



SYNTHÈSE DU DOSSIER DE CONCERTATION

PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN



Le port de Rouen se trouve aujourd'hui à une étape clé de réflexion sur son avenir. La modernisation de la flotte mondiale de navires vraquiers et l'évolution des courants d'échanges internationaux le placent devant un choix fort : améliorer ses accès maritimes pour accueillir des navires de nouvelle génération et pérenniser son développement ou perdre son avantage compétitif. La décision qui sera prise rejaillira sur les pans de l'économie régionale, nationale et européenne, dont le développement est lié directement ou indirectement à la compétitivité des activités industrialo-portuaires.

Le projet d'amélioration des accès maritimes consiste à raser les points hauts du chenal de navigation de 40 cm en moyenne, de l'estuaire jusqu'à Rouen, afin d'augmenter le tirant d'eau d'un mètre, et à adapter les infrastructures portuaires au gabarit des nouveaux navires de transport en vrac. D'ores et déjà, des réunions de concertation ont eu lieu avec services de l'Etat, collectivités locales et territoriales, partenaires économiques et associations de protection de l'environnement.

Le projet a été soumis à la Commission Nationale du Débat Public, en application du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002. Eu égard à ses caractéristiques, à ses enjeux et aux concertations déjà engagées, celle-ci a décidé qu'il n'y avait pas lieu de le soumettre à débat public. En revanche, elle a conseillé d'élargir la concertation au public. Le Port Autonome de Rouen suit ses préconisations. Il engage ainsi la phase publique de concertation dans un esprit d'ouverture et de dialogue, en comptant sur ce temps fort pour éclairer les décisions qui suivront.

« ROUEN, PORT MARITIME »

Dans la lignée des orientations fixées par le plan de gestion global de l'estuaire de la Seine, les pouvoirs publics de la Région Haute-Normandie ont souhaité intégrer les différentes composantes du développement durable de ce territoire dans un cadre collectif plus global : le projet « Rouen, port maritime ». Celui-ci vise aussi le développement des activités portuaires de Rouen grâce à l'amélioration du chenal ainsi que la préservation de la Seine et de ses berges, tant pour leur intérêt biologique que paysager. Il comporte 3 volets :

- ◆ un volet économique (développement des activités portuaires de Rouen-Honfleur grâce à l'amélioration de ses accès maritimes) ;
- ◆ un volet environnemental (valorisation de la Seine et de ses berges) ;
- ◆ un volet paysager (classement des boucles de la Seine au titre des sites).

LA PHASE PUBLIQUE DE CONCERTATION : UN MOMENT PRIVILÉGIÉ D'ÉCHANGE AVEC LES HABITANTS DE LA VALLÉE DE LA SEINE

La phase de concertation avec le public qui s'ouvre est conçue pour présenter les enjeux et les caractéristiques du projet aux habitants et aux associations concernés par le développement durable de l'estuaire. C'est un moment privilégié de dialogue pour recueillir les avis et les questions portant sur le projet et sur ses différentes dimensions, économiques et environnementales notamment.

Le Port Autonome de Rouen dressera un bilan de la phase de concertation. Celui-ci sera rendu public et permettra d'éclairer les étapes ultérieures.

LA CONCERTATION PUBLIQUE EST MENÉE DANS LA CONTINUITÉ DES RÉUNIONS QUI ONT DÉJÀ EU LIEU AVEC LES PRINCIPAUX ACTEURS DU TERRITOIRE

Compte tenu de ses enjeux économiques et de la richesse des milieux naturels dans lesquels il s'insère, le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen concerne de nombreux acteurs du territoire de la Basse Seine.

