



CONTRIBUTION À LA CONCERTATION DE L'ADEAR ROUEN DÉVELOPPEMENT

ADEAR Rouen Développement

Agence de Développement Economique de l'Agglomération Rouennaise

Claude BOULARD

Délégué Général de l'ADEAR Rouen Développement

Dans le cadre de la
concertation organisée par le
Port Autonome de Rouen

Un projet maritime qui concerne l'identité de Rouen

L'activité, le développement, l'identité d'un port ne peuvent se juger que dans un espace vaste et dans la longue durée.

Ce n'est pas sans raison profonde, comme le manifeste la foule des Armadas successives, que l'identité de Rouen est durablement attachée à l'aventure maritime : « la mer remonte à Rouen » et la Seine permet d'ouvrir physiquement la capitale, l'Île de France et le Bassin Parisien sur le monde des échanges économiques réels. Cet accès de 22 millions d'habitants à l'économie maritime n'est pas rien. Des grandes découvertes à Colbert, **le cœur de Rouen bat au rythme de sa vie portuaire.** Progressivement, la rivière a été canalisée, les crues maîtrisées, les darses creusées, les quais et terre-pleins construits et le chenal approfondi. Bref la société dans un effort séculaire a humanisé la nature par la pensée et par l'action plutôt que de rester soumise aux « caprices » des éléments. Et c'est l'ambition d'aménagement qui a poussé les responsables à une connaissance scientifique de plus en plus précise de la rivière, tant il est vrai que « la science a l'âge de ses instruments ».

En 1945, le Port, objectif militaire stratégique, était totalement détruit, l'estuaire envasé, le chenal obstrué, les quais ravagés, la ville bombardée et la trafic du 2^e port français, 9 millions de tonnes à la veille de la deuxième guerre mondiale, réduit à néant. Dès la libération, les forces vives de Rouen et de l'Etat se sont immédiatement remises à la tâche de « recommencer le port » (Jacques DELECLUSE, Les Consuls de Rouen). Et d'abord, de réaménager les accès. Il y a fallu 15 ans (le nouveau chenal fut ouvert le 10 juillet 1960). Aujourd'hui, à nouveau, le Port Autonome de Rouen veut optimiser les profondeurs d'un chenal, qu'il entretient constamment, en l'arasant à la côte – 11 mètres. Certes nous ne sommes plus à la libération et tout projet collectif suscite désormais de plus en plus l'interrogation publique sur son bienfondé. La foi dans le progrès technique et collectif ne va plus de soi. Le besoin légitime d'explications doit accompagner les travaux de grande ampleur en vue d'aboutir à un aménagement équilibré. C'est cette position d'une action raisonnée que défend l'ADEAR, Agence de Développement Economique de l'Agglomération Rouennaise et dont la vocation est de travailler au développement économique du bassin d'emplois de Rouen.

Un site portuaire non seulement rare, mais aussi exceptionnel

Un port, c'est d'abord un site rare, réunissant deux conditions fondamentales : un arrière pays (hinterland) d'abord, dont la densité humaine et économique nourrit les échanges polarisés sur le site d'une part, des accès nautiques permettant, à cause de la profondeur d'eau, d'accueillir la flotte de commerce d'une époque. A Rouen, ces conditions sont réunies sinon à tous égards, du moins à certains égards : entre 10,30m et 10,70m d'eau d'une part, et 22 millions d'habitants dans l'arrière pays d'autre part.

Créée en 1986,
l'ADEAR a pour missions :
- d'implanter des entreprises
extérieures à la région dans
la zone d'emplois
de Rouen et y accueillir
les personnels mobiles,
- de participer à la réflexion
collective d'aménagement
des sites et de l'immobilier
d'entreprises,
- de contribuer à la
promotion économique
globale de l'agglomération
de Rouen.

Rouen, un port français moyen et vigoureux, leader sur plusieurs de ses trafics et même leader européen dans le domaine des céréales.

Si le Havre est un port de front de mer, comme le sont Rotterdam ou Zeebrugge, Rouen est un port de fond d'estuaire comme Hambourg ou Anvers. Cette distinction essentielle influence la dialectique armateur-marchandise, ainsi que les décisions d'aménagement, car les armateurs aiment la haute mer mais les marchandises préfèrent se rapprocher le plus possible des consommateurs ou des producteurs et maints ports de front de mer ne sont pas idéalement situés par rapport à leur hinterland. Par ailleurs, les logiques d'aménagement sont relativement différentes, car dans le cas du front de mer, il faut élever des digues pour abriter artificiellement les navires (cas du Havre ou de Zeebrugge) et dans l'autre cas, il faut aménager les rivières pour faire pénétrer les marchandises au plus loin à l'intérieur des terres. On ne comprendrait pas la vigueur du Port de Rouen, maritime à l'intérieur des terres, sans considérer cette alliance exceptionnelle d'atouts naturels et humains. C'est ainsi par exemple que fut sélectionné le site de Grand Couronne pour accueillir il y a peu, une usine de trituration d'oléagineux.

