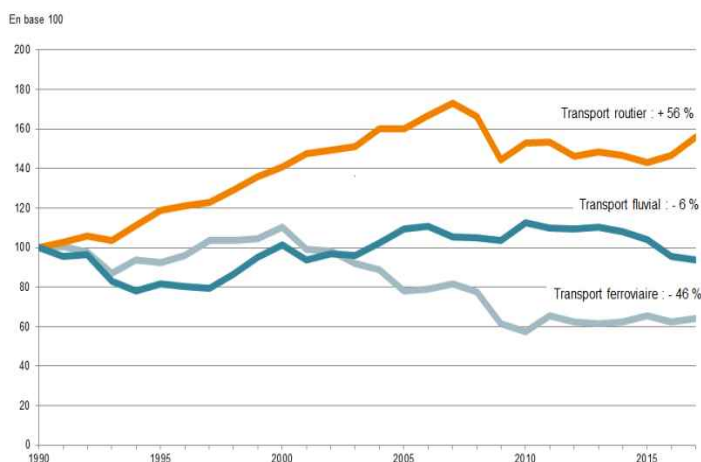


Protégeons nos habitants, limitons les camions à Rouen.

Dans le cadre de l'abandon du projet climaticide A133-A134 que nous réclamons depuis des années, et qui semble se concrétiser, nous souhaitons faire des propositions opérationnelles pour améliorer la situation des populations de notre territoire.



<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>

<https://twitter.com/EffetdeSerre76>

<https://www.facebook.com/effet.deserretoimeme/>

0672003309



Résumé : La circulation des poids lourds sur un axe Nord Sud semble poser question à certains décideurs et à une partie de l'opinion publique nous considérons important dans le cadre de la mise en place de nouvelles politiques de mobilités volontaristes d'apporter des pistes de solutions qui seront à instruire par les services techniques en charge de ces compétences.

Pour les véhicules de livraison qui viennent sur Rouen, nous proposons des Centre de distribution Urbaine pour gagner de la capacité de voirie et limiter les émissions de polluants atmosphérique et de gaz à effet de serre.

A travers ce document, nous avons souhaité apporter des solutions à l'abandon de l'A133-A134, projet totalement inadapté et coûteux économiquement et environnementalement. Ces alternatives sont bien évidemment à instruire avec les différents acteurs et notamment les acteurs de l'économie locale, les collectivités locales, régionales et nationales. Refuser ce projet climaticide ce n'est pas pour nous, rester dans un conservatisme des politiques de mobilités des personnes et des marchandises. C'est dans cet esprit d'insatisfaction, concernant la situation actuelle des mobilités à Rouen, que nous avons élaboré des propositions constructives tant sur les déplacements pendulaires en voiture, que concernant le transport des marchandises.

Quelles alternatives pour limiter la surcharge potentielle en PL sur Sud III lié à l'arrêt du projet A133-A134.

Sommaire :

1] Les infrastructures routières existantes.

2] Etat des trafic routiers Véhicules légers et lourds.

2.A] Les trafics et leurs évolutions sur Sud III.

2.B] Analyse de la typologie des trafics de leur évolutions

3] Les alternatives.

3.A] Sur le trafic des VUL

3.A.1] Mise en place d'un centre de distribution urbaine.

3.A.2] Réglementer de façon restrictive les PL en ville.

3.B] Sur les Poids Lourds

3.B.1] Agir sur la réglementation pour limiter les PL dans Rouen

3.B.2] Utiliser les infrastructures autoroutières existantes.

3.B.2.A] La déviation grand Ouest A29 tracé orange

3.B.2.B] La déviation A26-A19-A10 tracé fushia

3.B.3] Trafic PL sur Flaubert, Sud III et Boulevard Jean Béthencourt – Boulevard Maritime, D13.

3.B.3.A] Les principes généraux afin de limiter les nuisances.

3.B.3.B] Basculer les trafics PL vers l'axe Boulevard Jean Béthencourt – Boulevard Maritime, D13.

1] Les infrastructures routières existantes.



Sur cette carte schématique il est aisé de s'apercevoir du maillage fin des autoroutes existantes de cette zone géographique, constat qui renforce notre refus de nouvelles construction autoroutière. Cette carte est un outil qui fréquemment utilisées pour pouvoir démontrer l'utilité du tracé rouge, A133-A134 et prolongation vers Chartres qui n'est donc pas encore construit. A l'aune du facteur 4, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, incluant donc la nécessité du report modal des trafics de transit vers le fleuve et le rail, réaliser la partie rouge serait achever tout espoir car l'itinéraire deviendrait rectiligne or le report modal exige que le trafic routier soit fortement contraint.