C'est pourquoi il fait l'objet d'une concertation continue :

- élaboration du projet en 2006 par un groupe de travail réunissant le Port Autonome de Rouen, les acteurs économiques et les responsables de la sécurité de la navigation de la place portuaire, sur la base d'une étude réalisée par des experts maritimes et de nombreux entretiens avec les milieux économiques ;
- présentation du projet aux services de l'Etat, tant au niveau local que national ;

- présentation du projet aux partenaires scientifiques du Port Autonome, qui ont contribué à son élaboration notamment sur le plan environnemental et de la valorisation des sédiments (*GIP Seine Aval, Universités...*) ;
- présentation aux principales collectivités et groupements de communes concernés (*Conseil Régional de Haute-Normandie, Conseil Général de Seine-Maritime, Communauté d'Agglomération Rouennaise et Syndicat mixte de Port-Jérôme*) ;
- début 2007, présentation du projet en Préfecture aux maires et conseillers généraux du territoire puis aux associations de protection de l'environnement ;
- mise en place d'un comité de suivi environnemental début 2007, qui s'est réuni six fois.



LE PORT DE ROUEN AUJOURD'HUI

3 500

navires accueillis/an

23,3

millions de tonnes
de marchandises
traitées en 2006

30 000

emplois

1 660

millions d'euros
de valeur ajoutée

ROUEN : UN PORT DE DIMENSION INTERNATIONALE EN BONNE PLACE PARMIS LES PORTS FRANÇAIS ET EUROPÉENS

Premier port céréalier d'Europe, premier port français pour l'agro-alimentaire, l'agro-industrie ainsi que pour le groupage de conteneurs sur l'axe Nord-Sud et deuxième port français pour les produits pétroliers raffinés, le port de Rouen est spécialisé dans le transport maritime de marchandises en vrac. Il génère 30 000 emplois et une valeur ajoutée de 1 660 millions d'euros par an. Au centre du grenier à blé de l'Europe occidentale, il s'appuie également sur un tissu industriel fort (agro-alimentaire, produits pétroliers, filières énergétiques, chimie, papeterie...). Ses capacités de stockage et de distribution favorisent aussi le développement des services logistiques.

UN POSITIONNEMENT COMPÉTITIF SUR LE PLAN ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

Port d'estuaire, le port de Rouen permet de prolonger le transport maritime très loin à l'intérieur des terres. Ce qui lui donne un positionnement compétitif pour desservir à moindre coût un bassin de production et de consommation de 200 km de rayon, allant de la Picardie au Cotentin et englobant l'Île-de-France et la région Centre. Sa zone de rayonnement économique – l'hinterland – rassemble 22 millions d'habitants et 40 % de l'industrie française. L'activité de plus de 2 600 entreprises est liée directement ou indirectement à ses prestations. Le transport maritime étant plus respectueux de l'environnement que les autres modes de transport (un navire de 50 000 tonnes transporte autant de marchandises que 2 000 camions), la position de port de fond d'estuaire est pertinente au regard du développement durable. L'avantage environnemental procuré par le caractère maritime du port de Rouen (moindres émissions de gaz à effet de serre notamment) est estimé à 24 millions d'euros par an, auquel s'ajoute l'économie de 10 millions de litres de carburant.

DES PERSPECTIVES DE TRAFIC FAVORABLES

Les perspectives d'évolution des trafics maritimes dans lesquels le port de Rouen est spécialisé, vracs solides et liquides, sont très favorables :

- il est nécessaire de doubler la production de denrées agricoles d'ici 2050 pour nourrir la population mondiale. L'Europe, et tout particulièrement l'hinterland de Rouen, a un rôle majeur à jouer pour relever ce défi ;
- les importations et les exportations européennes de produits pétroliers devraient doubler d'ici 2015 ;
- la fermeture progressive de carrières va conduire l'Île-de-France à importer davantage de granulats.

Cependant, pour bénéficier de ces évolutions positives, le port de Rouen doit améliorer ses accès maritimes pour les adapter à la nouvelle génération de navires de transport de vrac.

