



IV. Les Accès Nautiques

1. Historique

Des origines au XIX^{ème} siècle

A-t-il été nécessaire de « créer » le Port de Rouen ? Le port semble avoir toujours existé le long de cette magnifique voie de communication offerte par la nature comme en témoignent les textes décrivant son activité il y a deux millénaires. C'est la force de la nature – la marée de grande amplitude (6 à 7 m en estuaire, 3 à 4 m à Rouen) – qui rythme les mouvements des navires et permet de faire porter par le flot de lourds chargements vers l'intérieur des terres, jusqu'à un site privilégié, de longue date carrefour de grands axes terrestres et maritimes.

Les restes d'un quai découvert voici quelques années, et construit selon des techniques romaines, attestent en effet de la vocation maritime de Rouen dès la période gallo-romaine.

Des aménagements structurants ont été réalisés à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle pour sécuriser la navigation et en augmenter les performances : avant tout aménagement, la Seine permettait des tirants d'eau d'à peine 3-4 m et les navires mettaient de 4 à 30 jours pour remonter à Rouen (contre 6 heures maintenant).

Le lit mineur de la Seine dans l'estuaire était instable, oscillant tous les 30 ans, entre Honfleur et le Havre (il n'a été fixé à sa position Sud actuelle qu'en 1960), du fait du jeu permanent des marées, des courants et des déplacements des bancs sableux et, plus généralement, du processus géologique de comblement naturel de l'estuaire : n'oublions pas qu'il y a 20 000 ans, le niveau de la mer se situait 110 m en-dessous du niveau actuel et que le nouvel état d'équilibre consécutif à la remontée progressive des eaux n'est pas encore complètement atteint.

1850 – 1950, un siècle de grands travaux

Tandis que les conditions de navigation demeuraient quasiment inchangées depuis les origines, deux événements majeurs se sont produits :

- l'avènement de la propulsion mécanique qui devait condamner à terme la navigation à la voile
- la mise en service d'une liaison ferroviaire entre Rouen et Paris

[Chap. II La Maritime Vallée](#)
[§ 1. Histoire](#)



IV. Les Accès Nautiques

1. Historique

Parallèlement, deux lois spécifiques ont permis d'améliorer considérablement les accès au Port de Rouen :

- la **loi du 31 mai 1846**, relative à un programme d'endiguement de 60 km
- la **loi du 19 mars 1895**, concernant le programme d'endiguement à l'aval de Tancarville afin de réduire l'instabilité du chenal

En 1906, le trafic du port de Rouen avait décuplé, atteignant 3,7 Mt : Rouen se situait alors au 2^{ème} rang des ports français après Marseille.

Par la suite, les principaux travaux portèrent sur la suppression des seuils par dragage, la régularisation des rives et leur endiguement, etc...

La **loi du 11 janvier 1932** visait à créer un nouveau chenal dans l'estuaire en construisant ou confortant l'endiguement.

Seconde moitié du XX^{ème} siècle

En 1961, l'ouverture du nouveau chenal permet l'accès à Rouen de navires de 10 m de tirant d'eau (en vives-eaux exceptionnelles), soit un gain de 2,50 m par rapport à 1906. Une dernière étape devait permettre, en 2000, un gain de 3,50 m. L'utilisation de modèles réduits physiques et de modèles mathématiques a permis de tester les meilleures solutions d'aménagement tant sur les plans techniques, économiques qu'environnementaux.

Toutefois, le développement de la taille et l'augmentation de la vitesse des navires ainsi que l'évolution du trafic (notamment céréales et marchandises diverses) ont entraîné l'autorisation par décision ministérielle d'un **nouveau programme d'amélioration des accès** au Port de Rouen en décembre 1983.

Les objectifs du « **programme 10 m** » étaient les suivants :

- disposer de 10 m de tirant d'eau à la descente directe, quelles que soient les conditions de marée
- construire 3 postes d'attente pour les plus grands navires

informatiser les équipements du Port Autonome de Rouen pour une meilleure précision des levés hydrographiques et une meilleure connaissance des phénomènes hydrauliques et sédimentologiques de façon à développer des outils performants d'optimisation.

[Chap.VI Développement durable](#)

[Carte n° 9](#)



IV. Les Accès Nautiques

1. Historique

Ce programme en rivière, essentiellement constitué de dragage d'approfondissement, prévu initialement sur 5 ans, a effectivement été exécuté entre 1983 et 1992.

Dans la zone d'estuaire l'approfondissement initial à -6,00 C.M.H. (Carte Marine du Havre) n'a pu être maintenu qu'à la cote - 5,00 C.M.H. environ.

L'objectif assigné au programme était atteint. Le gain de 4 % de tirant d'eau permettait d'augmenter de 20 % comme prévu la cargaison moyenne des navires, insufflant un nouveau dynamisme aux trafics d'importations et d'exportations (charbons, céréales).

Les améliorations les plus récentes

En 1997, commençait un **programme triennal** d'amélioration des accès, représentant un investissement de 95 MF (15 M€) devant permettre d'atteindre pour tous coefficients de marées (97 % du temps) un tirant d'eau :

- de 10,70 m pour les navires remontant la Seine
- de 10,30 m pour les navires la descendant

Ces valeurs correspondent à :

- l'escale à pleine charge des vraquiers de 30 000 à 40 000 tonnes de port en lourd
- l'escale à charge partielle des gros porteurs jusqu'à 150 000 tonnes de port en lourd, chargés à 60 000 – 70 000 tonnes
- l'amélioration des performances des escales des navires de lignes régulières les plus grands opérant sur les échanges Nord-Sud, c'est à dire les porte-conteneurs d'une capacité de l'ordre de 2 000 EVP, qui peuvent ainsi cumuler les gains de temps résultant de la souplesse des accès nautiques et de la souplesse des horaires d'opérations introduites par la réforme de la manutention

Un ambitieux programme de **restauration des digues de calibrage** dans l'estuaire est actuellement porté par le Contrat de Plan Etat - Région 2000-2006. Il intègre également un volet environnemental.

Il s'agit de mettre en cohérence la restauration des ouvrages favorisant l'auto-curage du chenal de navigation et la mise en connexion hydraulique avec le fleuve des espaces situés en arrière des digues: les objectifs de gestion hydraulique de la **réserve naturelle** ont été intégrés au projet portuaire.

[Chap. VI Développement durable](#)

[Chap. V Les Hommes](#)

[Chap. VI Développement durable](#)

[Réserve naturelle](#) : cf. chap. VI Développement durable



IV. Les Accès Nautiques

1. Historique

Evolution des accès nautiques au Port de Rouen

| Années | Nombre de navires | Trafic Portuaire |
|--------|-------------------|------------------|
| 1815 | 3000 | 210 000 t |
| 1846 | 5449 | 730 000 t |
| 1878 | n.d | 1 Mt |
| 1918 | n.d | 10 Mt |
| 1979 | 4291 | 20 Mt |
| 2005 | 3474 | 22 Mt |

La Seine : Grandes caractéristiques

- **Longueur de la Seine de l'estuaire à Rouen** : 120 km (de l'**engainement** jusqu'aux ponts de Rouen)
- **Largeur de la Seine** : de 170 m (Rouen) à 700 m (Radicatel/Honfleur),
- **Largeur du chenal navigable** : de 120 m à 200 m à l'amont de Tancarville
- **Marée** : jusqu'à 7/8 m dans l'estuaire, ressentie jusqu'à Rouen où le marnage peut atteindre 4 m

Qualité de l'eau : saumâtre de la mer à Aizier, douce en amont.

Engainement : action d'amorcer la navigation dans le chenal