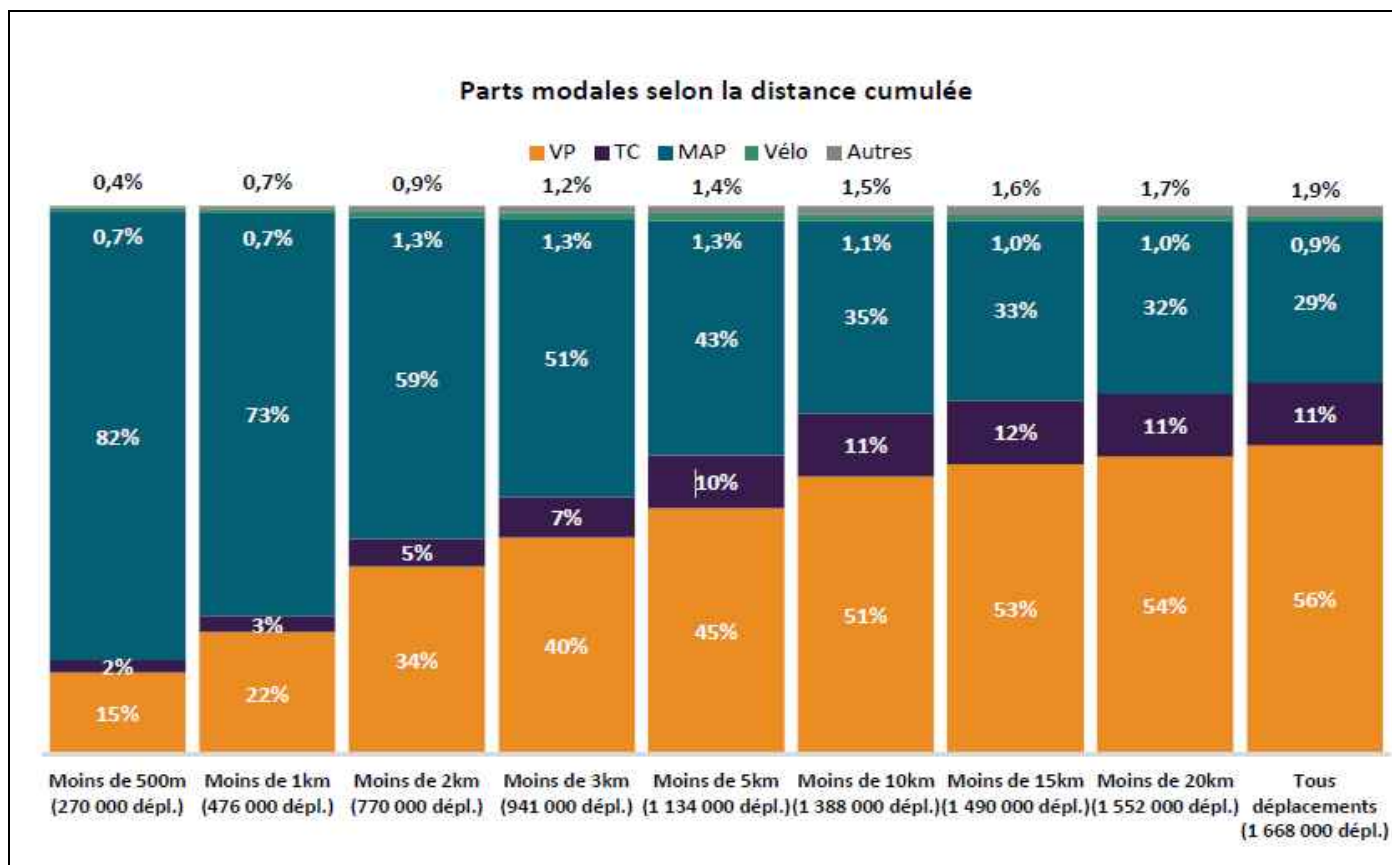
2] Etat des trafic routiers Véhicules léger et lourds.

Sur le territoire intercommunal; l'enquête ménage déplacement de 2017, que nous avons attendu quasiment 2 ans, établi un diagnostic des déplacements très scientifique. Tous les jours, ce sont 1.54 millions de déplacement qui sont réalisés à l'intérieur du territoire métropolitain,

dont 123 000 déplacements d'échange (soit l'origine soit la destination est à l'intérieur de la métropole). Et seulement 42.000 véhicules en transit. Dans l'enquête Cordon de 2016 voici ce que l'on trouvait en ce qui concerne le trafic de transit et d'échange :

Enquête cordon 2016	nb. Véh.	153 000
VL	136 000	89 %
échange VL	91 120	67 %
transit VL	44 880	33 %
PL	17 000	11 %
échange PL	7 140	42 %
transit PL	9 860	58 %

Le chiffre du CEREMA est de 3 598 véhicules en transit sur l'axe Nord-Sud, poids lourds et véhicules particuliers compris, ci-dessous les parts modales des déplacements intra métropole.



