

CONCERTATION PRÉALABLE – AMÉNAGEMENT DE LA RN 13 ENTRE ÉVREUX ET CHAUFOR-LÈS-BONNIÈRES CONTRIBUTION DU GROUPE NORMANDIE ÉCOLOGIE

Groupe Normandie Écologie

Créé en 2021 à la suite des élections régionales, il s'agit d'un groupe politique siégeant dans l'opposition au sein du Conseil régional de Normandie, composé de onze élu.e.s issu.e.s de trois partis politiques différents : Europe Écologie-Les Verts, Génération.s et Génération Ecologie.

Coordonnées

Groupe Normandie Écologie
Conseil régional de Normandie, Abbaye-aux-Dames
Place Reine Mathilde, 14000 CAEN
Site internet : <https://normandie-ecologie.fr/>
Adresse mail : normandie-ecologie@normandie.fr

Introduction :

En 2016, le Président de Région Hervé Morin a ressorti des cartons ce projet vieux de plus de 40 ans. Nous sommes donc amenés en 2022 à débattre d'un projet qui date de 1975. Encore qu'il ne s'agisse pas d'un réel débat sur sa pertinence ni même sur le type de travaux qu'il convient d'effectuer sur cette section de la RN 13, mais d'une tentative d'imposer un projet que la droite régionale veut à n'importe quel prix. Le dossier de concertation le montre bien, la question de l'utilité d'un aménagement en 4 voies ne se pose pas : il serait nécessaire, inévitable, salutaire. Il n'en est rien.

Il s'agit en réalité d'un projet d'un autre temps, fondamentalement inadapté aux enjeux du 21ème siècle. Les premières réunions de concertation et les contributions déposées sur le site dédié permettent de mesurer le niveau de déconnexion des porteurs du projet par rapport aux enjeux économiques, écologiques et sociaux, au niveau local et à l'échelle du département de l'Eure. La réalisation de ce projet d'une utilité très relative aurait en revanche un impact environnemental considérable, et constituerait un élément supplémentaire du système tout-routier que subissent les Normand.e.s, contraint.e.s de recourir à la voiture individuelle pour leurs déplacements du quotidien.

I - Un projet désuet qui ne répond pas aux besoins des usagers de la RN 13

A) Un projet démesuré et injustifiable

Utilisant le prétexte d'une accidentologie élevée et d'une nécessité de mise aux normes environnementales, l'exécutif régional tente d'imposer un projet irréaliste et démesuré. D'après les estimations réalisées avant la flambée des coûts de l'énergie et des matières premières, l'investissement nécessaire varie selon les scénarios de 245 M€ à 265 M€, pour l'aménagement de

seulement 21,7 km dont une partie est déjà à 4 voies (la déviation de Pacy-sur-Eure). Un projet ruineux dont le véritable coût pour le contribuable risque d'augmenter encore.

La mise en service de cette 4 voies n'est pas prévue avant 2031. Inadapté aux besoins de mobilité aujourd'hui, ce projet le sera d'autant plus dans une décennie et verrouille les possibilités d'investissement dans les solutions alternatives à la voiture individuelle dans ce secteur. Considérant les délais, les investissements nécessaires et les évolutions du marché de l'énergie, conduire un tel projet à terme semble peu réaliste.

Malgré ces évidences, l'exécutif régional ne pense les mobilités et le transport de marchandises que par la route et fait tout pour que les scénarios 1 et 2 apparaissent indispensables. Le dossier de concertation présente bien un scénario de référence qui prévoit seulement la mise aux normes et la sécurisation de la section de la RN 13 entre Evreux et Chaufour-lès-Bonnières. Mais celui-ci présente des insuffisances manifestes qui démontrent la volonté des porteurs de projet d'imposer un des deux autres scénarios. Le dossier dans son ensemble est construit pour faire apparaître comme inévitables les scénarios 1 et 2. Cette méthode semble indispensable pour faire accepter un aménagement à 4 voies ruineux, inadapté pour traiter les problématiques posées par la RN 13 actuelle et aux impacts environnementaux considérables.

B) Des bénéfices limités voire nuls

L'un des principaux arguments des porteurs de projet pour aménager cette section en 4 voies est son insécurité. Le diagnostic de sécurité met en évidence une proportion élevée d'accidents au niveau des intersections, très nombreuses sur cet axe. Mais aucun élément de comparaison avec les autres routes nationales ne permet d'affirmer que cette portion est particulièrement accidentogène. Les porteurs de projet présentent pourtant un aménagement à 4 voies comme la seule réponse à « *l'insécurité routière persistante* » qu'ils mettent en avant, sans pour autant en apporter la preuve. Pourtant, les scénarios 1 et 2 auraient pour effet de dévier une partie des véhicules vers des voies secondaires, plus étroites et moins bien entretenues, au risque de déplacer le danger et non de le réduire. Considérant les données à notre disposition, il nous semble que la diminution du nombre de carrefours, leur sécurisation et une adaptation de la vitesse (telle que proposée par exemple dans le scénario de référence) permettraient de réduire le nombre d'accidents sans recourir à des travaux au coût exorbitant pour des résultats incertains en termes de sécurité.

