

**Délibération n° 5.01**  
**Politique du Département en faveur des mobilités**  
**Le schéma directeur des mobilités**

**Intervention d'Alban BRUNEAU**

Je tiens tout d'abord à féliciter nos services et leurs agents pour ce rapport détaillé, mais aussi pour leur engagement et leur savoir-faire au service des mobilités et des usagers notamment de la route, dans notre Département.

C'est si vrai que je ne voudrais pas à travers cette délibération que l'on vienne leur retirer une partie de leur travail, conscient que notre collectivité doit garantir, sur les routes de sa compétence, un haut niveau d'entretien. Mais j'y reviendrais.

A la lecture de ce document, nous pouvons mesurer les réels progrès réalisés dans plusieurs secteurs liés au développement durable.

Que ce soit le covoiturage avec une augmentation de plus de 300 % du nombre de covoitureurs en 8 ans ; la mise en place du fauchage tardif pour préserver la biodiversité ; ou encore le développement des vélos routes qui en plus de développer la mobilité douce et active, est à la fois bonne pour la santé et l'environnement, et bien sur un facteur d'attractivité non négligeable pour notre Département.

Nous allons dans le bon sens sur ces aspects et nous nous en réjouissons.

Le présent rapport évoque également la problématique du franchissement de la Seine via les bacs et les ponts.

Les 8 bacs actuels gérés par le département permettent à 3,2 millions de véhicules de franchir la Seine chaque année, et ce, gratuitement. Cet accès libre aux bacs tient particulièrement à coeur des élus communistes qui le défendent depuis des années, et nous sommes ravis que votre majorité ait accepté de maintenir ce service public libre d'accès à toutes et à tous.

Mais quid des ponts ? Pourquoi certains usagers devraient payer le franchissement de la Seine et d'autres non ? Nous réitérons une nouvelle fois notre demande pour la mise en œuvre de la gratuité sur l'ensemble des ponts permettant de franchir la Seine.

D'autant plus qu'un péage est fatalement une entrave à la libre circulation mais aussi à l'attractivité d'un territoire.

Phénomène unique en France il faut le noter, le franchissement des ponts de Tancarville et de Normandie sont payants. Je sais que cela ne relève pas de la compétence de notre collectivité. Cependant dans une période qui sera marquée par la fin de la concession accordée par l'Etat à la Chambre de Commerce et d'Industrie Seine Estuaire, même si cette convention a été prolongé, il serait judicieux que notre collectivité prenne position pour demander cette libération des péages. Au nom justement de l'équité entre seinomarins et entre normands.

De même, libérons le péage d'Épretot sur l'A29 qui pénalise fortement les mobilités en entrée d'agglomération du Havre et qui occasionne des reports de trafics nuisants sur la RD6015.

Le lancement d'une étude sur cette question, et plus globalement sur les flux de circulation de l'Est de l'agglomération havraise est dans les tuyaux comme on dit, depuis 2016. Je regrette qu'elle n'ait pas été encore engagée, même si j'ai bien conscience que la création de la Communauté Urbaine du Havre Seine Métropole a eu comme conséquence de la retarder.

Une délibération devrait prochainement être prise par le Conseil communautaire pour confirmer sa participation au financement de cette étude.

Et puisque j'évoque les péages, ne pourrait-on pas engager également une réflexion sur le niveau de celui de l'A150 entre Yvetot et Barentin ? 5,60 Euros pour 23 km c'est dissuasif, et ce coût surenchérit la liaison autoroutière nord entre Le Havre et Rouen à 13,20 Euros pour un aller simple.

L'autre absence que je souhaite relever dans ce schéma, c'est celui du ferroviaire.

Le Parlement étudie actuellement la « Loi climat », même le président de la République après s'être évertué à affaiblir la SNCF parle désormais de nécessité de redevelopper le ferroviaire.

Mais ici pas un mot.

Nous l'avons noté, c'est la première fois que nous allons voter un « schéma directeur des mobilités », ce document se nommait auparavant schéma directeur des routes. Ce changement de nom a du sens, nous devons dorénavant agir sur l'enjeu mobilité dans sa globalité et non plus seulement sur la problématique routière.

Le ferroviaire, c'est comme les péages, mais c'est aussi comme les bacs et les ponts. Nous sommes concernés, car cela va au-delà d'une simple répartition de compétences entre collectivités.

Il ne peut pas y avoir d'ambition en matière de mobilité qui fasse l'impasse sur les trains, et notamment sur les petites lignes.

Les insuffisances que je viens de souligner sont importantes et motivaient notre intervention. Cependant elles ne nous auraient pas empêchées de le voter avec la mention « peut mieux faire ».

En revanche, un élément qui figure à ce schéma nous l'interdit.

Il est indiqué dans le document que le département en concertation avec les communes et les groupements concernés, souhaite transférer aux communes et aux EPCI (intercommunalités) le réseau local de 4 e catégorie qui représente aujourd'hui 20 % du patrimoine routier départemental (environ 1.000 km).

Nous ne pouvons pas souscrire en l'état à ce transfert de compétence qui ne s'accompagne pas d'un transfert de crédits. Remettre à niveau la route avant transfert, ce n'est pas suffisant. Je dirais même : c'est la moindre des choses.

Je note d'ailleurs que lorsque des routes départementales ont été transférées à la Métropole rouennaise, un transfert de charges, et même de personnels, a été réalisé.

Je ne vois pas pourquoi, d'autres structures intercommunales se verraient hériter de la gestion, donc de l'entretien de voiries départementales, à leur frais.

Au début du rapport, il est indiqué dans son objet que ce schéma permet « *au Département de se doter d'un outil de référence technique et politique lui permettant d'assurer la continuité de son réseau, de l'exploiter et de l'entretenir* ».

Le bon entretien du réseau est de notre responsabilité. Que pour de bonnes raisons, une intercommunalité souhaite prendre la gestion d'une route départementale nous l'entendons.

Mais si c'est parce qu'elle en a marre qu'une route soit mal entretenue, c'est une mauvaise raison. Ou alors accompagnons le transfert des crédits qui devraient être mobilisés pour assurer son bon entretien régulier.

Dans toutes nos interco j'imagine, nous procédons à des arbitrages en matière de voiries, et les budgets ne suffisent pas pour répondre à tous les besoins. Demain si nous en remettons une louche en reprenant des voiries départementales sans un Kopeck de plus, les arbitrages seront encore plus compliqués au sein des interco.

Enfin, du point de vue de notre collectivité, je suis dubitatif sur votre volonté de vouloir céder ainsi près de 20 % de notre réseau routier.

Si c'est parce que vous craignez de ne plus avoir suffisamment de ressources pour assurer cet entretien, il existe une solution simple : écouter l'EPCI concerné par le mauvais projet de contournement Est de Rouen en vous désengageant de celui-ci, et vous disposerez de crédits nouveaux pour couvrir des centaines de kilomètres d'entretien régulier de nos routes pour un paquet d'années !