

Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13 et Transport Routier de Marchandises

Christian BOULOCHER –DG NORMANDIE LOGISTIQUE

Les entreprises du Transport Routier de Marchandises et de la Logistique de l'agglomération rouennaise mais également 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 concernés par le projet de liaison A28/A13 et contournement Est de Rouen

En effet, elles participent activement 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.

Chacun sait que 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 moyens de transports et in fine des infrastructures est aussi cruciale pour toutes les entreprises dans le cadre de leurs relations commerciales domestiques qu'elles soient nationales ou régionales.

C'est pourquoi, il est vital de permettre aux entreprises locales de disposer des moyens logistiques et transport les plus efficaces pour rendre ce service à l'économie rouennaise et normande. La qualité des infrastructures est l'élément de base pour atteindre cet objectif. De plus ces entreprises pourront continuer de se développer et de permettre localement et régionalement de conserver une offre logistique et transport régionale forte.

Si l'agglomération ne dispose pas de cette infrastructure, elle verra disparaître inéluctablement les entreprises de transport qui s'y développent et sera dépendante de moyens hors région. Il faut ancrer les forces vives complémentaires de la chaîne économique dans un cadre de développement durable. Notre région, notre agglomération doivent elles 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?

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

Il s'agit de bien relier les provenances Nord/Nord Est vers l'Ouest/Sud Ouest.

Faut-il continuer « d'encombrer » les plateaux Est et la vallée de l'Andelle ?

Faut-il continuer de laisser circuler nos poids lourds au sein de toutes ces agglomérations ?

Faut-il laisser la métropole de Rouen ne pas répondre aux défis économiques ?

Faut-il laisser partir nos entreprises ?

Faut-il désespérer les générations futures qui ne pourront pas imaginer d'avenir professionnel dans la capitale de la Normandie ?

Non, bien sûr, il s'agit avant tout de pérenniser et développer les activités actuelles et donner un nouvel élan aux générations futures. Nous serons également attentifs dans le cadre de notre responsabilité sociétale d'entreprise à ce que ces travaux répondent aussi aux légitimes aspects écologiques que chaque citoyen peut exiger.

Notre entreprise est particulièrement impliquée dans les activités transports et logistiques rouennaises en étant implantée au cœur de la zone industrialo-portuaire (au pied du Pont Flaubert) et en exploitant des installations logistiques rive droite à Canteleu et rive gauche à Grand Quevilly. Nous avons également un site à Charleval dans la vallée de l'Andelle et nous sommes contraints de circuler au cœur de la vallée de l'Andelle et sur les plateaux Est de Rouen pour relier ces zones économiques, ce qui entraînent de nombreux coûts directs et indirects. Normandie Logistique et ses filiales NL Transport et NL Logistique développent un chiffre d'affaires de plus de 15 M€ sur la métropole rouennaise et emploient près de 120 personnes. Nos activités sont directement liées au dynamisme économique du GPMR et des industries des zones industrielles situées le long de la Seine en amont et en aval du port.

Constats à l'issue des réunions du débat public et des contributions

Tout au long des réunions auxquelles nous avons pu assister et participer, les contributions que nous avons pu analyser, la circulation des poids lourds a été régulièrement évoquée. Tous ceux qui suspectent les transporteurs de ne pas respecter les éventuelles futures interdictions de circulation des PL n'ont, à notre connaissance, consulté aucun transporteur ni aucune fédération de transport. Aucune démarche d'analyse économique avec les acteurs transporteurs n'a été réalisée par les opposants qui ont « décrété » au nom des transporteurs que le péage sera insupportable et que les camions circuleront en dehors de ce nouvel équipement.

La question n'est pas de savoir si l'éventuel péage est supportable par les transporteurs mais de savoir si le différentiel de coût direct et indirect entre le péage et la situation actuelle est acceptable pour le transporteur et in fine la marchandise qu'il transporte puisque les transporteurs répercutent dans leur prix les péages autoroutiers. Le péage sera-t-il un frein au développement économique de notre territoire ? la réponse est non. L'absence de contournement sera-t-elle un frein au développement économique de notre territoire ? la réponse est oui.