Concernant la fluidité de la circulation, les bénéfices prévus apparaissent minimes : un gain de temps de 2 min 30 au maximum pour le scénario 1. Mais l'augmentation du trafic induite par un passage à 4 voies ne serait pas sans conséquences sur les temps de trajet, en particulier en raison du nombre toujours plus important de poids lourds. Les scénarios 1 et 2 supprimant la quasi-totalité des accès à la RN 13, ils conduisent finalement à une perte de temps pour les riverain.e.s, à l'opposé de l'objectif affiché. De plus, le principal point noir se situe actuellement à l'entrée d'Evreux et augmenter la vitesse sur le reste de la section ne changera rien à l'engorgement du rond-point situé au niveau de la base aérienne. Finalement, les prévisions de hausse du trafic à long terme présentées dans le dossier sont parfaitement irréalistes au regard des évolutions de nos modes de déplacement, structurellement impactés par la crise climatique et énergétique.

En permettant la circulation de davantage de véhicules et surtout de poids-lourds entre l'Île-de-France et la Normandie, un tel aménagement profiterait essentiellement aux concessionnaires autoroutiers. En particulier à la SAPN, qui fait partie des porteurs de projet, en densifiant le maillage autoroutier du territoire. De plus, si la concession initiale ne permet pas la mise en place de péages sur cette section, rien ne garantit qu'elle ne sera pas modifiée à l'avenir.

II - Une aberration environnementale

A) Un exercice de *greenwashing*

Les porteurs de projet n'ont pas ménagé leurs efforts pour présenter l'aménagement de la RN 13 comme un projet vertueux en matière environnementale. À tel point que le dossier de concertation entier constitue un modèle de *greenwashing*.

Nous pouvons ainsi lire dans le mot d'Hervé Morin page 6 :

l'aménagement de la RN 13 permettra de réduire drastiquement son impact environnemental en préservant les milieux naturels et en développant l'usage des mobilités alternatives à la voiture telles que le vélo, les transports en commun et le covoiturage.

Pour des questions de transparence et d'honnêteté, nous proposons au Président Morin une rédaction objective, qui prend en compte l'ensemble des caractéristiques et des conséquences du projet :

*L'aménagement de la RN 13 permettra **d'augmenter considérablement** son impact environnemental en **artificialisant davantage** de milieux naturels et en **encourageant toujours plus le recours à la voiture individuelle et le développement du transport routier de marchandises.***

La RN 13 actuelle, en revanche, est présentée comme générant "un impact environnemental lourd sur le milieu naturel". Au-delà de la mauvaise formulation qui démontre une compréhension et une prise en compte très approximative de ces enjeux, il est évident que l'élargissement de la route exige une consommation foncière et une artificialisation des sols considérables, tandis que l'augmentation de la vitesse aura un impact important en termes de pollution et de coût pour les usagers.e.s.

Ce *greenwashing* constitue une stratégie globale que nous retrouvons jusque dans les détails de la présentation, sur des aspects précis de la RN 13 actuelle et des scénarios :

- Le dossier de concertation met en avant l'importante pollution sonore sur plusieurs segments, en particulier en raison des changements de limitations de vitesse et des nombreux carrefours. Mais transformer la RN 13 en 4 voies avec une vitesse plus élevée et davantage de poids lourds ne permettra certainement pas d'en réduire les nuisances.
- L'aménagement à 4 voies serait positif pour « renforcer la trame verte du territoire » grâce à quelques passages destinés à la faune. Si la route actuelle est en effet une barrière écologique, une 4 voies constituerait un obstacle infranchissable pour la quasi-totalité de la faune locale.
- Les scénarios 1 et 2 intègrent des mesures de compensation et sont donc présentés comme ayant un impact moindre sur les milieux naturels que le scénario de référence. De nouveau, les porteurs de projet tentent de valoriser les scénarios d'aménagement les plus lourds et de faire apparaître des scénarios plus sobres de sécurisation et de mise aux normes environnementales comme plus nuisibles pour l'environnement.