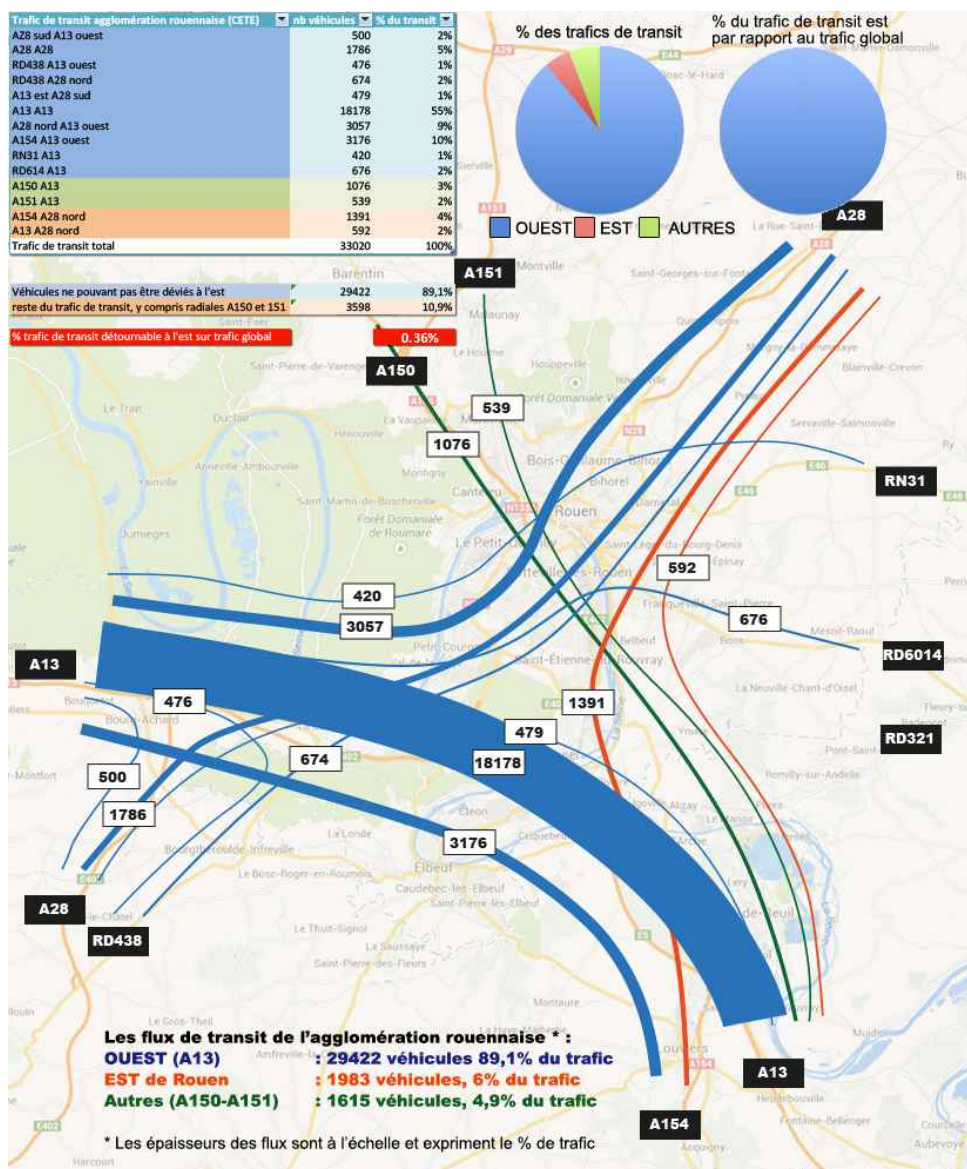
	2024 (sans contournement)	2024 (avec contournement)	variation	Comptage 2017 % par rapport aux prévisions
Pont Mathilde	86000	79050	-8,10%	70.524 -18%
Tunnel de la Grand Mare	52300	46850	-8,70%	43.843 -16.1%
Sud III	69450	67750	-2,50%	63.923 -7.9%
Pont Flaubert	54000	53850	-0,30%	50.981 -5.6%
D6014 (Franqueville)*	16250	12800	-21,20%	13.832 -14.9%
D18E (rd pt vaches - A13)	44700	41900	-6,30%	

