

**Délibération 5.01**  
**RD 6015 - Aménagement de la section entre Yvetot et Le Havre**  
**Dossier de prise en considération**

**Intervention d'Alban BRUNEAU**

La RD 6015, ex RN15, est l'épine dorsale de communication terrestre de notre Département. Je la connais bien comme beaucoup de seinomains et pas seulement parce qu'elle traverse ma commune.

Son importance dans l'organisation des déplacements, et son tracé géographiquement stratégique, comme la configuration territoriale de la Seine-Maritime, conduisent à lui faire supporter des fonctions, des attentes, multiples et contradictoires.

- Elle accueille en effet un trafic de traversée départementale, du Havre à Rouen sur une soixantaine de kilomètres, mais aussi de l'Estuaire vers le Nord, via Yvetot-Yerville-Tôtes, puisqu'il n'existe pas de route côtière suffisamment adaptée pour faciliter une liaison continue de l'Estuaire jusqu'au Tréport.
- Par ailleurs, elle prend en charge l'essentiel des déplacements entre les nombreuses communes situées sur l'axe départemental ouest-est.

Cette double vocation pose de nombreux problèmes que le rapport énonce.

- Accidentologie marquée,
- nuisances pour les riverains des communes que la RD6015 traverse,
- difficultés pour les habitants de nombreuses communes de pouvoir s'y insérer aux heures de pointe, je pense notamment aux Gainnevillais et Rogervillais,
- présence prégnante d'engins agricoles, de poids-lourds, de voiturettes électriques et même de convois exceptionnels.

Sans compter, et je le comprends fort bien, que des communes situées sur ce tracée tiennent à maintenir des feux tricolores pour ralentir la circulation et surtout permettre les entrées et sorties de la RD sur les routes et rues perpendiculaires.

C'est le cas à Gainneville avec un carrefour à feu bien connu des automobilistes de l'agglomération qui pestent tous les matins et soirs pour pouvoir le franchir.

C'est le cas également à Saint-Romain et à Yvetot avec ses 13 carrefours à feux qu'il faut passer pour traverser la commune, l'itinéraire de contournement occasionnant un détour important et étant encombré par les poids-lourds.

**C'est dans ce contexte qu'intervient notre projet d'aménagement de la section Yvetot / Le Havre.**

**Un projet qui, clairement de par ses orientations, décide non plus de tenter de concilier ce qui semble devenu inconciliable entre trafic de transit et trafic local, mais qui tranche clairement en faveur du second.**

D'ailleurs l'un de ses objectifs visant à favoriser les modes doux confirme nettement cette orientation.

Aujourd'hui pour effectuer le trajet Le Havre / Rouen et ses 88 km ou Le Havre / Dieppe et ses 98 km par la RD6015, vous devez compter 1h30 au mieux, plutôt 2h00 à certaines heures. Ce qui donne en moyenne des vitesses de 45 à 58 km/h.

Avec les créneaux de dépassement à 3 voies que les orientations ici se proposent de supprimer, et notamment sur les côtes du secteur de Bolbec ou d'Harfleur / Gonfreville, la dissuasion s'accroît pour les automobilistes qui veulent utiliser la RD pour des déplacements majeurs.

Le rapport répond par la mise en place de bandes multifonctionnelles, à l'image des aménagements réalisés sur le tronçon Yvetot / Barentin de la RD.

Certes, sauf que si ces dernières ont toute leur utilité pour doubler les engins agricoles ou les voiturettes, elles sont inopérantes pour les poids lourds, très nombreux sur cet axe.

Vous pouvez me rétorquer que depuis l'application des 80 km/h la vitesse maximale autorisée pour les automobilistes est désormais la même que pour les routiers, nous pouvons tous constater que c'est une vue de l'esprit.

D'abord parce que de nombreux poids lourds roulent en dessous des 80, ensuite parce que rares sont les personnes qui feraient 60 km derrière un poids-lourd.