Derrière cette peinture verte mal étalée, Hervé Morin assume parfaitement avoir remis à l'ordre du jour le projet envisagé dès 1975 dans le but d'augmenter l'intensité du trafic routier entre la Normandie et l'Île-de-France. Contrairement à ce que les porteurs de projet tentent de faire croire, leurs motivations sont politiques et économiques et en aucune manière liées aux impacts environnementaux de la RN 13 actuelle.

B) Les impacts réels du projet sur l'environnement

Malgré le *greenwashing* auquel se livrent les porteurs de projet, les conséquences désastreuses de celui-ci sur l'environnement apparaissent clairement à la lecture du dossier de concertation.

La RN 13 actuelle est présentée comme ayant un impact important sur le milieu agricole proche. Mais plutôt que de proposer des travaux adaptés, les scénarios 1 et 2 prévoient l'artificialisation de 80 à 100 hectares de terres cultivées, tout en étant présentés comme étant moins nuisibles à l'environnement ! Les besoins alimentaires et les conséquences du changement climatique sur la production doivent nous inciter à prohiber la destruction de surfaces agricoles pour de tels projets.

L'artificialisation des sols impacte les terres agricoles mais également la biodiversité. En plus de l'emprise foncière qu'il implique, un aménagement en 4 voies porterait atteinte à un secteur considéré comme sensible du point de vue de la biodiversité. La RN 13 traverse en effet le site Natura 2000 « Vallée de l'Eure ».

Les scénarios d'aménagement à 4 voies prévoient des mesures de compensation pour les espaces agricoles et naturels détruits ou impactés, en application du principe « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC). Celui-ci prévoit la compensation des impacts négatifs sur l'environnement comme un **dernier recours**. Mais les porteurs de projet l'utilisent pour ne pas mettre en œuvre les deux premiers principes : « Éviter » et « Réduire ». La nécessité de respecter le principe ERC est pourtant évidente alors que nos modes de vie sont responsables d'un effondrement écologique et d'un changement climatique sans précédents. Si principe ERC était réellement observé, il devrait logiquement conduire à un abandon de ce projet inutile aux impacts environnementaux considérables.

La réalisation d'un des scénarios d'aménagement envisagés aurait une autre conséquence majeure : une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Ces émissions seraient dues au chantier mais aussi et surtout à l'augmentation du trafic et de la vitesse des véhicules sur cet axe. Cette croissance des émissions est détaillée dans le dossier de concertation mais ne pose aucun problème aux porteurs de projet. Alors que les conséquences du changement climatique sont plus perceptibles chaque année et affectent déjà l'ensemble du territoire français, il est intolérable de proposer des projets qui conduisent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

L'élargissement à 4 voies et le passage à 110km/h sur toute la section est fondamentalement incompatible avec la préservation de l'environnement proche et du climat, quelles que soient la manière dont les travaux sont conduits et les mesures de compensation prises par ailleurs. Il est tout à fait possible de réduire les impacts environnementaux de la RN 13 actuelle par des travaux d'aménagement qui incluent une mise aux normes environnementales, la création de passages pour la faune et une harmonisation de la vitesse pour réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique. Pour un coût bien moindre qui permettrait d'investir dans les solutions alternatives, plus utiles et économiques pour les usagers.e.s, moins émettrices de gaz à effet de serre et moins nuisibles pour l'environnement.

III - Enjeux de mobilités : le tout-routier n'est pas la solution

A) Un volet « mobilités alternatives » bâclé

Les porteurs de projet mettent en avant les investissements effectués en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle. En réalité, le volet qui leur est consacré est particulièrement pauvre.

Aucune solution de transports en commun n'est proposée. Seule une « *réévaluation de la demande* » est prévue pendant les travaux. La Région, qui pilote le projet, dispose pourtant des compétences et des moyens nécessaires à la mise en place de liaisons régulières entre Evreux et les communes desservies par la RN 13 ou à l'échelle de la Normandie et de l'Île-de-France. En matière de fluidité du trafic, de telles liaisons seraient pourtant beaucoup plus efficaces qu'une 4 voies, à l'effet contre-productif en raison de l'augmentation du trafic qu'elle induirait.

L'aménagement d'espaces de co-voiturage est une autre solution pour préserver le pouvoir d'achat, réduire la circulation et la pollution. Mais l'ambition en la matière est minime : le potentiel pour le covoiturage est estimé à moins de 2% des flux journaliers. Si des aménagements dédiés sont prévus, ils peuvent tout à fait être réalisés sans transformer la RN 13 en 4 voies.

