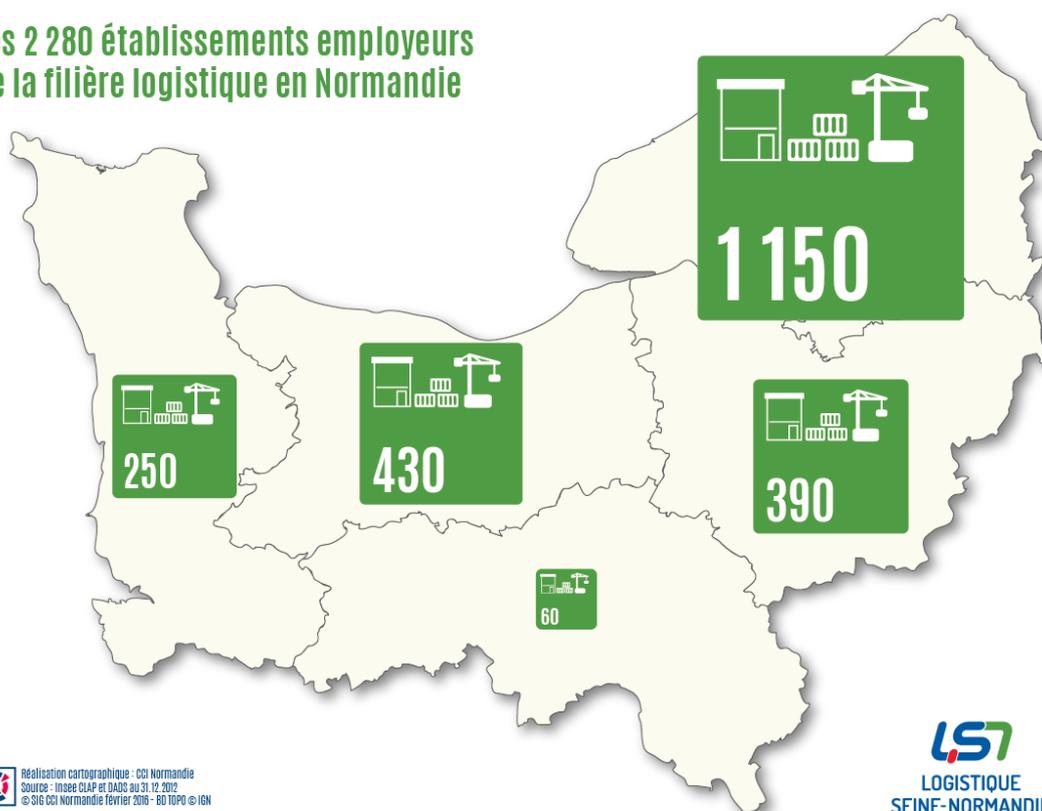


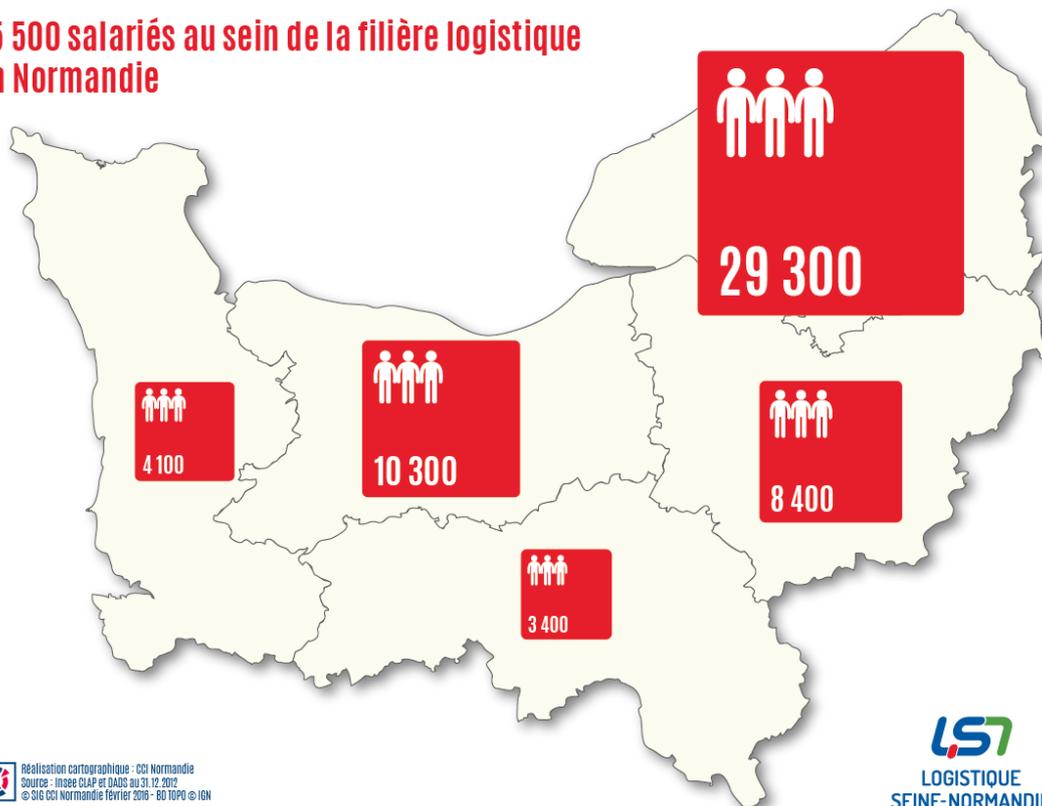
La logistique : un secteur qui emploie et qui crée de la richesse!

- Prés de la moitié des emplois de la filière logistique sont concentrés sur la zone d'emploi de Rouen
- En Haute Normandie 1 emploi sur 15 relève de la filière logistique