	2010	2024 (avec contournement)	évolution (%)
Pont Mathilde	80362	79050	-1,63%
Tunnel de la Grand Mare	41136	46850	+ 13,89%
Sud III	65394	67750	+ 3,60%
Pont Flaubert	38927	53850	+ 38,34%
D6014 (Franqueville)*	12723	12800	+ 0,61%
D18E (rd pt vaches - A13)*	28670	41900	+ 46,15%

De ces deux tableaux, issus du travail de l'Etat via la préfecture, nous pouvons donc conclure que sur la SUD III nous avons depuis 2010 une diminution de trafic de 69450 veh/j à selon les comptages de 2017 63.923 Veh/j soit une diminution de 5 527 véhicules.

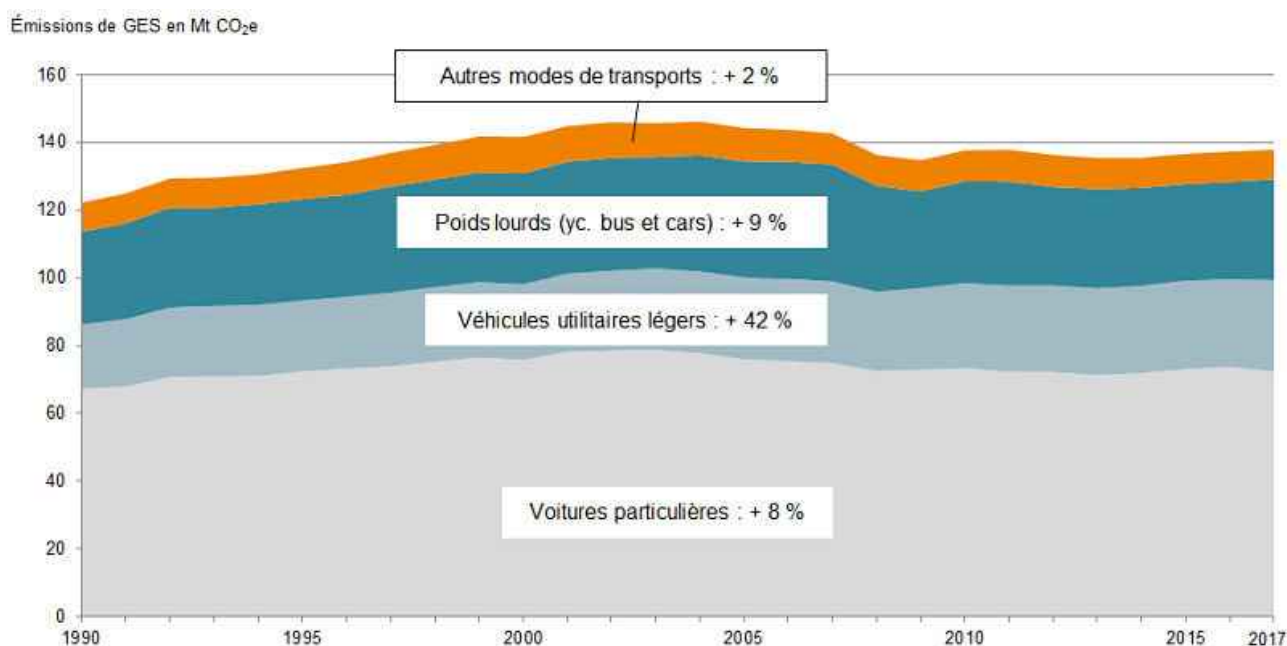
On peut aussi noter que sur SUD III en 2024 selon les projections sans A133-A134 il y aurait un trafic de 69.450 veh/jour et avec l'A133-A134 67.750 veh/Jour. Soit un gain de 1700 veh/j.

2.B] Analyse de la typologie des trafics de leur évolutions



Ce document démontre bien la faiblesse du transit Nord-Sud, et établi un trafic Nord/Est Sud mais tellement minoritaire qu'il rend follement démesuré la construction hors de prix de ces deux autoroutes à péage couplé aux destructions environnementales. Ce flux

qui peu être estimé à un peu moins de 1000 PL/ jours doit être traité afin de permettre une diminution de leurs nombre. C'est le sens de nos propositions.