En effet, autour de Rouen, une vaste zone de production agricole et de consommation de masse permettent en même temps grâce au transport maritime, 20 à 30 fois moins onéreux que le transport routier, d'inverser et les approvisionnements de l'usine et la distribution des produits fabriqués. Que la récolte de colza soit insuffisante dans le bassin parisien, on la complète par des tourteaux venus d'Ukraine. Que la consommation d'huile alimentaire stagne en France, on complète les ventes en Europe aux meilleures conditions de prix. La situation de Grand Couronne permet les meilleurs arbitrages dans tous les cas de figure. Rouen est sur certains marchés, un site maritime et fluvial exceptionnel. **Si exceptionnel qu'il lui arrive d'être préféré, après un long examen détaillé, à l'ensemble de la façade atlantique de Hambourg à Lisbonne.**

Lié à un réseau de sites réceptionnaires (ou expéditeurs)

Mais un port, lieu d'échanges faut-il le rappeler, ne vit qu'en relation avec un réseau privilégié de ports équivalents, c'est-à-dire de ports réceptionnaires, définis par les mêmes combinaisons générales hinterland/accès nautiques.

Le cas des céréales illustre fort bien qu'un port n'est qu'un élément d'un réseau de ports, c'est-à-dire de sites équivalents : si deux contrats de céréales de 200 000 tonnes chacun sont signés avec l'Algérie d'une part et avec l'Égypte d'autre part, cela ne signifie pas qu'ils vont être livrés dans des conditions économiques identiques.

Pour rejoindre Oran, on affrètera 8 navires de 25 000 tonnes. Pour rejoindre Alexandrie, 4 navires de 50 000 tonnes. Car Oran ne peut offrir de meilleures conditions physiques et par conséquent économiques. Rouen dépend donc, dans son activité, de tout son réseau de ports réceptionnaires (ou expéditeurs) à travers lequel s'exerce la pression concurrentielle quotidienne de tous ses clients. Dans le cas particulier évoqué, si Rouen ne peut accueillir des bateaux souhaités par Alexandrie, le Canada, les États-Unis, l'Australie se présenteront pour prendre les contrats avec l'Égypte.

C'est donc un avantage décisif pour Rouen de proposer une offre souple de services portuaires adaptés à ses trafics et à leur évolution dans le temps, en particulier un chenal optimisé, qui élargit son offre nautique.

En définitive, le site de Rouen et parfois lui seul, autorise des gains économiques qui lui sont spécifiques, sans quoi on ne s'expliquerait pas la pérennité de son activité dans un contexte aussi concurrentiel qu'est le commerce maritime.

Des trafics spécifiques et variés

Comme dans de nombreux secteurs économiques, il s'établit une hiérarchie entre un petit nombre de très grands acteurs, un nombre important de moyens acteurs et un éparpillement de petits acteurs. Rouen est dans sa catégorie, un acteur leader sur ses marchés, contraint de s'adapter en permanence en exploitant ses avantages durables (l'hinterland, la Seine).

D'où sa pérennité et sa croissance régulière car il peut accueillir la plupart des navires de la flotte mondiale en s'adaptant de période en période à l'évolution des trafics.

Considéré sur les 50 dernières années, c'est sa plasticité qui est exceptionnelle.

Dans une perspective de temps long, ses trafics ont certaines caractéristiques : croissance régulière, diversification importante, relatif équilibre entrée-sortie, adaptation permanente...

Croissance régulière : Après la suppression totale de son trafic en 1945, l'activité a rapidement repris à 5 millions de tonnes au début des années 50, pour atteindre en 1975, 17 millions de tonnes.

Rouen pendant la période de la reconstruction, voit croître l'importance des trafics énergétiques pétrole et charbon. Durant les années 70, les productions énergétiques baissent en poids relatif mais ne disparaissent pas. Mais sur le site de Rouen, le port agro-industriel prend le relais de la croissance des tonnages, en particulier avec les céréales (à la sortie) alors que Rouen importait des céréales d'Ukraine avant 1914. Durant les années 80, la croissance est plus modérée mais elle s'accompagne d'une diversification nouvelle : sucre, malt, cacao, huile, liées à des terminaux portuaires nouveaux ou surtout à des usines nouvelles (malt, cacao, huile) qui fixent durablement les trafics et induisent de l'activité et de l'emploi.