- La Normandie emploie 55 500 salariés dans le domaine de la logistique
- Le transport et l'entreposage sont la deuxième activité la plus pourvoyeuse d'emplois sur la zone d'emploi de Rouen après le secteur "enseignement, administration, santé"

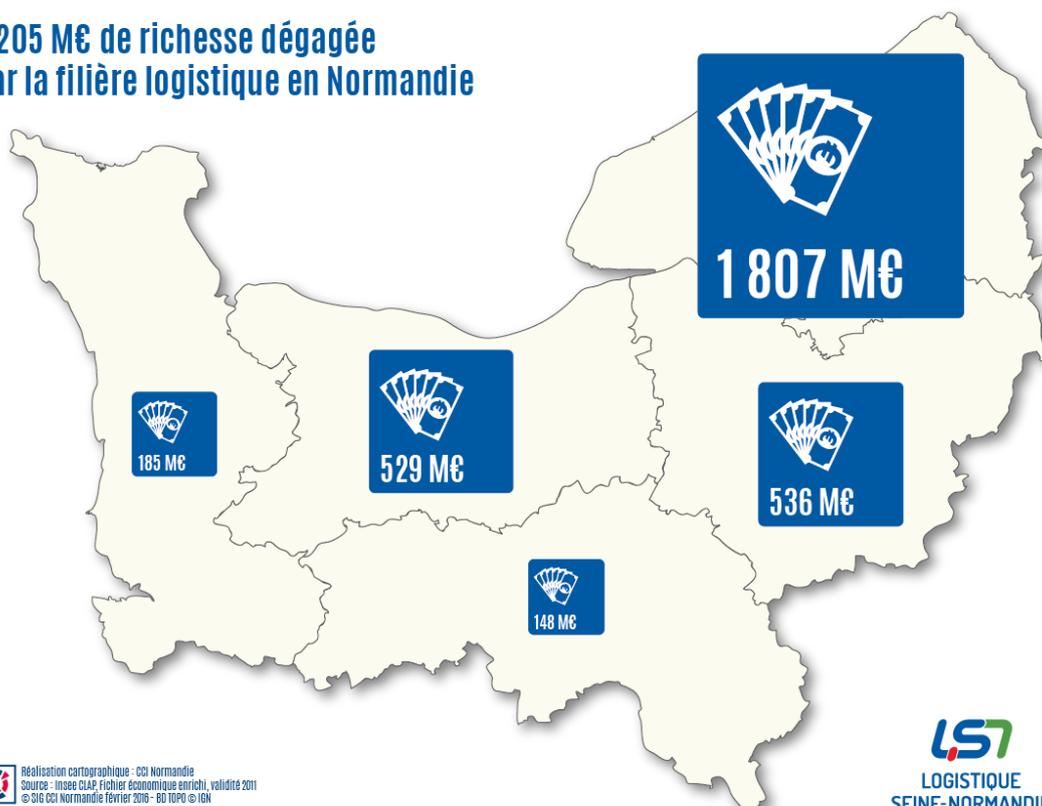
Les 2 280 établissements employeurs de la filière logistique en Normandie