Ce graphique montre que le parc des Véhicules Utilitaires Légers s'accroît de façon excessivement importante ce qui est lié à l'évolution économique de nos sociétés qui est de plus en plus basé sur le flux tendu et les livraisons à domicile. Apporter des réponses à ce sujet via des livraison en dégroupage, et notamment en utilisant les modes doux permettra de préparer l'avenir.

3] Les alternatives.

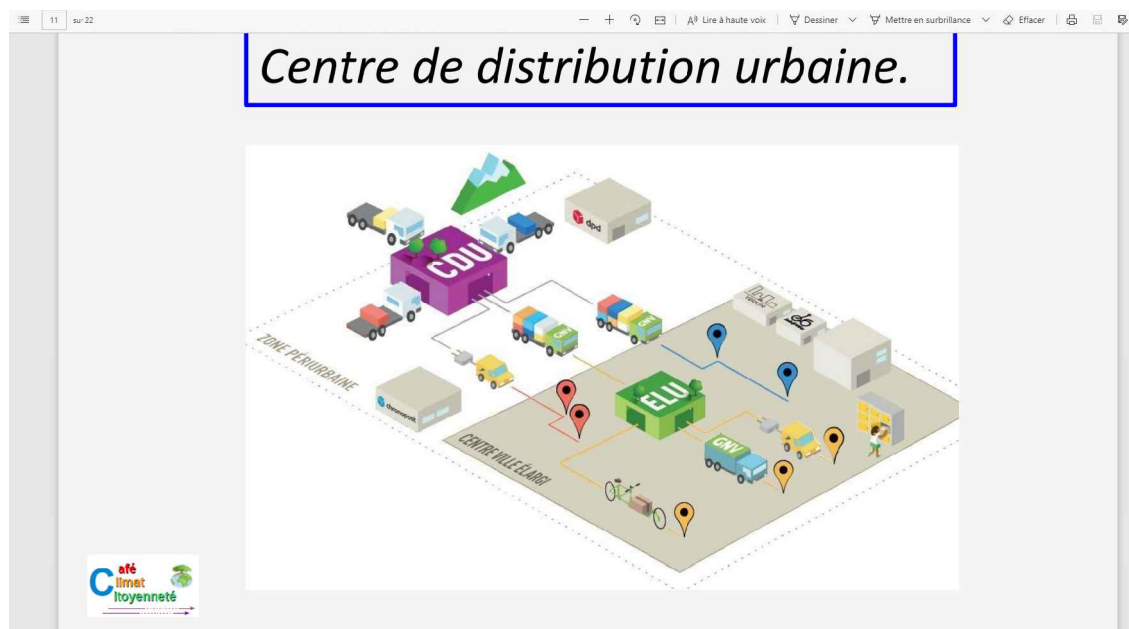
La circulation des poids lourds sur un axe Nord Sud semble poser question à certains décideurs et à une partie de l'opinion publique nous considérons important dans le cadre de la mise en place de nouvelles politiques de mobilités volontaristes d'apporter des pistes de solutions qui seront à instruire par les services techniques en charge de ces compétences.

3.A] Sur le trafic des VUL

3.A.1] Mise en place d'un centre de distribution urbaine.

Pour les véhicules de livraison qui viennent sur Rouen, nous proposons des Centre de distribution Urbaine pour gagner de la capacité de voirie et limiter les émissions de polluants atmosphérique et de gaz à effet de serre. Des Centres de Distribution Urbain (CDU) est une plateforme logistique située en ville ou à proximité de l'aire urbaine. Il reçoit des marchandises diverses

et variées en provenance de différents expéditeurs, puis il va réorganiser la distribution géographique. Celui-ci assure les livraisons du dernier km en centre-ville. Ces derniers kilomètres devront être effectués par des véhicules non polluants et fonctionnant aux énergies renouvelables : par un service de type livreurs en vélo, par les navettes solaires sur la Seine et par l'utilisation de véhicules fonctionnant à partir des usines de méthanisation.



Cette organisation permet aux villes de limiter les entrées de véhicules de livraison et donc de diminuer la pollution qui découle des opérations de transport. Cette activité est basée sur le principe de mutualisation et fait partie d'une organisation globale. **Bayonne** a mis en place en 2014 un Centre de Distribution Urbain (**CDU**). Une plate-forme logistique permet la mutualisation en des flux de marchandises amont et leur distribution dans l'hyper centre à l'aide de véhicules propres. Géré par un prestataire local, une SCOP, il est le seul CDU actuellement rentable en France.

3.A.2] Réglementer de façon restrictive les PL en ville.