**Cette démonstration pour vous dire que ces orientations s'entendent mais à une seule condition : faciliter et non contraindre les reports de trafic de transit de la RD sur l'autoroute.**

Car en effet, la solution pour les moyens et longs trajets, c'est l'A29 dont l'itinéraire est tellement parallèle à la RD6015 qu'à bien des endroits on distingue le trafic autoroutier depuis la départementale.

Une autoroute pour les liaisons Saint-Romain / Le Havre, Bolbec / Le Havre, Fauville / Le Havre, Yvetot / Le Havre, Dieppe / Le Havre et Rouen / Le Havre, et une RD6015 pour les courts trajets et les liaisons locales.

L'ensemble des aménagements proposés trouverait ainsi toute sa pertinence.

**Sauf que comme vous le savez, il y a un hic de taille : les péages autoroutiers prohibitifs.**

En prenant la RD6015 vous n'en avez aucun, l'A150 sur laquelle elle débouche après Barentin étant gratuite. Ainsi, vous en êtes quitte pour déboursier les 9 Euros de carburant.

Mais si vous choisissez l'autoroute ou si demain, par ces aménagements, on vous y contraint, pour le même trajet Le Havre / Rouen, il vous en coûtera le double, 18 Euros, dont 8,30 E de péage. Près de 40 Euros pour faire l'aller en retour en les deux grands pôles de notre Département.

Dont 3,30 E rien que pour les 13 Km sur l'A150 et 1,10 E pour les 8 Km entre la sortie du Havre et Epretot.

**Il y a quelqu'un ici pour défendre cela aujourd'hui ?**

Oui, un jour peut être quand le ferroviaire sera enfin doté des stratégies et des moyens publics qu'il mérite et en particulier sur la calamiteuse ligne Le Havre / Paris via Rouen.

Le problème urgent donc est ici. Les péages autoroutiers sont le nœud du dilemme.

Car si l'autoroute ne devient pas plus attractive et que nos aménagements conduisent, comme c'est d'ailleurs l'objet, à décourager les trafics de transit sur la RD6015 alors nous allons passer à côté de notre sujet et tout compliquer.

J'espère que depuis le 17 novembre tout le monde a bien pris conscience que la ponction dans le porte-monnaie des automobilistes ne devait plus être considérée comme la panacée des politiques publiques ?

Pour ne pas rallonger mon propos, je ne développerai pas sur ce qui a conduit notre pays à se retrouver tributaire du bon plaisir des concessionnaires

autoroutiers qui croulent sous les profits en faisant les poches des usagers de la route. Mais ne l'oublions pas pour autant. C'est sur cela aussi que débouche le libéralisme économique.

**En conclusion, nous voterons ces orientations parce qu'elles répondent aux attentes des maires et des habitants concernés directement par la RD 6015.**

Mais nous les voterons avec deux préconisations pour reprendre une formule à la mode :

- que la concertation avec les maires se poursuive et débouche sur des aménagements acceptés d'un commun accord. Y compris si elle conduit pour cela à revoir localement certaines orientations présentes ici, je pense aux suppressions des 3e voies ponctuelles.
- Et que notre collectivité s'engage avec force et détermination pour agir sur la réduction des péages sur l'A29, et en particulier la suppression du péage d'Epretot.

Ce n'est pas un choix ici entre faire payer le contribuable et l'utilisateur, l'utilisateur étant contribuable, il paye aujourd'hui deux fois.

C'est un choix de justice fiscale et d'aménagement du territoire. C'est aussi un choix environnemental, puisque les autoroutes existent autant qu'elles absorbent un maximum de trafic.

Sur cette démarche, deux tables rondes ont été organisées à notre demande par notre collègue Bazille, une étude a été décidée. Nous avons salué cette avancée. Mais les orientations prises ici nous poussent à aller plus vite et à aller plus loin.