LE PORT AUTONOME DE ROUEN

Etablissement public de l'Etat, tout à la fois administratif et à caractère industriel et commercial, le Port Autonome de Rouen est chargé de la gestion des installations portuaires de la basse Seine, entre Rouen et l'estuaire. Son conseil d'administration comprend des représentants de l'Etat, des Chambres de Commerce, d'entreprises portuaires, industrielles ou maritimes, des personnels, des membres élus des collectivités territoriales et des personnalités qualifiées. Placé sous la tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, le Port Autonome de Rouen est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

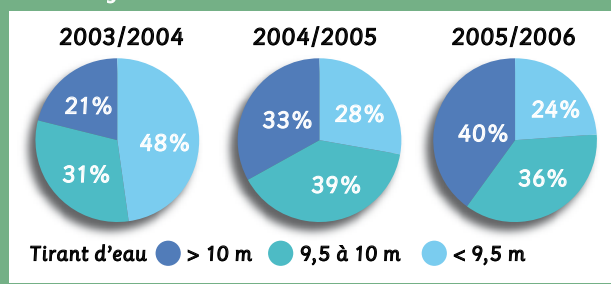
S'ADAPTER AUX ÉVOLUTIONS DE LA FLOTTE DE NAVIRES VRAQUIERS POUR MAINTENIR SON AVANTAGE CONCURRENTIEL

A court terme, les principaux trafics du port de Rouen seront opérés par une nouvelle génération de navires, dont les dimensions demandent une adaptation des caractéristiques actuelles du chenal de navigation de la Seine.

DES NAVIRES VRAQUIERS DE PLUS GRANDE CAPACITÉ

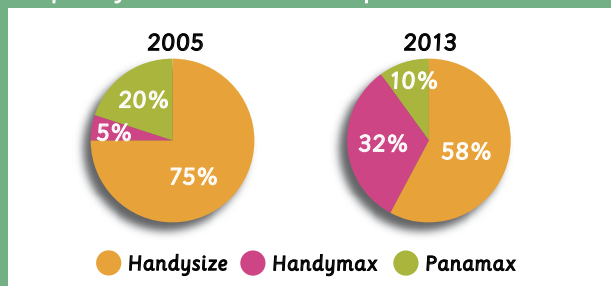
Afin d'abaisser les coûts à la tonne transportée, la flotte de navires vraquiers se modernise et se recompose au profit de bâtiments de plus grande taille, que le port de Rouen ne peut accueillir aujourd'hui à pleine charge.

Évolution des tirants d'eau des navires céréaliers en part du tonnage



Source PAR

Prévisions d'évolution de la composition des navires vraquiers faisant escale à Rouen pour les céréales.



Source PAR

La plupart des navires qui transitent actuellement par ses terminaux sont des navires « Handysize », dont le tirant d'eau est compatible avec les caractéristiques du chenal du port de Rouen (tirant d'eau de 10,30 m à l'export et de 10,70 m à l'import). Mais cette flotte de vraquiers, ancienne, ne se renouvelle plus.

En revanche, les navires « Handymax », de plus grande capacité, représentent une flotte jeune en pleine expansion. Pour les accueillir à pleine charge, il faudrait disposer d'un tirant d'eau d'un mètre supplémentaire sur le parcours de Rouen à la mer.

Avec cette amélioration, les coûts unitaires du transport maritime se trouveraient réduits par un effet d'échelle : plus les navires pouvant arriver à Rouen sont grands, plus la quantité de marchandises transportées est importante, d'où une baisse du coût à la tonne qui renforce directement la position concurrentielle de la France sur les marchés internationaux concernés.

LE CADRE DU PROJET

Le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen concerne le vaste territoire de la Basse Seine qui est caractérisé par l'imbrication d'activités portuaires et industrielles et de milieux naturels d'une grande biodiversité. Encadré par plusieurs dispositifs de protection de l'environnement et des paysages (Natura 2000, réserve naturelle de l'estuaire, parc naturel régional des boucles de la Seine normande...), le projet s'inscrit dans la logique du plan de gestion globale de l'estuaire.



LES ENJEUX D'ICI À 2020

+20%

d'activité

+500

emplois

+17,5%

de valeur ajoutée

LA COMPÉTITIVITÉ DU PORT DE ROUEN EST CRUCIALE POUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE, NATIONALE ET EUROPÉENNE

Le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen représente un enjeu majeur non seulement pour l'avenir du port lui-même, mais aussi pour le bassin d'emploi régional et le développement économique national et européen.

Sa réalisation conduirait à développer l'activité du port de 20 % d'ici 2020, avec la création de 500 emplois au minimum. Ne rien faire engendrerait une perte de compétitivité, avec une baisse de l'activité portuaire de 20 % d'ici 2020.