A titre d'exemple voici ce qui est fait à Bayonne : Un accompagnement réglementaire : les triporteurs à assistance électrique peuvent livrer *toute la journée*, sans aucune contrainte ; Les "véhicules utilitaires propres" (électriques ou hybrides utilisés en mode électrique) de moins de 2 mètres de hauteur disposent d'une autorisation élargie de 6h à 11h30 puis de 14h30 à 17h30. Les véhicules thermiques ne sont autorisés dans la zone piétonne que jusqu'à 9h30.

3.B] Sur les Poids Lourds

Sur le trafic PL de transit la première chose est d'agir sur cette évolution mortifère pour l'environnement en réorientant les crédits en investissement vers le rail et le fluvial. A travers ces données issues de rapports du ministère on s'aperçoit clairement que le tout routier est une réalité dans notre pays. Cette situation devra évoluer rapidement pour des impératifs économiques, et environnementaux. Ces actions doivent être menées par différents acteurs institutionnelles, La métropole Rouen Normandie devra être force de proposition et demander à l'Etat un comité de pilotage spécifique afin de mettre en place un plan d'action pluri annuel.



Pour ce faire, l'Union Européenne met en place des couloirs ferroviaires et développe des subventions pour la transformation et la modernisation des différents terminaux. Ces actions permettent de minimiser l'impact sur l'environnement et de développer l'attractivité grâce à la fiabilité du transport tout en limitant la congestion des autoroutes et les frais administratifs.

3.B.1] Agir sur la réglementation pour limiter les PL dans Rouen

En fonction des trafics transit international et trafic d'échange nous proposons un traitement différencié en matière de réglementation. Nous sommes conscients des difficultés à faire appliquer des réglementations complexes aux transporteurs routiers mais, cette difficulté réelle ne peut être instrumentalisée afin d'en faire un argument d'impossibilité. Un travail de tarification avec les transporteurs routiers s'engageant à respecter ces réglementations pourra être mené afin de les inciter à les respecter. La mobilisation des acteurs sous tutelle du gouvernement, et une coordination efficace de la préfecture doit permettre un travail de fond qui permette d'atteindre les objectifs suivants :

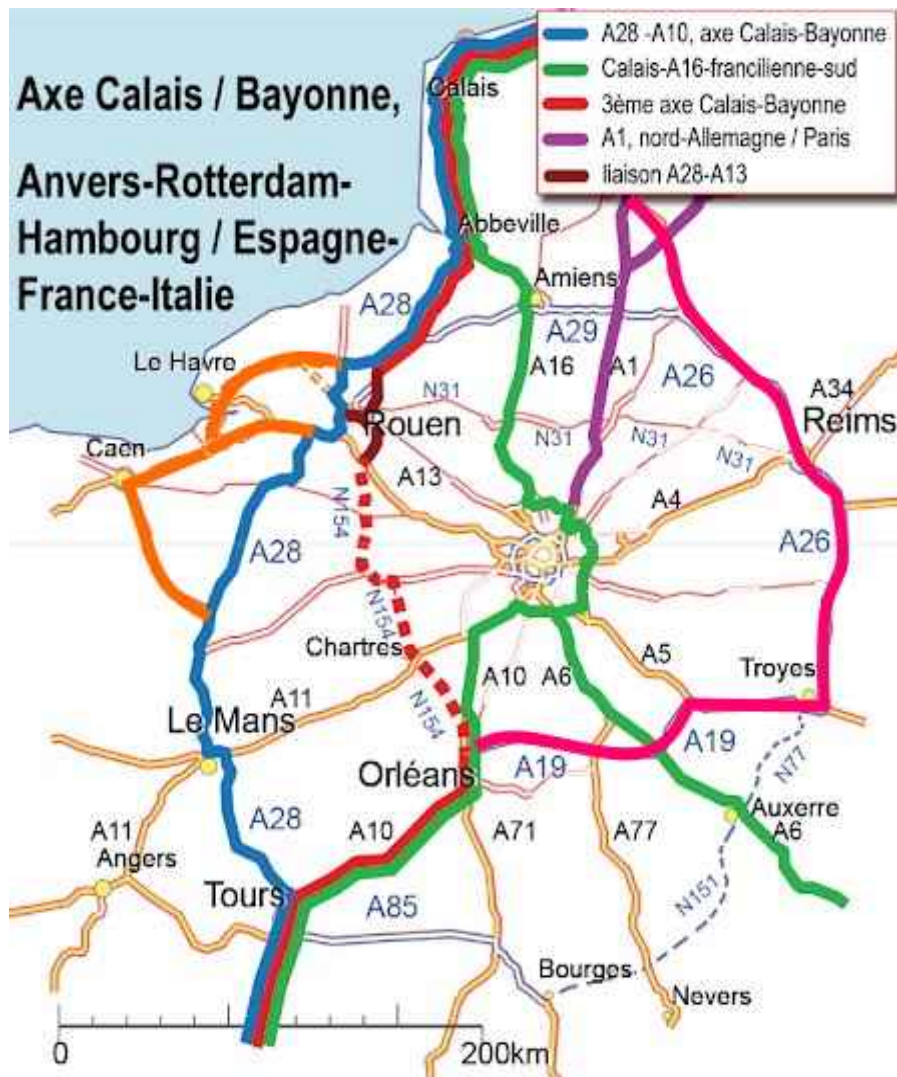
- **Pour le transit international** : interdictions de PL sur l'A150-A28-A151 et donc sur la Métropole Rouen Normandie et déviation grand Ouest ou grand Est. Ces solutions sont décrites dans les points ci-après 2.B.2.