Des opinions tranchées se sont exprimées, souvent contradictoires ;

- le « détour » par le contournement pénalisera les transporteurs alors que les mêmes orateurs « exigent » que le transport routier diminue ; comment développer dès lors les circuits courts ?
- Les transporteurs n'accepteront pas le péage. Qu'en sera-t-il en 2024 ? Quel sera le différentiel coût autoroute/ écotaxe car même si nous ne la revendiquons pas, nous pensons que dans le moyen-long terme l'usage des routes non concédées sera probablement taxée proportionnellement aux normes Euro

et aux horaires d'utilisation. Quels seront les coûts de congestion en 2024 si le contournement n'est pas réalisé ?

- Il faut faire du report modal. En effet plus de ferroviaire, plus de fluvial ce sera moins de camions. Les observations faites ailleurs, notamment à l'étranger où chaque mode terrestre est efficace la part relative du camion est certes moins importante, mais la part absolue en besoins de transports routiers n'a jamais diminué car l'efficacité de chacun des modes crée une dynamique économique sur laquelle s'appuient les entreprises qui de ce fait développent leurs activités donc les volumes à transporter et in fine l'emploi. Il faut comprendre que ces trois modes ne s'excluent pas les uns les autres. Le fluvial et le ferroviaire ont besoin de la desserte routière. Le développement des modes fluvial et ferroviaire n'empêche absolument pas le développement de la route. Il le développe. Quand on développe le fluvial et le ferroviaire, il n'y a pas de report modal ; il y a un développement multimodal.
- L'éloignement du trajet augmentera la pollution. Il est vrai que c'est le trajet le plus court qui pollue le moins, sous réserves d'absence de congestion et sous réserves que le chemin le plus court (pénétrantes RN31, RN14, D6015,) soit praticable à vitesse constante. Quelle sera la motorisation des PL en 2024 ? A ce jour la dernière norme obligatoire depuis le 1/1/2014 est la norme Euro 6 dont les émissions polluantes sont très faibles ; Depuis la norme Euro 0 de 1990, les émissions polluantes des véhicules poids lourds ont considérablement diminué : -98% pour l'oxyde d'azote, -89% pour le monoxyde de carbone, -97% pour les particules (norme Euro 6) ; le bruit a été divisé par 12 depuis 1980. Compte tenu de l'âge moyen du parc des transporteurs et de l'obligation de la norme Euro 6 depuis le 1/1/2014, lors de la mise en service prévue de la liaison A28/A13, la flotte des transporteurs sera à quasiment 100% en véhicules Euro 6 la part des moteurs Euro 6. Cet argument d'augmentation de la pollution liée à une distance plus élevée ne peut être retenu.

La variante : Le Contournement de Rouen existe déjà....à l'ouest

Nous avons lu avec attention et intérêt la proposition consistant à finir le contournement Ouest en aménageant les accès au Pont Flaubert en venant de l'A150.

Tout d'abord il nous semble difficile d'envisager que les futurs habitants de l'écoquartier Flaubert accepteront à ce que la totalité des flux venant du Nord et du Nord Est vers les ZIP de Rouen et du port se concentrent sur un et un seul point de passage pour traverser la Seine en bordure du développement Ouest de la ville de Rouen.

Sur le plan environnemental et économique, ce trajet par l'Ouest est plus coûteux que par l'Est y incluant l'éventuel péage de la liaison A28/A13. Le coût de revient du transport est basé sur un coût fixe journalier (structure/détention) et sur un coût variable horaire et un coût variable kilométrique.

C'est ce que le Comité National Routier (www.cnr.fr) tient à jour dans le cadre de sa mission d'observations qui lui est confiée par le Ministère des Transports.

Les transporteurs, dans leur gestion quotidienne, mesurent de manière permanente les écarts de coûts en prenant en considération la distance mais aussi le temps. La seule distance n'est pas le critère unique et tout concentrer par l'ouest créera inévitablement des congestions très importantes.

Nous avons bien entendu l'argument consistant à dire que cela a eu lieu lors de la fermeture du pont Mathilde suite à son incendie. C'est oublier les fortes congestions qui ont eu des conséquences très négatives sur l'économie pendant près de 2 ans mais les entreprises ont fait l'effort sachant qu'il s'agissait d'une période, certes longue, mais non définitive.

Concernant la RD 6031 pour les provenances à l'est de Beauvais (Echangeur de Therdonne), de Compiègne (Echangeur de Clairoix) et RD6014 à partir de Gennevilliers (Echangeur A15/A86), il est évident que les itinéraires par le Puceuil ne sont pas concurrentiels avec la situation actuelle. Ces itinéraires par l'Ouest sont en effet nettement plus longs et n'offrent pas de garantie supérieure à l'itinéraire existant. Ils le seront d'autant moins une fois le projet de contournement mis en service.