55 500 salariés au sein de la filière logistique en Normandie



3 205 M€ de richesse dégagée par la filière logistique en Normandie



Le secteur du transport et de la logistique fait parti de l'ADN Rouennais!

Comment est il possible de faire fi de cette filière qui aujourd'hui crée de l'emploi, de la richesse, pas seulement au travers des entreprises qu'elles représentent, mais plus largement qui contribuent à la performance économique de nos industries, de notre Port et qui jouent un rôle majeur quant à l'attractivité de notre territoire?

Rouen est dotée d'un Port et ce Port est dans la ville. L'histoire et la géographie sont ainsi faites. Il représente depuis de nombreuses décennies un des poumons économiques majeurs de la ville. Il est indispensable de continuer à le doter des meilleures armes pour faire face à la concurrence exacerbée qui se joue avec le Nord de l'Europe.

Le Port a besoin de se doter de zones logistiques telles que Seine Sud et nous savons tous combien ce projet est dépendant du contournement pour fonctionner efficacement.

Qu'en est-il également de l'accès direct entre les flux provenant des axes A28/D6031/D6015/D6014 et les zones industrialo-portuaires situés au Pied du Pont Flaubert ou à Moulineaux?

Les transporteurs et logisticiens se battent au quotidien pour assurer un service de qualité, conserver leurs emplois, contribuer à l'attractivité et à la performance de leur territoire. Ils font preuve d'une grande réactivité et l'ont encore prouvé pendant les épisodes de grève en travaillant les week-ends pour alimenter les pompes à essence (qui servent aussi pour les transports alternatifs...).

La circulation sur les quais bas de Rouen leur est désormais interdite. Quand écouterons nous le monde économique? Quand prendrons nous en compte leurs besoins, leurs attentes? Quand arriverons nous à nous inspirer positivement des modèles du Nord de l'Europe, pour enfin agir et réfléchir ensemble, vers des intérêts et des concessions partagés? Quand sortirons nous des individualités qui immobilisent et fragilisent notre développement économique?

Nous en appelons à l'intelligence collective et si nous parlons du contournement depuis 40 ans ce n'est pas parce que c'est un mauvais projet mais c'est avant tout parce que nous ne parvenons pas à sortir de ces conflits qui finalement ne font rien avancer. Bientôt Rouen ne sera pas seulement une de ses seules métropoles de France à être dépourvue de contournement, mais deviendra également une métropole portuaire fantôme où les activités de transport et de logistique auront disparu.

Certes, les politiques publiques sont généralement plus favorables à du développement de services plus nobles que l'activité logistique ou transport.

Qu'en est il de la valeur ajoutée générée? L'Etat se préoccupe dans le cadre de la Commission Nationale des Services du ralentissement de la désindustrialisation grâce à la logistique et au numérique. En effet, faut il continuer à remplacer les industries qui ferment ou se délocalisent par des centres d'appels? La valeur ajoutée par un centre d'appel est en loin comparable à celle générée par une activité logistique ou industrielle... et ce sont ces activités qui créent la richesse sur un territoire et qui attirent d'autres entreprises, dont les salariés occuperont nos écoles, consommeront dans nos villes, achèteront notre immobilier...

Le contournement Est est un maillon de toute cette chaîne d'attractivité, de réindustrialisation (Seine Sud ou encore l'ancien site de Pétroplus), de compétitivité de nos entreprises. Le transport routier doit pouvoir compter sur un écosystème stable, se sentir soutenu et entendu!