PERENNISER LE DÉVELOPPEMENT...

En abaissant les coûts de transit jusqu'à Rouen, l'accueil de navires de plus grande taille permettrait au port de Rouen de demeurer un port international de vrac. Il pourrait conserver sa compétitivité pour les céréales à l'export et se développer sur des segments porteurs tels les produits pétroliers raffinés (essence et gazole) et les granulats. Les secteurs dont la croissance est liée directement ou indirectement à la compétitivité des activités industrialo-portuaires bénéficieraient aussi d'une nouvelle dynamique. Le développement du trafic fluvial et maritime aurait également un impact positif fort sur l'environnement.

...POUR CONSERVER L'AVANTAGE COMPÉTITIF DU PORT

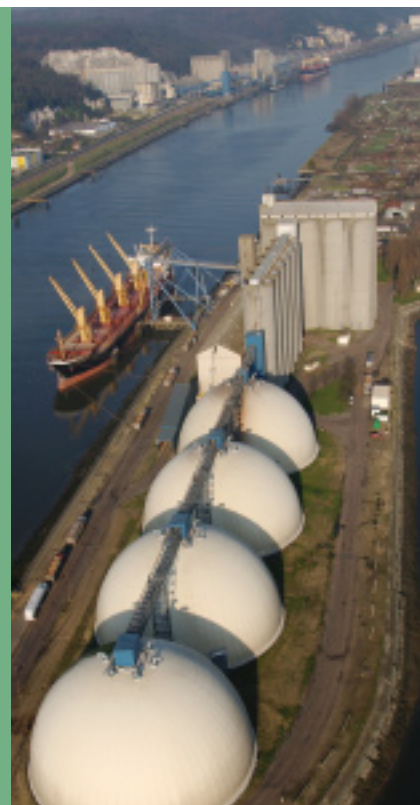
En revanche, ne pas prendre en compte l'évolution de la flotte mondiale et laisser le chenal dans sa configuration actuelle ferait perdre au port de Rouen de nombreuses possibilités commerciales. Sa baisse de compétitivité fragiliserait notamment la filière céréales de la France et de l'Union européenne. La régression de son activité serait préjudiciable à l'emploi régional ainsi qu'à l'environnement.

24 terminaux sur 6 sites



Le Port de Rouen possède 24 terminaux spécialisés, répartis sur 6 sites :

- Honfleur : terminaux pour les bois, petits vrac, marchandises diverses, vrac liquides, et les croisières,
- Radicatel : terminal roulier et conteneurs,
- Port-Jérôme : appontements pour les vrac liquides pétroliers raffinés, la pétrochimie et les biocarburants,
- Saint-Wandrille : terminal pour les granulats et les marchandises diverses,
- Le Trait : terminal pour le matériel "off-shore",
- Rouen et son agglomération : terminaux pour les vrac industriels, terminaux pour les céréales, le sucre, la farine, les produits agro-industriels, terminaux pour les produits papetiers, les conteneurs et les marchandises diverses, terminaux pour les croisières.



LES COMPOSANTES DU PROJET

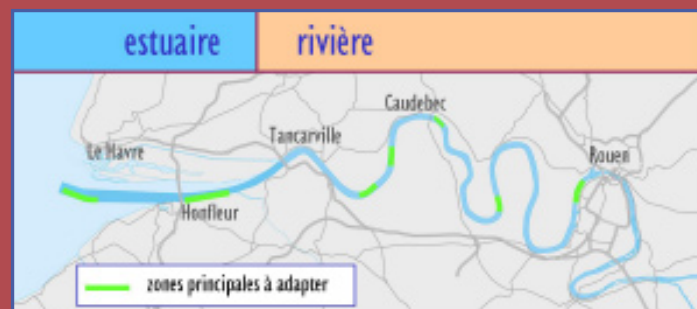
Destiné à offrir des conditions d'accueil optimales pour la nouvelle génération de navires vraciers « Handymax », le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen consiste à adapter les caractéristiques du chenal de navigation de la Seine, de Rouen à la mer, et à aménager des infrastructures portuaires en conséquence.