- **Pour le trafic d'échange** : Autorisation sur l'A150-A151 et axe A28 excepté sur les plages horaires suivantes 7h30-9h30 et 16h30-19h ce qui aura pour effet de pas surcharger les infrastructures de transport pendant les heures de pointe pendulaires.

Sur l'axe **A28-Tunnel de la Grand Mare** nous proposons les mêmes règles.

3.B.2] Utiliser les infrastructures autoroutières existantes.

Les dépenses publiques d'investissement en matière d'infrastructures de transport doivent absolument être enfin réorientées afin d'atteindre un objectif de report modal vers le fleuve et le rail. Les masses de crédits d'investissement public étant excessivement réduites, les pouvoirs publics doivent arrêter de dépenser le moindre euros dans le routier et se contenter d'utiliser les infrastructures autoroutières existantes. L'évolution du nombre et des distances des déplacements marchandises ne peut continuer à croître indéfiniment. La crise de la COVID a bien démontré les besoins de relocalisation des économies. L'arlésienne des "carburants propres", ne saurait faire oublier que nous avons bénéficié de l'exploitation du pétrole pas cher au 20ème siècle pour faire exploser nos déplacements mais que ce temps est révolu. Nous sommes bien conscients que ces solutions sont handicapantes pour le transport routier mais les pouvoirs publics doivent assumer afin de pouvoir espérer un report modal. Ces itinéraires nécessitent des aires de contrôles PL notamment sur l'A28.



3.B.2.A] La déviation grand Ouest A29 tracé orange

Nous proposons qu'au niveau de l'échangeur du Puceuil devienne interdit d'emprunter la A28 pour les camions en transit. Les trafics seront détournés vers l'A29. Nous proposons qu'à l'embranchement A29 vers le pont de Normandie et A150 les PL en transit soit détournés vers le pont de Normandie ce qui fait un détour de 1 heure (90 km) en passant par Caen avant de récupérer A88 et de rejoindre A28 au niveau de la connexion de Sées. Cette proposition nécessitera un travail de plusieurs collectivités sous la tutelle de la préfecture.

3.B.2.B] La déviation A26-A19-A10 tracé fushia.

Cette solution dites déviation grand Est utilise plusieurs autoroutes existantes et permet d'apporter des solutions au fameux Copenhague- Lisbonne utilisé de façon inopportune par les acteurs économiques.

3.B.3] Trafic PL sur Flaubert, Sud III et Boulevard Jean Béthencourt – Boulevard Maritime, D13.

