

**Délibération 5.5 - RD 925 - Aménagement de la section entre Le Havre et Fécamp**  
**Dossier de synthèse des études préalables**

**Intervention de Jean-Paul LECOQ**

Monsieur le Président, chers collègues,

Je me félicite tout d'abord de ce projet d'aménagement très attendu pour améliorer les circulations entre Le Havre et Fécamp sur la RD 925.

Un axe trop souvent saturé, très dangereux, en raison notamment de ses trafics multiples et de la présence régulière de véhicules agricoles.

Le rapport très documenté souligne, à juste titre, que cet axe a déjà fait l'objet d'aménagements ponctuels importants, notamment le contournement de Goderville, mais qu'il a besoin désormais d'un aménagement global et cohérent.

Les 35 millions estimés à cet effet sur 7 à 8 ans vont donc dans le bon sens à travers le schéma qui se dessine ici. Un projet utile, renforcé par la nécessité d'adapter les voies de circulation aux besoins du futur parc éolien en mer.

Ceci étant, au-delà de cette opération, je souhaite en profiter pour poser de nouveau ici la question de l'aménagement du territoire, sur notre Département, à travers ses infrastructures dédiées aux transports globalement.

Je ne reviens pas sur la question des bacs déjà débattue précédemment.

Historiquement, priorité a été donnée à l'axe Ouest-Est, ce qui me semble légitime, avec les aménagements successifs de la RN6015 et la construction de l'A29 puis de l'A150.

Par ailleurs, la modernisation de la RN27 connectée à l'A29 et à l'A151, tout comme la construction du Pont de Normandie assurant notamment la liaison entre l'A29 et l'A13 ou encore la rénovation du Pont de Tancarville ont contribué à l'amélioration des circulations Nord-Sud.

Sauf que, l'efficience de tous ces investissements consentis pour, tout à la fois, améliorer les conditions de déplacements des habitants, des salariés, des acteurs socio-économiques, pour désenclaver la région havraise poumon économique de la Normandie et de la Nation, et favoriser le développement économique de notre territoire se trouve contrariée par une politique de taxation excessive.

Je dénonce depuis longtemps les stratégies appliquées par les gestionnaires du réseau autoroutier qui, par les tarifs prohibitifs qu'ils pratiquent en dehors de toute considération d'intérêt général, sont responsables de reports de trafic nuisant sur les axes secondaires.

Je salue d'ailleurs à ce sujet les prises de position et initiatives conduites par notre collègue Bazille à ma demande auprès de la SAPN et des collectivités partenaires pour obtenir la gratuité du péage scandaleux d'Epretot sur l'A29 pour les habitants et les salariés de la Pointe de Caux.

Pour des considérations budgétaires de courte vue, l'Etat a bradé le réseau autoroutier à des multinationales qui n'ont que faire des gens et de nos territoires, seules comptant à leur yeux les plus-values qu'ils peuvent réaliser à partir du racket qu'ils opèrent.

Cette sur-taxation des autoroutes devient un problème sérieux aux multiples conséquences, y compris pour les budgets déjà contraints des collectivités, priées à leur frais, de devoir gérer les conséquences des reports des trafics.

Ajouté à cela que les ponts stratégiques de Normandie et de Tancarville sont également payants, et nous pouvons considérer, c'est d'ailleurs une situation inédite en France, que la Seine-Maritime, ses habitants et ses forces vives sont freinés dans leurs déplacements et leur développement par des barrières de péages.

Et, en ces temps de crise, de recul du pouvoir d'achat et de fragilisation de notre tissu économique, il s'agit là d'un handicap majeur pour notre département. Et l'exception havraise consiste à en faire l'unique ville de France entièrement ceinturée de péages.

Pour ne prendre que ces deux exemples : la RN6015 reste saturée notamment à hauteur de Gainneville parce que la SAPN exige 1,10 Euro pour effectuer le trajet de 8 km Epretot / A131. Elle reste également saturée entre Yvetot et Rouen parce qu'il en coûte 3,20 Euro pour effectuer 15 km.

Il suffit de rouler sur l'A29 comme sur l'A150 pour s'apercevoir combien ces autoroutes sont sous-utilisées. Et pour cause ! Pour un Le Havre / Rouen, il faut sortir 8 Euro, 16 Euro aller-retour sans compter bien entendu le carburant.

Agir sur ces barrières de péages me semble donc autant indispensable que d'investir dans les aménagements du réseau routier parallèle.

Or, je constate que le mauvais projet de contournement controversé de Rouen institue encore, au-delà de ses aspects inacceptables pour les populations et communes de l'Est de la Métropole rouennaise, de nouvelles barrières de péages. En tout cas pour l'instant...

Ces péages seront inéluctablement, comme ils le sont sur l'A29 et l'A150 de nouveaux handicaps aux circulations. On se tire donc encore une balle dans le pied. Il s'agirait enfin de tirer les enseignements des erreurs passées.

De même, il s'agirait d'intégrer dans nos orientations stratégiques que la Seine-Maritime formant un triangle équilatéral, favoriser les liaisons Ouest-Nord est aussi important que les liaisons Ouest-Est et Nord-Sud.

J'ajoute que c'est aussi un bon moyen d'agir contre la saturation routière trop souvent subie en région rouennaise avec son lot de pollution et de nuisances pour les populations. Y remédier, cela ne consiste pas seulement à trouver le meilleur contournement possible, celui qui a été pour l'heure retenue ne répondant pas à cette définition ; mais c'est aussi offrir aux déplacements qui ne sont pas liées à la Métropole, une autre solution que celle consistant à la considérer comme un carrefour de tous les déplacements.

On appelle cela un nœud routier ! Et pour le dénouer l'aménagement de l'axe Ouest-Nord y contribuerait.

Il me semble donc important, en plus de l'action contre les péages, de travailler dans la durée et dans une perspective claire, à l'aménagement d'un réel axe routier adapté Ouest-Nord, Le Havre-Le Tréport, pouvant se connecter ensuite au réseau autoroutier sur l'A16 à l'Est du Tréport.

Au-delà de ses vertus économiques avec notamment la mise en connexion routière des ports du littoral, essentielle pour leur développement, et leur ouverture vers le nord et vers le sud, cette liaison constitue une attente pour les habitants et acteurs des territoires de l'ouest et du nord du Département. La seule perspective qui leur est offerte dans ce domaine aujourd'hui pour éviter des routes secondaires inadaptées à un trafic régulier, étant de venir se connecter par le sud à l'A29 moyennant des tarifs excessifs.

Dans ce cadre, l'aménagement proposé aujourd'hui en constitue un maillon. Mais il n'en constitue qu'un maillon. Certes un investissement important que nous soutenons mais nous insistons pour que la politique globale du Département intègre ses différents éléments.