L'ARASEMENT DES SEULS POINTS HAUTS DU CHENAL

Pour que les navires « Handymax » puissent transiter par Rouen, il est nécessaire de leur ménager un mètre de tirant d'eau de plus qu'aujourd'hui.

Le fond du fleuve étant naturellement composé d'une succession de bosses et de creux, il suffit d'en araser les points hauts par dragage pour obtenir cette performance.

Localisation des principaux points hauts



Source PAR

Profil du fond de la Seine



Source PAR

LA GESTION ENVIRONNEMENTALE DES SÉDIMENTS PRÉLEVÉS

Une grande partie des sédiments extraits pourrait être valorisée dans les secteurs du BTP, une autre dans le cadre de la réhabilitation paysagère.

Les sables et graviers de bonne qualité géotechnique pourraient servir à fabriquer des matériaux de construction, et les sables plus fins, en solution alternative à l'immersion, pourraient être utilisés en remblais. Ces solutions sont aujourd'hui considérées comme économiquement viables, compte tenu de l'augmentation de la demande et de la raréfaction de l'offre de matériaux. Elles permettraient d'économiser les ressources des carrières de la Seine qui sont vouées à s'amenuiser. Les argiles pourraient servir à remblayer les plans d'eau d'anciennes carrières (ballastières) dans le cadre d'un réaménagement écologique.

L'AMÉNAGEMENT D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

Certains équipements devraient également être adaptés à l'accueil et à la sécurité de la navigation des vraciers de nouvelle génération. Le projet prévoit le renforcement de certains quais, ainsi que la création et l'adaptation d'équipements de sécurité (permettant l'arrêt et le retournement des navires).

LE PROJET

Dragage de 40 cm en moyenne sur moins de 20 % de la surface du fleuve

Renforcement de quais

Équipements de sécurité

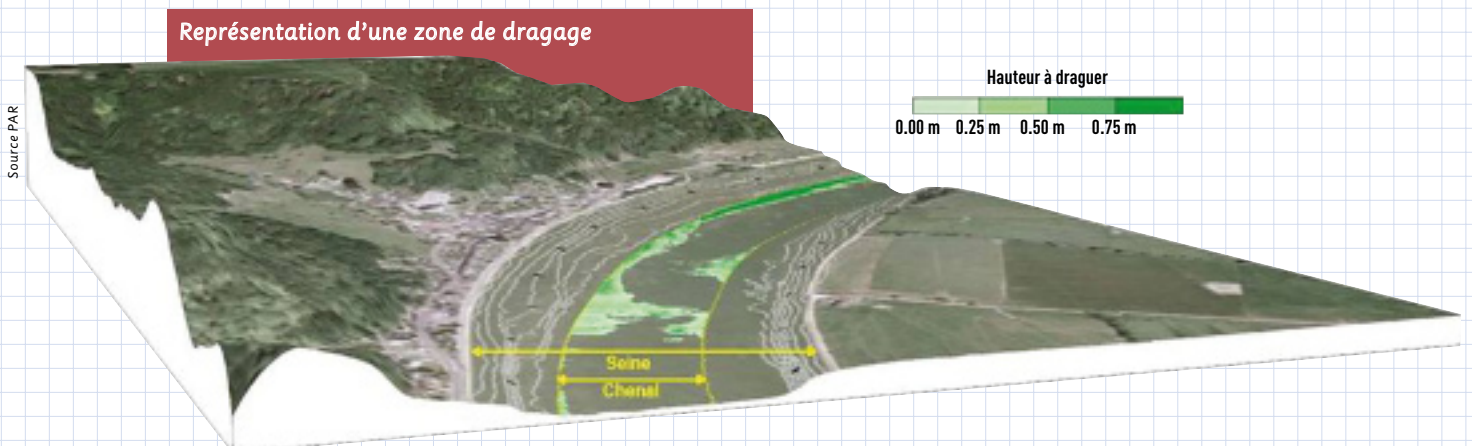
L'INSERTION ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

