

Trop Cher ! Trop Tard !

La concertation sur un projet dont le coût implique un recours obligatoire au péage – de l'utilisateur et du contribuable régional par le biais d'une subvention d'équilibre incontournable - a mis en exergue la raison pour laquelle ce contournement n'a toujours pas été réalisé alors que les « grands élus », toutes tendances confondues, y sont favorables. Comment justifier les neuf années écoulées depuis le débat public ? L'étude des 34 variantes est une fable. Aucun consensus n'a été dégagé avec les maires des communes susceptibles d'être traversées. Les alliés politiques de la majorité régionale et nationale n'ont cessé de démolir le projet...

Comme pour le canal Seine-Nord qui a failli être définitivement abandonné, il faut accepter de revoir la copie et repartir d'un coût d'objectif en phase avec les financements mobilisables. En effet, le dossier est mal engagé et le pôle métropolitain Rouen-Louviers a un besoin impératif et urgent de solutions aux principales questions posées.

- En premier lieu, oublions le terme « Contournement » répété comme un mantra depuis quarante ans et qui n'a rien eu de miraculeux !
- Regardons l'existant :
 - o Un axe autoroutier Est-Ouest performant au Nord de la zone concernée : A29 et connexion vers le Nord de la France, le Royaume Uni, le Benelux et au-delà par l'A28 Nord.
 - o Un axe autoroutier Est-Ouest performant au Sud de la zone concernée : A13 vers l'Île de France et vers la Basse-Normandie et la Bretagne, desserte de l'Ouest, du Sud-Ouest et de la péninsule Ibérique par la A28 Sud ; Axe Calais-Bayonne.
 - o Une liaison 2x2 voies entre ces deux dispositifs par la N28/RD18e. Cette liaison ne répond pas actuellement aux objectifs pour les raisons suivantes :
 - Apport excessif de la RN31 aux heures de pointe ;
 - Débouché du Pont Mathilde sur une sorte de « Grand-Huit » qui ne donne pas la priorité au trafic de transit, mais sert, mal, à plusieurs usages en conflit ;
 - Boulevard industriel entrecoupé de feux et de dessertes de la ZI ;
 - « Rond-point aux Vaches » insuffisant pour absorber les flux ;
 - Ralentissement dû au « Rond-point des Colonnes ».
- La proposition consiste à privilégier cet itinéraire en traitant chacun des points ci-dessus :
 - o Création d'une liaison directe 2x2 voies, du pont Mathilde à la partie terminale du Bd Lénine sur l'emprise de la gare de triage (Oh là là ! Oui c'est possible et préférable à un cimetière pour locomotives ; de plus l'État, maître d'ouvrage, est chez lui, ou presque !);
 - o Aménagement de l'échangeur prévu à l'extrémité Sud de la ZI.

- Suppression du Rond-Point des Colonnes en faisant passer la RD13 sous la RD18e ;
- Aménagement d'un itinéraire véhicules légers entre St Jacques sur Darnétal et Boos puis la RD95 (éventuellement en utilisant la percée de l'ancienne piste de l'aéroport) pour faciliter les trajets domicile-travail et décharger la route de Lyons. Ici, comme pour la desserte des Plateaux Est, le développement des transports en commun est naturellement une priorité.
- Aménagement d'un itinéraire poids lourd entre l'amont de Martainville et Bourg-Beaudoin pour décharger la RN31 à l'approche de Rouen.
- Point non résolu à ce jour, rabattement des poids lourds vers la RD95 en évitant Boos.

Concernant les liaisons avec la zone de Louviers, les aménagements suivants sont proposés :

- Réalisation d'un pont routier entre le débouché de la RN15 à Port St Ouen et Oissel et connexion au futur échangeur remplaçant le rond-point aux vaches au débouché du Bd Lénine.
- Réalisation d'un pont routier entre Alizay et la déviation de Pont de l'Arche qui permet une décharge du pont actuel et une ventilation des flux avec l'A13 et l'A154.
- Suppression du péage d'Incarville par négociation avec la SAPN d'une compensation, à recette constante, sur les autres péages.

Ainsi, les 2x3 voies de l'A13 et les 3 voies de la RD6015 (sous réserve de sécuriser les accès des promeneurs et de créer des infrastructures de traversée pour la faune) seront amplement suffisantes pour écouler le trafic sans dévaster la lisière de la forêt de Bord.

La cohérence du système tient, non à la concentration des flux sur une voie autoroutière dont les véhicules sont prisonniers en cas d'aléa, mais au contraire sur un fonctionnement réactif, en temps réel, mobilisant l'intelligence collective des usagers par recours à des systèmes de navigation tels que « WAZE ».

Notons que le système proposé minimise les trajets d'une bonne dizaine de kilomètres dans la plupart des cas et limite donc les émissions de CO2. La vitesse moindre sur les itinéraires routiers est compensée par le raccourcissement du trajet.

En ce qui concerne la pollution, rappelons que la norme Euro VI est applicable aux poids lourds depuis le premier janvier 2014 et qu'elle le sera aux véhicules légers en septembre 2015. Cela signifie que dans une dizaine d'année, le parc sera constitué de véhicules propres.

Pour conclure en peu de mots, le schéma décrit ci-dessus permet, si on en a la volonté, de diviser par deux les délais de réalisation et son coût est deux à trois fois moindre.