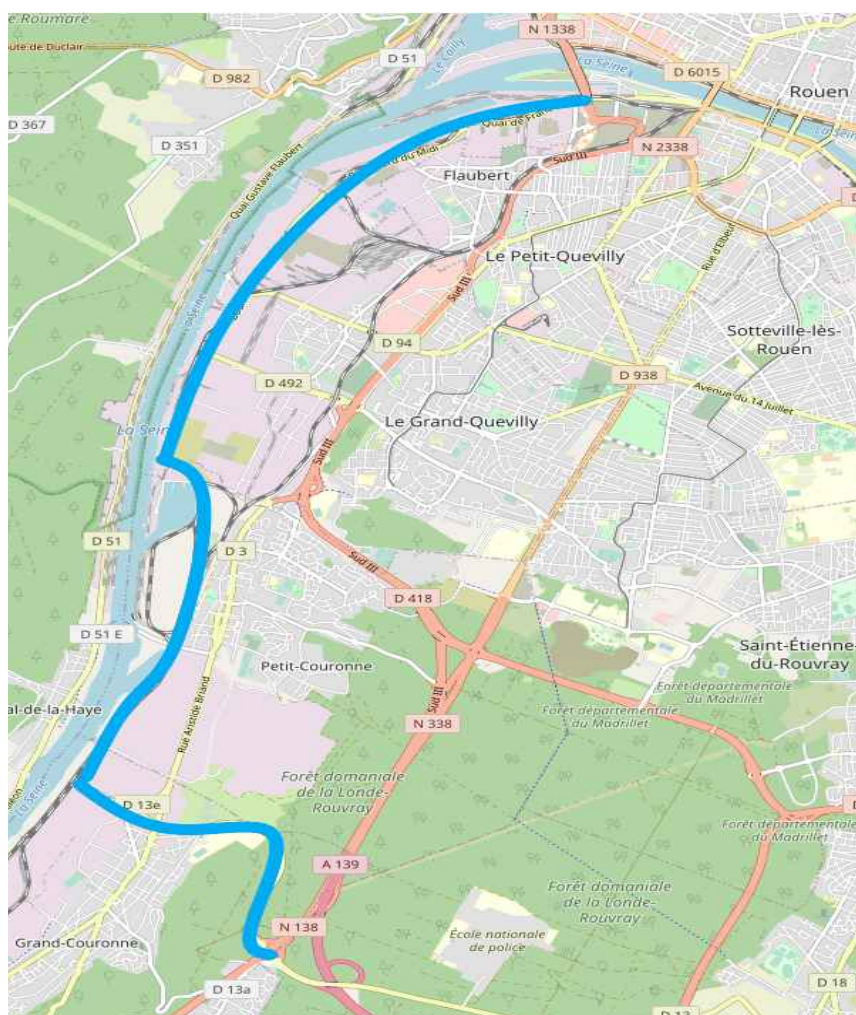
3.B.3.A] Les principes généraux afin de limiter les nuisances.

Les vitesses seront réduites à 30 km/h, avec des ondes vertes de flux, étudiés pour éviter des relances moteurs et donc des augmentations des pollutions, par les services de la métropole notamment sur l'axe Boulevard Jean Béthencourt – Boulevard Maritime, D13.

Tous les axes urbains mentionnés devront faire l'objet d'une étude puis de la mise en place de protection sonore à haut rendement et d'écrans végétaux de haute tige afin de capter le maximum de rejets polluants. Des crédits seront provisionnés pour ces études et les réalisations qui devront être pensés.

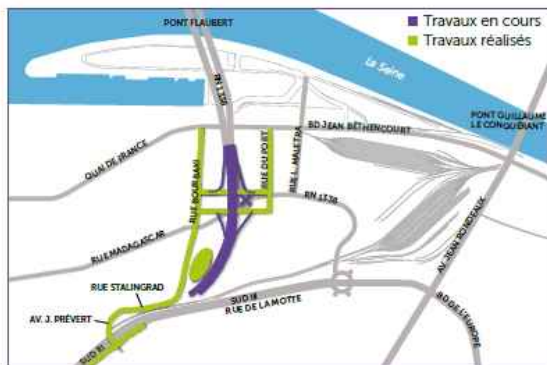
2.B.3.B] Basculer les trafics PL vers l'axe Boulevard Jean Béthencourt – Boulevard Maritime, D13.

Comme nous l'avons schématisé cette proposition de circulation des PL permet de éviter les zones plus peuplées de la SUD III-RN338.



Et évidemment la tête SUD du pont Flaubert.

Carte tête SUD management pont Flaubert et quartier Flaubert



Phase 2 : CONSTRUCTION DES OUVRAGES D'ART AU NORD DE SUD III (2019 – 2021)

> Construction du franchissement de la place centrale, des quatre bretelles et de l'ouvrage d'art en remblai.

Phase 3 : RACCORDEMENT À SUD III (2022 – 2023)

> Construction du raccordement de la nouvelle infrastructure à Sud III en deux étapes : d'abord dans le sens Nord/Sud puis dans le sens Sud/Nord.



4| Conclusion :

A travers ce document, nous avons souhaité apporter des solutions à l'abandon de l'A133-A134, projet totalement inadapté et coûteux économiquement et environnementalement. Ces alternatives sont bien évidemment à instruire avec les différents acteurs et notamment les acteurs de l'économie locale, les collectivités locales, régionales et nationales. Refuser ce projet climaticide ce n'est pas pour nous, rester dans un conservatisme des politiques de mobilités des personnes et des marchandises. C'est dans cet esprit d'insatisfaction, concernant la situation actuelle des mobilités à Rouen, que nous avons élaboré des propositions constructives tant sur les déplacements pendulaires en voiture, que concernant le transport des marchandises.