L'expérience acquise lors du précédent programme (1998-2000) et les études et expertises qui ont d'ores et déjà été engagées indiquent que le projet d'amélioration des accès maritimes du port de Rouen n'aura pas d'incidence sur les berges, les habitats protégés ou les nappes phréatiques. Des études complémentaires, nécessaires pour les demandes d'autorisations administratives, permettront d'évaluer précisément les impacts éventuels et le cas échéant les prévenir. Le projet fera l'objet d'un traitement environnemental soigné : gestion durable des sédiments, réduction de l'emprise des chambres de dépôts et remblaiement de ballastières. Il s'accompagnera d'autre part de mesures environnementales importantes portant sur la valorisation de la Seine et de ses berges.

- Les dragages se limitant à araser les points hauts, ils ne toucheraient qu'une faible partie des fonds : moins de 20 % entre Tancarville et Rouen, sur 40 cm de hauteur en moyenne, et de l'ordre de 10 % dans la partie endiguée de l'estuaire.
- Estimées à moins de 5%, les modifications de courants induites par le projet en amont de Tancarville seraient non significatives.
- Les équilibres écologiques des zones humides à proximité de la Seine ne seraient pas perturbés, les variations maximales des niveaux d'eau étant estimées à moins de 5 cm.
- Le chenal étant éloigné des berges, son adaptation n'affecterait pas leur stabilité.

- Les travaux ainsi que l'immersion de sédiments en mer n'affecteraient aucun habitat naturel prioritaire.
- L'analyse des sédiments ne révèle pas de pollution.
- Le réaménagement environnemental de la ballastière d'Yville mené à titre expérimental montre que son remblaiement par des sédiments n'a pas d'incidence sur la nappe phréatique.

L'ensemble des opérations (dragage et infrastructures) est encadré par des dispositifs réglementaires visant à protéger l'environnement.



UN PROJET ÉVALUÉ À 185 MILLIONS D'EUROS

Le projet présenté à la concertation comporte deux volets distincts : le dragage du chenal (115 millions d'euros) et l'adaptation des infrastructures portuaires (estimée à 70 millions d'euros). Au total, le coût du projet s'élèverait à 185 millions d'euros.

Son financement est inscrit au contrat de projet Etat-Région de Haute-Normandie pour la période 2007-2013. Outre le Port Autonome de Rouen, l'Etat, le Conseil Régional de Haute-Normandie et le Conseil Général de la Seine-Maritime, il fera appel à d'autres financeurs (Communauté d'Agglomération Rouennaise, Ville de Rouen, fonds européens).

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Etudes techniques et environnementales	2006-2008
Concertation	2007-2008
Procédures réglementaires	2008-2009
Réalisation des travaux	2010-2012



DOCUMENTATION COMPLÉMENTAIRE

Le dossier de concertation et sa synthèse, ainsi que d'autres documents, peuvent être téléchargés depuis le site www.rouen.port.fr. Vous pouvez également les retirer dans les locaux du Port Autonome de Rouen aux adresses suivantes, ou demander par le site ou par courrier un envoi postal (dans la limite des stocks disponibles) :

- **Direction du Port** - 34, Boulevard de Boisguilbert - B.P. 4075 - 76022 ROUEN CEDEX 3
- **Service Territorial de Rouen** - 7 allée Jean de Béthencourt - 76100 ROUEN
- **Service Territorial de Honfleur-Port Jérôme** - Tour Radar de Honfleur BP 80120 - 14603 HONFLEUR CEDEX
- **Service Territorial de Honfleur-Port Jérôme** - Tour Radar de Radicatel Route Industrielle Portuaire - 76170 SAINT JEAN DE FOLLEVILLE

Directeur de la publication : Martin Butruille - Coordination : François Xicluna - Crédit Photos : P. Boulen, Fauna Flora, R. Hondier, M.L., G. Targat, B. Vigouroux - Cartographie : PAR, Edigraphie, AD'OCS, IFP, IGN, Petit à Petit, DRE, DDE76, Parimage - Conception-rédaction-réalisation : Parimage Imprimé par Iropa avec des encres végétales sur papier sans chlore, garanti labels FSC et PEFC, finition par vernis végétal