Le volet mobilités alternatives met également en avant la création d'une liaison cyclable continue entre Evreux et Chauffour-lès-Bonnières. Présenté comme permettant un report modal, un tel itinéraire a pourtant une utilité qui semble très limitée pour les trajets du quotidien, ce que confirment de nombreuses contributions déposées par des habitant.e.s des zones concernées. Aucune étude relative aux mobilités actives et à leur potentiel de développement sur cette section n'est présentée. Le report modal promis n'est donc même pas évalué. Une nouvelle fois, les porteurs de projet se contentent du minimum, n'évaluent pas le projet à l'aune des besoins et des enjeux du territoire et recourent au *greenwashing* pour tenter de masquer son coût écologique.

Le caractère inadapté des aménagements prévus pour les mobilités alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, covoiturage et mobilités actives) est révélateur de l'absence d'intérêt des porteurs de projet pour les enjeux de mobilité. De multiples contributions mettent également en évidence la déconnexion des scénarios proposés avec les enjeux du quotidien des usager.e.s.

B) En finir avec le dogme du tout-routier et construire un vrai projet pour le territoire

Si le volet consacré aux transports du quotidien est aussi négligé, c'est parce que l'intention des porteurs de projet n'est pas de faciliter les déplacements et d'améliorer la qualité de vie sur le territoire concerné. Le projet d'une 4 voies entre Evreux et Chauffour-lès-Bonnières est porté par des élus locaux incapables d'envisager les besoins des territoires en dehors de la croissance économique à court terme. Il vise à développer le transport routier de marchandises, dopé par la croissance du secteur de la logistique dans le département de l'Eure. Il traduit une vision du territoire en termes de logistique routière, comme un carrefour entre l'Île-de-France et des pôles économiques régionaux, au détriment de la qualité de vie dans les territoires ruraux que ces même élus prétendent défendre.

Il est désormais évident que perpétuer ce système tout-routier empêche le déploiement de mobilités alternatives, contraint les Eurois.es et les Normand.e.s et se révèle un boulet à l'heure de la crise climatique et énergétique. Le réseau ferroviaire a été démantelé pour permettre le développement d'axes routiers toujours importants et nombreux. Mais plutôt que de réparer les erreurs passées, la Région finance sans compter les élargissements et la création de nouveaux axes (contournement Est de Rouen, contournement Sud-Est de Cherbourg, 3 voies Saint-Lô-Coutances, contournement du périphérique Sud de Caen, etc.) et refuse d'investir massivement dans les transports en commun du quotidien. L'argent engagé pour ces projets climaticides et inutiles doit être redirigé vers les alternatives à la voiture individuelle et l'accompagnement des plus modestes dans

cette transition : aménagements vélos pensés pour les trajets du quotidien, entretien et développement du réseau ferroviaire, mise en place de lignes de transports en commun, etc.

Concernant le transport de marchandises, nous préconisons le développement du fret ferroviaire et fluvial, toujours marginalisés. Leur efficacité est pourtant démontrée et leur compétitivité sera croissante dans les décennies à venir en raison des nécessaires évolutions de motorisations de l'industrie automobile, auxquelles les poids-lourds n'échapperont pas. Un report modal depuis le transport routier serait également une réponse efficace aux difficultés de circulation pour celles et ceux qui sont contraint.e.s de prendre leur voiture au quotidien. Le développement des alternatives à la voiture et au camion est finalement bien plus positif en termes de mobilité que la politique du tout-routier conduite par nombre de collectivités normandes, au premier rang desquelles la Région.

Conclusions :

Néfastes en termes de mobilité, irréaliste, écocidaire et ruineux (plus cher que le plan vélo présenté par le gouvernement pour 2023), ce projet d'un autre temps doit être abandonné. La RN 13 actuelle doit être mise aux normes environnementales sans être élargie, la vitesse harmonisée pour fluidifier la circulation et limiter la pollution sonore et atmosphérique. Ces nuisances sont utilisées pour justifier un projet qui sert les intérêts des entreprises liées au transport de marchandises par la route et non les Eurois.es et Françilien.ne.s pour faciliter leurs déplacements du quotidien.

La mise en place de liaisons multimodales complètes devrait constituer l'objectif de tout nouveau scénario d'aménagement afin de satisfaire les besoins des Normand.e.s en termes de mobilité, de pouvoir d'achat et de lutte contre le changement climatique. Pour répondre à ces enjeux, nous considérons qu'un moratoire sur les projets routiers destructeurs est nécessaire. Les centaines de millions d'euros de fonds publics dégagés à l'échelle de la Normandie seraient redirigés vers l'entretien du réseau existant - dont les besoins se situent principalement sur le réseau secondaire -, l'investissement massif dans les transports en commun, le soutien aux ménages dans la transition post-automobile et le développement des mobilités actives.