

Pont Mathilde : Cap vers les transports collectifs

Chacun aura été frappé par la violence de l'accident survenu lundi 29 octobre entre deux poids lourds sur le pont Mathilde. On peut seulement se féliciter que la catastrophe n'ait fait qu'un blessé léger et toutes nos pensées vont aux cinq familles de forains qui ont perdu leurs caravanes.

Le Préfet et le Maire de Rouen ont présenté aujourd'hui le nouveau plan de circulation à l'échelle de l'ensemble de la région rouennaise, suite à la fermeture du pont Mathilde, à savoir :

- La déviation des camions par l'ouest (A29 - A151 - A150), avec l'interdiction d'emprunter l'A28 à partir de l'échangeur du Puceuil ;
- La nécessaire diminution du nombre de véhicule entrant dans Rouen et sa proche périphérie, les autres ponts ne pouvant pas absorber le trafic du pont Mathilde ;
- Et la priorité donné aux transports en commun, notamment par des aménagements sur les carrefours « clefs », (tel celui du bas de la rue Jeanne d'Arc).

Ces dispositions reprennent les propositions formulées par les écologistes depuis des années pour interdire la circulation des poids-lourds en centre-ville sans contournement Est. Nous regrettons seulement que ce soit l'accident du pont Mathilde qui ait déclenché ses décisions.

Cependant, la question de la circulation des poids lourds et au-delà des véhicules individuels ne peut être réglée par un simple changement du plan de circulation, c'est l'ensemble des logiques de déplacement et de transport qu'il faut revoir.

Pour le transport de marchandises, les élu-es écologistes défendent au sein de leurs collectivités le développement du ferroviaire et du fluvial en tant qu'alternatives à la route. Cela passe par le développement des infrastructures, réseaux, plateformes multimodales, gare de triage de Sotteville. Mais il est également nécessaire de revoir notre approche des zones logistiques, trop souvent situées en cœur de tissu urbain et desservies uniquement par la route. Le principe de la multi-modalité des zones logistiques doit être généralisé. Ces zones doivent être desservies, en plus de la route, au minimum par le ferroviaire ou le fluvial, au mieux par les deux. Il est aussi nécessaire de relocaliser ces zones en périphérie urbaine, en priorité sur les friches industrielles.

Concernant les déplacements de véhicules individuels, la fermeture du pont Mathilde va rendre particulièrement difficile la circulation automobile. On peut se féliciter que la CREA vienne de renforcer la capacité du Métro et la ligne 7 qui pourront accueillir une partie de ces naufragés de la route. Cependant cet accident est révélateur de la dépendance de notre territoire au mode routier et de l'urgence à développer une alternative crédible et performante.

Pour atteindre cet objectif, il faudra :

- développer plusieurs lignes à forte capacité, dites « TCSP » (transport en commun en site propre), a minima deux « Est-Ouest » et une « Nord-Sud » ;

- renforcer la fréquence et l'amplitude horaire des bus ;
- créer environ 5.000 places de parkings P+R aux entrées d'agglomération ;
- réaliser deux tram-train à l'Est et l'Ouest de l'agglomération pour les liaisons inter urbaines (Elbeuf-Barentin) ;
- réouvrir la ligne ferroviaire « Rouen-Evreux » ;
- et développer l'offre de navettes rapides, le transport à la demande et le covoiturage pour les territoires périurbains.

L'ensemble de ces mesures devraient permettre à notre agglomération de faire face à ses besoins de mobilité et de poursuivre son développement économique sans devoir en permanence, sous la menace d'une catastrophe routière telle que notre agglomération vient de la vivre, tout en préservant les finances publiques et l'environnement.

Pour les groupes d'élu-e-s EELV,

Région Haute-Normandie
Le président

David CORMAND

CREA
Le président

Cyrille MOREAU

Ville de Rouen
Les co-présidents

**Françoise
LESCONNEC &**

**Jean-Michel
BEREGOVY**

