

Liaison interquartiers nord : encore un tracé

Les élus plangent sur un nouveau tracé pour relier le rond-point de Normandial et la route de Ouistreham. Avec l'arrivée de la future plate-forme conteneurs sur le port, il est urgent de se mettre d'accord.



Pourquoi ? Comment ?

La Liaison interquartiers nord (LIQN), qu'est-ce que c'est ?

Ce projet de route est dans les cartons depuis plus de vingt ans. Il fait partie de celui, plus global, du contournement nord de Caen. Lequel vise à relier l'autoroute A13 (à l'est) à la Nationale 13 (à l'ouest), sans emprunter le périphérique nord, archi-saturé. Ce qu'on appelle LIQN – et qui constitue le nœud du problème – c'est la portion reliant le rond-point Normandial, à Colombelles, à la route de Ouistreham, via Hérouville. C'est le conseil général qui en a la maîtrise d'ouvrage.

Pourquoi ça n'avance pas ?

D'abord parce qu'une route, ça coûte très cher. Celle-ci en particulier, car elle doit franchir l'Orne et le canal. Ensuite parce que le Département, Caen-la-Mer et les communes concernées doivent se mettre

d'accord sur un tracé qui convienne à tout le monde. En 2003, une première hypothèse avait été validée, mais elle avait un coût considérable : 20 millions d'euros avec la construction d'un viaduc en courbe pour franchir l'Orne. Une autre alternative, au coût divisé par deux, a été rendue publique en mars. La route traversait Normandial en suivant « les pentes douces de l'Orne » jusqu'au rond-point Renault Trucks, puis empruntait le pont de Colombelles pour rejoindre la D226 à Hérouville jusqu'à la route de Ouistreham.

Et pourquoi ce tracé est-il remis en cause ?

Colombelles n'est pas convaincue. Plusieurs projets viennent se juxtaposer dans ce secteur, façon puzzle. Aménagement de la Presqu'île, création d'une plate-forme de conteneurs sur le port, projet d'écoquartier hérouvillais, construction du quartier du Libéra à Colombelles... « Il faut veiller à leur compatibilité », met en

garde Colin Sueur, maire PS de Colombelles. A l'occasion de l'élaboration du Schéma de cohérence territoriale (Scot), « on a convenu qu'il fallait établir, pour cette zone, un schéma de secteur, une sorte de mini-Scot », poursuit Colin Sueur. Il est urgent de « poser à nouveau les enjeux, du fait de la concrétisation rapide du projet de plate-forme de Ports normands associés ».

Y a-t-il des alternatives ?

Les élus ressortent du carton d'autres hypothèses de tracés. Bonne nouvelle : « Finalement, on peut se permettre des solutions que l'on pensait techniquement irréalisables », explique Michel Granger (Majorité départementale), vice-président du conseil général en charge des transports. Un temps envisagée à 2x2 voies, la LIQN sera finalement une 2x1 voies. « On peut donc construire un pont droit qui franchisse l'Orne en face de la future plate-forme de conteneurs. » Le

tracé le plus probable partirait donc du rond-point de Normandial en ligne droite pour desservir la plate-forme avant de traverser la Presqu'île le long de la D402 et de rejoindre le rond-point Renault Trucks pour franchir enfin le pont de Colombelles.

Cette fois, est-ce que tout le monde est d'accord ?

Les parties doivent se revoir en janvier. Michel Granger espère « un accord consensuel pour le premier semestre 2012 ». Il va falloir notamment convaincre le maire d'Hérouville, qui défend bec et ongles son écoquartier. « Ce tracé me convient moyennement, lâche Rodolphe Thomas (Modem). La LIQN doit relier les quartiers. Or, elle met en péril notre projet. Hérouville n'est pas la poubelle de l'agglomération. » Il faudra aussi régler l'épineuse question du « qui paie quoi ? ». Ce tronçon routier est estimé entre 10 et 15 millions d'euros.

Aurélien LEMAÎTRE.