



66, quai de Boisguilbert – B.P. 4032 – 76021 ROUEN Cedex

Contournement Est de Rouen / Liaison A28-A13

Contribution du Comité Normand des Professionnels du Transport

Christian BOULOCHER – Président

Contournement Est de Rouen / liaison A28-A13

et Transport Routier de Marchandises

Les entreprises du Transport Routier de Marchandises et de la Logistique de l'agglomération rouennaise mais également de la Haute-Normandie se doivent de prendre part à la concertation.

En effet, elles participent activement à la gestion des flux nécessaires à l'économie régionale industrielle et portuaire. 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 et celui de Rouen en particulier, l'excellence des pré ou post acheminements terrestres est fondamentale.

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. 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 faute de ne pas avoir pris les bonnes décisions au bon moment ?

Les perspectives à court terme de ne plus permettre la circulation des poids lourds par les quais bas de Rouen sans trajet de substitution compétitif ajoutent à cette inquiétude. Faut-il prendre tous ces risques sans avoir à moyen terme un outil indispensable comme l'est le contournement ? Faut-il continuer « d'encombrer » les

TLF NORMANDIE
66 QUAI DE BOISGUILBERT
BP 4032
76021 ROUEN CEDEX 3
☎02.35.88.54.00 📠 02.35.88.83.19
✉ tlf-normandie@e-tlf.com

OTRE NORMANDIE
CENTRE ROUTIER
ROUTE INDUSTRIELLE
76700 GONFREVILLE L'ORCHER
☎02.77.00.54.26 📠 02.74.44.27.00
✉ otre.normandie@otre.org

plateaux Est et la vallée de l'Andelle et concentrer les flux destinés à l'Est de Rouen et au port via Criquebeuf et l'A13 ?

Constats à l'issue des réunions de concertation

Tout au long des réunions auxquelles nous avons pu assister et participer, la circulation des poids lourds a été régulièrement évoquée.

Des opinions tranchées se sont exprimées, souvent contradictoires ;

- le « détour » par le contournement pénalisera les transporteurs alors que les mêmes orateurs « exigent » que les quais bas soient libérés des camions et contournent comme ils peuvent, où ils peuvent.
- Les transporteurs n'accepteront pas le péage car aujourd'hui ils ne prennent pas l'autoroute sans se demander pourquoi. Qu'en sera-t-il en 2024 ? Quel sera le différentiel coût autoroute/ écotaxe. Une telle infrastructure, si elle devait être non concédée, sera assurément écotaxée ? Quels seront les coûts de congestion en 2024 ?
- 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.
- 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, quai bas rive gauche) soit praticable à vitesse constante et existent encore (quais bas). Quelle sera la motorisation des PL en 2024 ? la part des moteurs Euro 6 sera très majoritaire. Les émissions polluantes de cette norme obligatoire depuis le 1/1/2014 sont excessivement réduites par rapport au parc actuel. Nous tenons à disposition les données techniques des constructeurs.

Toutes ces interventions intéressantes du grand public doivent être entendues des professionnels du TRM. La plupart d'entre elles sont sincères. D'autres sont plus politiques, plus idéologiques voire dogmatiques.

Ce qui est certain, c'est la méconnaissance de l'économie du transport en général et du transport routier en particulier.

C'est pourquoi les transporteurs ont un devoir d'explications, d'informations, de pédagogie.

Il nous semble important que les parties au projet (DREAL, collectivités locales) prennent l'initiative d'états généraux autour de l'économie des transports régionale et locale. Quels sont les réalités, les besoins existants et à venir ? Cette manifestation (colloque, forum, débats..) devrait être un lieu d'échanges entre les professionnels, les économistes, les élus, les communes concernées par le tracé, les associations environnementales, les CCI, la filière logistique etc.

Cet état des lieux social, économique et environnemental permettra d'aborder les sujets en profondeur et de sortir des a priori et préjugés réciproques.

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.



66, quai de Boisguilbert – B.P. 4032 – 76021 ROUEN Cedex

Le transport est un maillon indispensable à la compétitivité territoriale et à sa productivité.

Les entreprises du transport sont souvent diabolisées. C'est un peu trop facile.

Leur connaissance des réalités et leur volonté de réduire le plus possible les nuisances doivent être entendues. Leur souhait c'est de gêner le moins possible et d'apporter la meilleure efficacité à la chaîne économique locale.

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.

Cette infrastructure de contournement Est manque, l'accident du pont Mathilde en a malheureusement apporté la preuve.

Nous espérons que le ministre des transports saura apprécier les avantages de ce projet que les nuisances seront minimisées le plus possible pour les riverains.

Christian BOULOCHER

Président du CNPT

TLF NORMANDIE
66 QUAI DE BOISGUILBERT
BP 4032
76021 ROUEN CEDEX 3
☎ 02.35.88.54.00 📠 02.35.88.83.19
✉ tlf-normandie@e-tlf.com

OTRE NORMANDIE
CENTRE ROUTIER
ROUTE INDUSTRIELLE
76700 GONFREVILLE L'ORCHER
☎ 02.77.00.54.26 📠 02.74.44.27.00
✉ otre.normandie@otre.org



66, quai de Boisguilbert – B.P. 4032 – 76021 ROUEN Cedex

TLF NORMANDIE
66 QUAI DE BOISGUILBERT
BP 4032
76021 ROUEN CEDEX 3
☎ 02.35.88.54.00 📠 02.35.88.83.19
✉ tlf-normandie@e-tlf.com

OTRE NORMANDIE
CENTRE ROUTIER
ROUTE INDUSTRIELLE
76700 GONFREVILLE L'ORCHER
☎ 02.77.00.54.26 📠 02.74.44.27.00
✉ otre.normandie@otre.org