Ainsi Rouen, de par ses conditions naturelles, s'il n'est pas avantageux pour les trafics spécialisés en vrac de très grande masse, tel que le pétrole brut, le minerai de fer, voire le charbon, répond au contraire très avantageusement et souplement de période en période aux trafics vraquiers de masse moyenne, utilisant la gamme de navires de type handymax remontant loin à l'intérieur des terres vers les centres de consommation ou de production. Trafics métallurgiques, cimentiers, de matériau, qui de plus en plus utilisent aussi la Seine pour rejoindre l'Île de France en évitant d'accroître les trafics routiers. A cet égard, le renouveau de la voie fluviale offre un avantage d'avenir économique et écologique, incontournable, en pré ou post acheminant les trafics maritimes de masse. La grande distribution elle-même y a désormais de plus en plus recours, parmi ses schémas logistiques pour approvisionner ses entrepôts tout en utilisant, dans son équation économique, la durée de stockage mobile de la marchandise sur les péniches et les barges. Comme le souligne un professionnel : « les armateurs aiment les ports de front de mer, mais la marchandise aime les ports de fond d'estuaire ». C'est le métier des opérateurs portuaires qui consiste à combiner les paramètres multiples des conditions économiques en contexte concurrentiel qui choisit quotidiennement Rouen de décennies en décennies. Leur savoir faire est l'une des conditions essentielles pour tirer avantage de l'offre nautique, maritime et fluviale de Rouen en adaptant au quotidien l'offre et la demande.

Des travaux d'optimisation du chenal qui ont du sens

Dans la dialectique mer-terre, armateur-marchandise, des évolutions capitales et récentes se sont faites jour du fait des armateurs : l'apparition dans les années 70 du conteneur, qui a entraîné la construction de nouveaux navires de taille croissante et donc de nouveaux terminaux voire de nouveaux ports (Ningbo, Port 2000, Tanger)

pour accueillir ces navires. **L'apparition plus récente, du fait des armateurs, de nouveaux vraquiers, répondant à des normes de construction, de taille, de propulsion, de sécurité, de diversifications nouvelles, oblige le Port de Rouen à s'adapter aux handymax qui succèdent aux handysize (et qui concernent Rouen pour 70% de son trafic).**

Or les handymax ont besoin d'un mètre d'eau supplémentaire pour remonter avec la mer à Rouen. La réponse est une question de survie économique, et compte tenu du poids du Port de Rouen, un enjeu économique, social et urbain décisif pour la région urbaine. Rouen doit donc du fait de l'évolution de la flotte mondiale, s'adapter à une productivité croissante des transports maritimes, avantage économique, qui en même temps représente dans le bassin parisien un avantage environnemental pour le système transport du pré et post acheminement.

Pour s'adapter aujourd'hui, le Port de Rouen doit optimiser les profondeurs d'eau de son chenal en arasant les points hauts, soit 40 cm en moyenne, sur 20% des surfaces entre Tancarville et Rouen et dans l'estuaire. Si des approfondissements du chenal n'avaient pas été entrepris dans le passé, il faudrait aujourd'hui creuser en une seule fois à la cote de 11,30m à la descente et 11,70 à la montée. L'optimisation actuelle du chenal répond donc à une étape qui consolide pour une génération les accès du Port de Rouen, voulus par les générations précédentes.

Quel sera en effet le rythme de cette adaptation à la flotte des handymax ? Il sera rapide, puisque les expertises demandées par le Port prévoient à partir des mises en chantier actuelles de navires que la progression de la proportion des handymax par rapport aux handysize passera de 5% en 2005 à 32% en 2013 et que le recul correspondant de la part des handysize sera de 75% actuellement à 58% en 2013 dans le total des navires faisant escale à Rouen. **Mais cette évolution pour être dominante dans la flotte internationale des vraquiers demandera davantage de temps. Et c'est la raison pour laquelle le Port a intérêt à s'adapter dès maintenant à cette évolution durable pour prendre un avantage compétitif. En effet la durée de vie des navires neufs est en moyenne de 25 ans. Nous ne sommes donc pas dans un investissement de court terme, mais dans une évolution générale de la flotte à laquelle doit s'adapter Rouen.**

Il ne s'agit pas de bouleverser la Seine. Il s'agit de rechercher le meilleur équilibre entre la contrainte écologique et la contrainte concurrentielle et l'enjeu socioéconomique de l'emploi.

Et l'enjeu social est de taille. Déplacer la tendance du trafic du Port de Rouen à la baisse, en la laissant tomber à une quinzaine de millions de tonnes, faute d'optimiser les profondeurs de la Seine, partant d'être abandonné par les handymax qui concerne 70% de son trafic, inscrirait le Port, ses industries, ses services, et donc l'agglomération ainsi que Port Jérôme dans une spirale de déclin, créatrice de chômage, de baisse de recettes fiscales et des moyens de protéger la vallée de la Seine elle-même. Les chiffres de l'INSEE, de l'étude de la Banque de France, de l'Etude Braxton qui l'a précédée sont connus.

A l'inverse, décider d'optimiser les profondeurs de la Seine inscrira le Port et l'ensemble des ressources humaines qu'il mobilise dans une perspective d'une trentaine de millions de tonnes de trafic.

Il ne s'agit pas de déplacer seulement des sédiments ! Il s'agit de tirer vers le haut une collectivité humaine et de la placer sur une pente de progrès et par conséquent d'intelligence possible de la nature et de l'homme.

L'enjeu est de construire un progrès qui n'est pas ennemi de la nature, parce que, précisément, il est humain. Car que serait une nature sans humanité ? En cela le projet portuaire de Rouen d'aménagement de la nature par l'homme a valeur d'exemplarité.