Ce dernier offre, en effet, des itinéraires de longueur équivalente aux itinéraires actuels, ou plus courte, pour des vitesses maximales autorisées supérieures à l'approche de Rouen tout en évitant la congestion du centre-ville. Outre le gain de temps évident, cet itinéraire offre une fiabilité de desserte en évitant les tronçons congestionnés de l'agglomération.

À titre d'exemple, le trajet entre l'échangeur de la RD6014 et le rond point aux vaches sur la RD18^e durera 9min pour un PL avec le projet quand il est de 30min pour des VL aujourd'hui sans congestion (cf. google maps). De même, le trajet entre l'échangeur de la RN31 et le rond point aux vaches durera 16min avec le projet quand il est de 23min pour des VL aujourd'hui sans congestion (cf. google maps).

Concernant la provenance du nord via l'A28, l'itinéraire par l'Ouest est nettement plus court lorsque la destination est la tête sud du pont Flaubert. L'itinéraire par l'Est ne sera donc concurrentiel qu'en cas de congestion marquée sur l'A150. Cette congestion ne manquera pas d'augmenter si le seul et unique itinéraire à terme devenait l'itinéraire ouest (fermeture possible du tunnel sous la grand mare).

Lorsque la destination est la zone portuaire de Moulineaux, l'itinéraire par l'Ouest est un peu plus court en longueur (7km) mais est très risqué du point de vue de la congestion puisqu'il traverse toute l'agglomération du Nord au Sud sur deux routes très encombrées et souvent congestionnées (A150 et Sud 3).

L'itinéraire Est devient donc concurrentiel, notamment à l'heure de pointe, et beaucoup plus fiable puisque présente un risque de congestion beaucoup moins marqué. En effet, A150 et Sud 3 sont congestionnés en dehors des heures de pointe au moindre incident.

Pour conclure, il est absolument évident que les poids lourds en provenance de la RN31 et de la RD6014 ont tout intérêt à utiliser ce projet de contournement. Il est aussi tout évident 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)

Il est également évident que les poids lourds en provenance de l'A28 ont intérêt à utiliser le projet lorsqu'ils souhaitent traverser l'agglomération pour se rendre à 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 et que nous résumons ci-après :

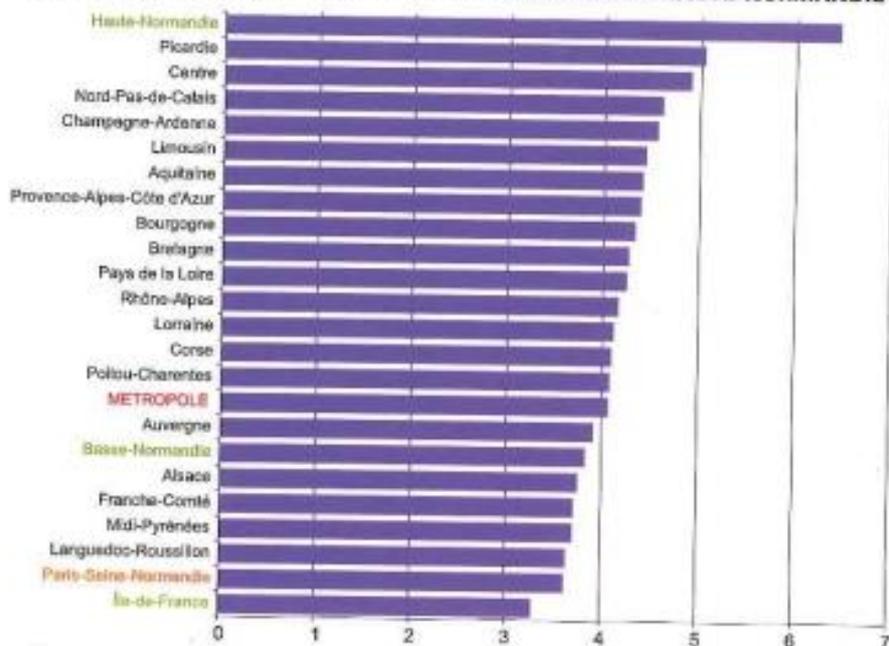
- Le développement indispensable des modes alternatifs n'empêchera pas le maintien de la prédominance de la route ;
- Faire connaître la réalité du transport (impacts positifs et négatifs), puis approfondir une vision partagée sur le devenir des transports ;
- La part des échanges internationaux (mer/route) 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. Que dire quand la circulation obligée sans contournement reste urbaine ? ;

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.

