zones industrielles ou de la zone portuaire, et traversent donc l'agglomération à un endroit ou à un autre.

L'autre « hypothèse » (on pourrait plutôt parler de « pari ») du contournement Est est que les habitants des périphéries, et notamment des plateaux Est et Nord emprunteront ce contournement au lieu d'emprunter les pénétrantes, pour leurs déplacements dans l'agglomération. Mais cette hypothèse ne prend pas en compte l'établissement certain d'un péage, qui constituera une vraie injustice sociale, amenant seulement les habitants les plus aisés à pouvoir l'utiliser, alors que les autres continueront de passer par le centre-ville embouteillé.

2. Le contournement Ouest, une réalité depuis l'accident du pont Mathilde ; un projet dont l'achèvement s'impose

Avant de penser au contournement Est, qui ne verra pas le jour avant au grand minimum 2020, finissons le contournement Ouest ! Pour les écologistes, il s'agit d'achever cette infrastructure existante, c'est-à-dire l'axe constitué par l'A150 (le tronçon déjà existant), le pont Flaubert et la Sud III. Pour parachever cette liaison et ainsi fluidifier rapidement et efficacement les trafics internes de l'agglomération, il faut avant tout compléter les infrastructures d'accès au Pont Flaubert, non seulement les accès sud (rive gauche) mais également les accès nord (rive droite), alors que l'Etat ne semble pour l'instant ne prendre en compte que les accès Sud.

Ces raccordements complets coûteraient pourtant bien moins que le contournement Est : pour 250 millions d'euros, le contournement Ouest de l'agglomération peut devenir vraiment efficient. Il est d'ailleurs regrettable que les financements pour achever cette infrastructure n'est pas été prévus dans le montage financier de départ.

Pour les écologistes, il est ainsi bien plus cohérent d'inscrire les raccordements au pont Flaubert à la place de la liaison A28 – A13 dans le SNIT, car outre ses avantages en terme de rapidité de mise en œuvre et de coût plus modéré, ce projet est bien plus compatible avec l'engagement du Grenelle de l'Environnement de ne pas créer de routes nouvelles. Cette évolution serait tout à fait dans l'esprit des travaux de la commission d'évaluation du Schéma national d'Infrastructures de Transports (SNIT), présidée par M. Duron, et pourrait figurer en bonne place dans le "schéma national de mobilité durable" qui remplacera bientôt le SNIT.

II. Le développement des transports collectifs : la Haute-Normandie, grande absente du SNIT malgré ses agglomérations importantes

On remarque que le bassin Ouest (Haute et Basse-Normandie) de la France est désespérément vide de projets de transports collectifs inscrits au SNIT, pour une population et des agglomérations pourtant importantes. Seule réalisation remarquable, le tramway du Havre.

Pour l'agglomération rouennaise, la CREA n'a pas répondu à l'appel à projet de l'Etat. Dès lors, ni les projets de tram-train, ni les nouvelles lignes de TCSP (transports collectifs en site propre) ne sont inscrites. Ceci est d'autant plus dommageable que les collectivités locales portent le projet de gare ferroviaire nouvelle à Rouen sur la rive gauche, censée devenir un nœud multimodal dans l'agglomération pour les transports alternatifs à la voiture. Pourtant le réaménagement de la ligne de bus n°7 a montré tout le potentiel des infrastructures en site propre de transports collectifs dans l'agglomération rouennaise.

² L'exemple du péage d'Incarville de l'A13 est à ce titre significatif : une large part des poids-lourds circulant sur la portion gratuite de l'A13 se dirigeant vers l'agglomération rouennaise sortent avant le péage d'Incarville et emprunte la D 6015.

Concernant Evreux, le projet de remise en service de la ligne Rouen-Evreux sous forme de TER ou tram-train, qui était encore récemment à l'étude, n'a lui pas été retenu.

Nous, militants et élus EELV de Haute-Normandie, demandons que la remise en service de cette liaison ferroviaire majeure ne reste pas subordonnée à la réalisation du projet LNPN. Une liaison ferroviaire entre les deux préfectures régionales est indispensable à court terme, et doit être actée politiquement au plus vite.

III. Le développement du réseau ferroviaire de la Haute-Normandie, une nécessité absolue pour permettre le report modal

1. Les projets de fret ferroviaire : une politique nationale ambitieuse est nécessaire

Pour le transport ferroviaire de marchandises, la vision politique locale comme nationale se résume malheureusement trop souvent à construire un grand « tuyau » du Havre à Paris, en oubliant le tissu industriel local, confirmant l'abandon des lignes ferroviaires dites secondaires, ainsi que de la politique du wagon isolé, concrétisée par la fermeture du triage de Sotteville-Lès-Rouen.

Cette politique a conduit à la fermeture de presque tous les embranchements industriels particuliers de la région.

Cette politique a conduit à l'implantation anarchique de parcs ou de zones d'activités non raccordables (sur le plan économique) au chemin de fer.

Cette vision renforce l'orientation prise par le groupe SNCF, qui désormais a fait le choix du mode routier rendu plus compétitif que le fer par l'usage d'une infrastructure publique subventionnée, d'un coût de l'énergie sous-taxée et d'une déréglementation sociale.

Nous attendons une volonté nationale forte pour relancer le fret ferroviaire. Nous demandons un redéploiement des embranchements particuliers de la région avec un soutien aux wagons isolés. C'est maintenant, par ce moyen, que l'on pourra éviter l'effondrement total de la part de marchandises transportées par voie ferroviaire, qui n'a cessée de diminuer ces dernières décennies, pour atteindre à peine plus de 5% aujourd'hui en Haute-Normandie.

2. Un projet de transport ferroviaire de voyageurs ambitieux pour améliorer le quotidien des haut-normands

Dans la version actuelle du SNIT, l'Etat n'évoque que le projet global LNPN.

Comme les écologistes l'ont défendu lors du débat public LNPN, nous considérons la rénovation de la ligne Paris-Rouen-Le Havre et de l'ensemble du réseau ferroviaire haut-normand existant comme prioritaire. A ce titre, nous nous opposons aux scénarios dispendieux et ne répondant pas aux besoins des populations exposés dans le projet LNPN.

Nous souhaitons une offre ferroviaire qui réponde vraiment aux besoins de nos concitoyens. Or pour nous, la pierre angulaire d'un service ferroviaire public de qualité repose sur :

- la mise en œuvre d'un véritable service cadencé avec une amplitude conséquente, particulièrement en soirée, correspondant aux modes de vie actuels.

- une fréquence importante des trains du quotidien ;

- des correspondances intra-modales et intermodales, qui permettront la connexion entre tous les bassins de vie et d'emplois haut-normands.

Loin des illusions et errements des projets coûteux proposés lors du débat public, nous demandons une réalisation rapide du scénario alternatif développé lors du débat public LNPN³ : doublement du Mantois, rénovation du réseau existant et création de la gare Rouen-Rive gauche.

Conclusion générale

En conclusion, EELV-Haute-Normandie tient à réaffirmer la primauté que l'Etat, accompagné par les collectivités locales, doit accorder aux transports locaux de voyageurs et marchandises, en donnant la priorité à l'amélioration des infrastructures existantes.

Ces projets, utiles au plus grand nombre de nos concitoyens haut-normands, et non pas seulement à quelques catégories particulières d'acteurs, sont de plus finançables et réalisables dans un laps de temps raisonnable.

³ A retrouver sur <http://www.debatpublic-lnpn.org/docs/expertise-complementaire/rapport-expertise-complementaire.pdf>