

Les professionnels de la logistique et du transport, maillons indispensables à la compétitivité territoriale et à sa productivité sont favorables au projet de Contournement est de l'agglomération de Rouen.

"Logistique Seine Normandie et les entreprises du Transport Routier de Marchandises et de la Logistique de l'agglomération rouennaise, de Normandie et des régions périphériques (Bretagne-Pays de Loire-Centre Val de Loire- Ile de France- Hauts de France et Grand Est notamment pour la partie ex Champagne) sont particulièrement concernées par le projet de Contournement Est de Rouen liaison A28/A13.

Elles participent à la gestion des flux nécessaires aux économies régionales industrielles et sont parties prenantes de l'attractivité et de la compétitivité de notre économie nationale notamment dans le cadre de la concurrence mondiale via les ports maritimes de la Seine et de Rouen en particulier pour les céréales mais aussi pour les trafics historiques de ce port : Nord/Sud – DOM-TOM.

La compétitivité des entreprises industrielles et de distribution doit s'appuyer sur une force logistique et transport de premier niveau dans le cadre de la concurrence nationale, européenne et mondiale.

Pour les ports maritimes l'excellence des pré ou post acheminements terrestres est fondamentale. La qualité des infrastructures est l'élément de base pour que les entreprises continuent de se développer.

Si l'agglomération rouennaise ne disposait pas du contournement Est de Rouen, elle verrait disparaître inéluctablement les entreprises de transport qui s'y développent et serait dépendante de moyens hors région. Notre région, notre agglomération pourraient devenir un vaste espace où ne circuleront plus que des nuisances sans valeur ajoutée, comme l'est notre territoire national dont le pavillon a perdu la place qui était la sienne sur le marché européen.

Depuis l'arrêt de la circulation des poids lourds par les quais bas de Rouen, il est nécessaire de disposer d'un axe de circulation efficace pour les flux en provenance des axes A28/D6031/D6015/D6014 qui desservent les zones industrialo-portuaires le long de la Seine de Rouen (Pied du Pont Flaubert) à Moulineaux (terminal conteneurs).

Il s'agit de relier les provenances Nord/Nord Est vers l'Ouest/Sud Ouest sans «encombrer» les plateaux Est et la vallée de l'Andelle tout en diminuant la circulation des poids lourds au sein des agglomérations.

Un péage supportable par les transporteurs

Le différentiel de coût direct et indirect entre le péage et la situation actuelle est acceptable pour le transporteur et in fine la marchandise puisqu'il répercute les péages autoroutiers dans ses prix.

En 2024, l'usage des routes non concédées (écotaxe) sera probablement taxé proportionnellement aux normes Euro et aux horaires d'utilisation. Quels seront les coûts de congestion en 2024 si le contournement n'est pas réalisé ?

Le fluvial et le ferroviaire ont besoin de la desserte routière

Le développement des modes fluvial et ferroviaire, loin d'empêcher le développement de la route, le stimule au contraire. Ces trois modes ne s'excluent pas les uns les autres. Le fer et le fleuve même en faisant des miracles d'efficacité et de qualité ne pourront assurer la part attendue de la route.

Les observations faites à l'étranger où chaque mode est efficace montrent que la part relative du camion est certes moins importante. Cependant, la part absolue en besoins de transports routiers ne diminue pas car les entreprises, boostées par la dynamique économique, développent leurs activités donc les volumes à transporter et in fine l'emploi.



Le contournement n'augmentera pas la pollution

Le trajet le plus court est celui qui pollue le moins, mais seulement s'il le réseau n'est pas congestionné et sous réserves que le chemin le plus court (pénétrantes RN31, RN14, D6015,) soit praticable à vitesse constante.

Compte tenu de l'âge moyen du parc des transporteurs, dans 10 ans la flotte de camions sera quasiment équipée à 100% en véhicules Euro 6, dont les émissions polluantes sont très faibles.

La variante par l'ouest

La proposition consistant à finir le contournement Ouest en aménageant les accès au Pont Flaubert au débouché de l'A150 impacterait les futurs habitants de l'éco quartier Flaubert car la totalité des flux venant du Nord et du Nord Est vers les zones industrialo portuaires de Rouen se concentreraient sur un seul point de passage pour traverser la Seine à l'Ouest de la ville de Rouen.

Sur le plan environnemental et économique, ce trajet par l'Ouest serait plus coûteux malgré le péage de la liaison A28/A13. En effet, le coût de revient du transport est basé sur un coût fixe journalier (structure/détention), un coût variable horaire et un coût variable kilométrique (cf. mission d'observation du Comité National Routier -www.cnr.fr). Les transporteurs mesurent ainsi de manière permanente les écarts de coûts en considérant la distance mais aussi le temps.

Les poids lourds en provenance de la RN31 et de la RD6014 auront tout intérêt à utiliser le contournement Est aussi parce que le développement des zones industrialo portuaires de la métropole se fait au sud-est (Oissel /SER Projet Seine Sud) et au sud-ouest (Grand-Quevilly/Petit et Grand Couronne/Moulineaux). Tout comme les poids lourds en provenance de l'A28 utiliseront le projet pour traverser l'agglomération et se rendre sur la zone portuaire au sud de l'agglomération.

L'intérêt du projet

Le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de mars 2006 « Démarche prospective transports 2050 », le rapport du conseil d'analyse stratégique d'avril 2008 « Pour une régulation durable du transport routier de marchandises » soulignent des faits qui ne doivent pas être occultés :

- *Le développement indispensable des modes alternatifs n'empêchera pas le maintien de la prédominance de la route ;*
- *Faire connaître la réalité du transport (impacts positifs et négatifs), puis approfondir une vision partagée sur le devenir des transports ;*
- *La part des échanges internationaux (mer/route) et de transit se développera plus vite que celle du trafic national ;*
- *Les risques de congestion routières restent ciblés (arc atlantique / couloir Lille Paris Marseille) ;*
- *Les grandes aires urbaines vont se trouver confrontées à des difficultés croissantes de fonctionnement, si elles ne se donnent pas les moyens de leur organisation urbaine ;*
- *Le TRM, un secteur fondamental au bon fonctionnement de l'économie face à des défis majeurs ;*
- *Favoriser la compétitivité et réduire les écarts vis-à-vis des autres pavillons. Ce constat national se décline évidemment à l'échelle locale et régionale ;*
- *Améliorer la livraison en ville par la création de schémas logistiques du périmètre urbain ;*
- *Favoriser la cohabitation entre les véhicules particuliers et les poids lourds sur le réseau interurbain.*

Ramené à l'échelle régionale, l'ensemble de ces éléments issus de rapports d'experts non issus du transport souligne la nécessité de l'infrastructure projetée.

Enfin l'ensemble de la profession sera attentif dans le cadre de sa responsabilité sociétale d'entreprise à ce que ces travaux répondent aussi aux légitimes aspects écologiques que chaque citoyen peut exiger. "

Extraits de la contribution à l'enquête publique Contournement Est de l'agglomération rouennaise
de Christian Boulocher, PDG du Groupe Normandie Logistique
& Membre du Bureau de Logistique Seine Normandie,
représentant des Organisations professionnelles
Juin 2016

A SAVOIR

Le bruit a été divisé par 12 depuis 1980.

Depuis la norme 0 (1990) les émissions polluantes ont diminué :
Oxyde d'azote : - 98%
Monoxyde de carbone : - 89%
Particules : -97% (Euro 6)