Nos positions

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 si 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.

La mobilité des travailleurs

Le contournement Est présente également un avantage indéniable pour les habitants des plateaux Nord et Est qui rejoignent notamment les zones industrielles et la rive gauche portuaire. C'est un outil de facilitation dans le cadre des trajets domicile-travail. Il présente par ailleurs un lien routier indispensable pour les zones à forte densité urbaine qui se concentrent au Nord et à l'Est de la métropole.

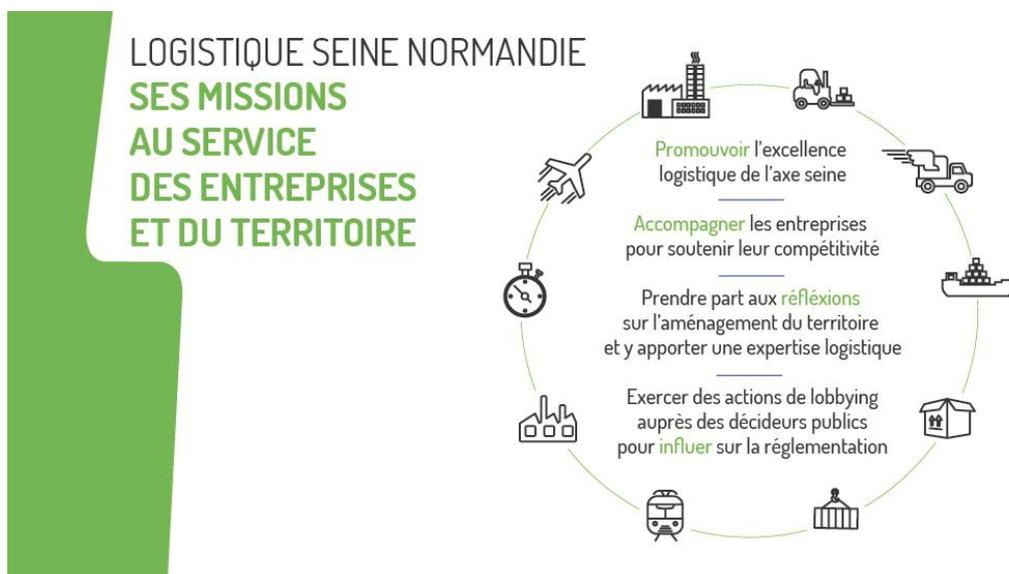
Enfin, les habitants des plateaux Est, de la vallée de l'Andelle, de la vallée de Darnetal peuvent aussi légitimement souhaiter moins de trafic PL au sein de leurs communes...

Logistique Seine-Normandie, fort de ses 180 adhérents représentant l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique demande à ce que le projet de Contournement Est de Rouen - Liaison A28/A13, soit, au titre de la compétitivité de notre territoire et des ses acteurs, réalisé dans les plus brefs délais



Logistique Seine-Normandie est une association loi 1901 à vocation économique qui fédère les acteurs du transport et de la logistique de Normandie :

- Prestataires logistiques,
- Transporteurs,
- Industriels,
- ports,
- Clubs logistiques,
- Structures publiques et parapubliques,
- Organisations et Unions professionnelles,
- organismes de formations, Universités,
- Collectivités locales,
- Pôles de compétitivité,
- Associations partenaires,
- Etc...



Modalités de participation à l'enquête publique

L'enquête publique aura lieu du jeudi 12 mai 2016 au lundi 11 juillet 2016 inclus.

Le dossier d'enquête publique est consultable à partir du 12 mai, sur le site internet :

<http://www.liaisonA28A13.com>

Où et comment exprimer son avis?

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra :

- Consigner ses observations, propositions ou autre avis sur un registre numérique : www.liaisonA28A13.com
- Consigner ses observations sur le registre d'enquête sur les lieux d'enquête
- Adresser un courrier postal à :
M. le Président de la commission d'enquête du Contournement Est de Rouen -
Liaison A28/A13
Préfecture de Seine-Maritime
7, place de la Madeleine CS16036 - 76036 Rouen Cedex