Au cours du débat public, des participants ont avancé l'argument selon lequel la région n'avait pas besoin d'activité logistique, celle-ci étant, selon eux, néfaste pour l'environnement et peu créatrices d'emplois. Très concrètement, ont précisé certains participants, il est préférable de voir le trafic de marchandises partir à Anvers plutôt que de devoir faire le contournement Est de Rouen pour continuer à faire passer ces flux de marchandises à Rouen.

Alors que :

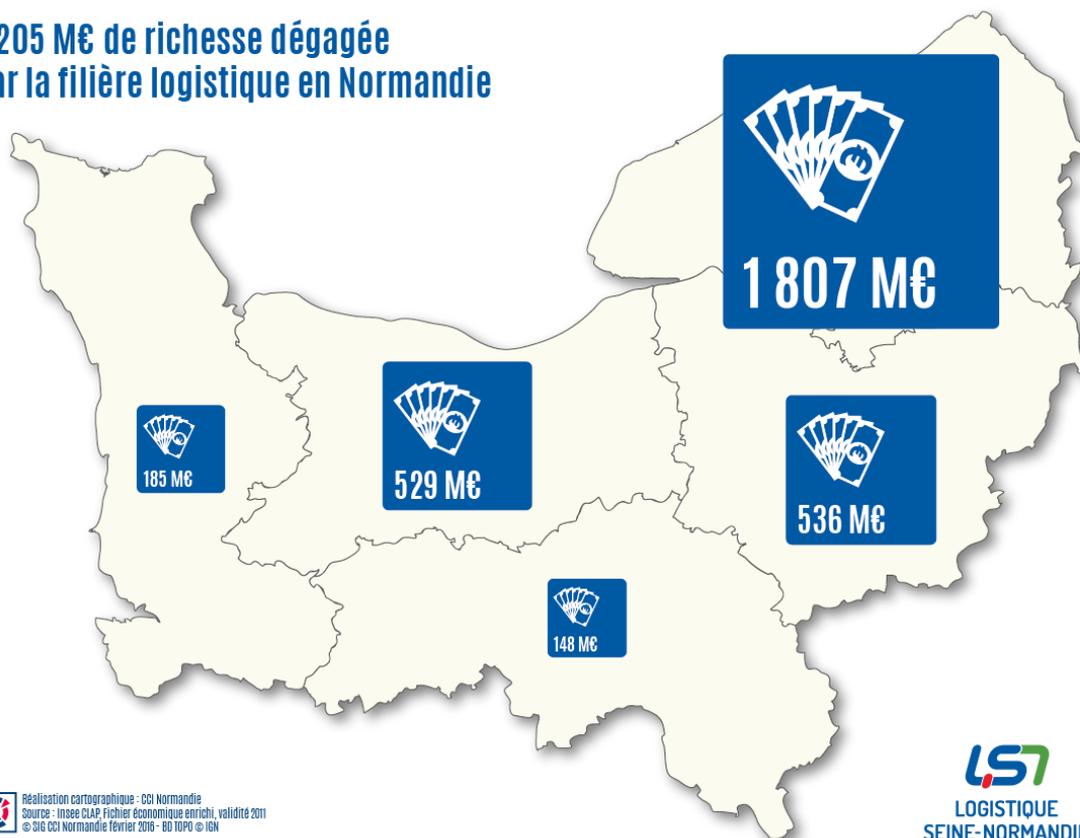
UN EMPLOI SUR 15 RELÈVE DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE EN HAUTE-NORMANDIE



Source : Insee CLAP DADS 2010

Unité : %

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



Réalisation cartographique : CCI Normandie
 Source : Insee CLAP, Fichier économique emich, validité 2011
 © 2016 CCI Normandie février 2016 - 80 1090 © ISN

LSN
 LOGISTIQUE
 SEINE-NORMANDIE

La logistique et le transport sont des maillons indispensables à la compétitivité territoriale et à sa productivité.

L'urgence est là.

Si rien n'est fait, c'est le déclin assuré. Le fer et le fleuve même en faisant des miracles d'efficacité et de qualité ne pourront assurer la part attendue de la route.

Christian BOULOCHE