



CONTRIBUTION À LA CONCERTATION DES PILOTES DE SEINE

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

La station de pilotage de la Seine : un groupe d'experts maritimes au service du Port de Rouen

Les 55 pilotes de Seine, Capitaines de 1^{ère} classe de la Navigation Maritime, reçus sur concours d'État, sont regroupés au sein d'une entité indépendante : la Station de Pilotage de la Seine.

Ils remplissent une mission de service public confiée par le Ministère des Transports pour assurer en toute sécurité les mouvements des navires escalant au port de Rouen et de ses annexes.

En outre, et avec le concours des services du Port Autonome de Rouen, ils contribuent par leur expertise à mettre en œuvre les moyens nécessaires au développement des activités commerciales.

En effet, toute suggestion concernant l'amélioration des accès ou l'implantation de nouvelles infrastructures, ou même la promotion commerciale en vue d'attirer de nouvelles lignes maritimes, font l'objet d'études concertées avec les services techniques et commerciaux du Port Autonome.

Dans le cadre de l'initiative « Cap Développement », les pilotes de Seine ont participé, au sein de groupes de travail, à la recherche des critères pertinents visant à élaborer les axes de développement de « Rouen Port Maritime ».

Conscients des enjeux économiques et environnementaux que représente le projet d'arasement des points hauts du chenal de Rouen, ils participent activement à la concertation publique et souhaitent exprimer au travers de ce cahier d'acteur leur avis en qualité d'usager, et expert indépendant de la voie d'eau.

Le Port de Rouen, une vocation maritime naturelle

Maritime par vocation, fluvial par situation, comme Anvers, Hambourg, Rouen figure parmi les plus terriens des ports européens.

Point de rupture de charge entre trafic maritime et fluvial, c'est à la fois un carrefour des voies terrestres, un port de mer ouvert sur l'Atlantique et un maillon du réseau fluvial qui relie la Méditerranée à la mer du Nord.

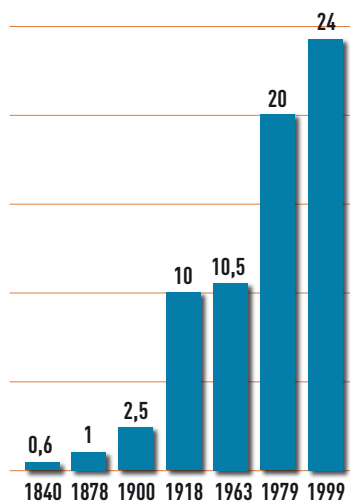
La marée, d'une amplitude exceptionnelle en Manche, remonte la Seine au-delà de Rouen et permet le transit des navires de mer ainsi que leur stationnement le long des quais du port. L'absence d'écluses entre Rouen et la mer représente un atout essentiel pour la fluidité de la navigation en Seine.

Profitant de cette situation privilégiée, le port de Rouen a amélioré ses accès depuis plus de 150 ans pour conserver sa place parmi les grands ports français et européens. Par étapes successives, les tirants d'eau admissibles des navires ont augmenté, lui permettant d'accroître ses trafics et son tonnage.



Des pilotes de Seine conseillent le commandant de bord du navire

Evolution du tonnage en fonction de l'aménagement du chenal (en millions de tonnes)



Source : Port Autonome de Rouen

Ainsi, de 600 000 tonnes en 1840, il est passé à 24 millions de tonnes en 1999 (en 1918, premier port français avec 18 millions de tonnes).

Le Port maritime de Rouen : une dimension internationale

Cette amélioration des accès, si elle s'est attachée à répondre aux attentes des milieux économiques, ne pouvait que suivre l'évolution de la flotte marchande. Spécialisé dans le trafic de vracs, le port de Rouen a toujours cherché à rentabiliser au mieux ses accès.

Ainsi dès 1980, il pouvait accueillir 95% de la flotte de vrac mondiale, et s'enorgueillir de développer la double escale des charbonniers de 165 000 tonnes avec le Port du Havre. Aujourd'hui encore les records de taille sont réalisés avec le plus grand soin, pour optimiser le chenal de Rouen.

Après l'Amagisan, navire de 280 m de long et un chargement de 55 000 tonnes, c'est au tour du Cape Shanghai, navire de 289 m de long et un chargement de 75 000 tonnes.

Pour mémoire, avec le nouveau projet, un tel navire déchargerait 90 000 tonnes de marchandises. L'étude de la société BRS est cependant sans équivoque sur l'avenir de la flotte mondiale.

L'émergence de pays lointains représente une nouvelle contrainte en matière de transport maritime. La réduction des coûts passe par une massification des marchandises et conduit à favoriser la construction de grandes unités. Ce gigantisme touche toutes les catégories de navires, et notamment celle qu'accueille couramment le Port de Rouen : les « Handy Size », navires de 35 000 tonnes à pleine charge.

Pour que Rouen poursuive sa vocation de port à dimension internationale, il se doit d'accueillir, au moins, les navires de la même catégorie, dans leurs nouvelles dimensions : les « Handy Max », navires de 50 000 tonnes à pleine charge.

Ce qui n'empêche pas la venue de nouvelles unités plus importantes encore, à charge partielle, comme cela s'est toujours produit par le passé lorsque l'offre commerciale s'avérait satisfaisante pour les opérateurs de la place portuaire.

Il ne faut jamais oublier cette vérité : **le navire trace son sillage en tenant compte des vents dominants de la terre. C'est la terre qui commande et non l'inverse, et comme tout mode de transport, le navire est le trait d'union entre deux entrepôts.**

Le Port de Rouen et le développement durable

Il y a 20 ans, les spécialistes du transport maritime affirmaient que seuls les grands ports situés en bord de mer avaient des chances de survivre.

Or depuis 1990, la plupart des ports fluviaux ont connu une croissance plus rapide que celle des ports de mer. Une des raisons essentielles qui n'échappe à aucune analyse économique : le coût du transport terrestre n'a pas cessé d'augmenter et est devenu 20 fois plus élevé que le transport maritime.

Plus la massification des marchandises s'opèrera à l'intérieur des terres et proche d'une zone à forte densité de population, moindre sera le coût de transport.

C'est là un atout essentiel pour le port de Rouen si proche de la grande région parisienne.

A cette raison d'ordre économique, est venue s'ajouter plus récemment une raison d'ordre écologique. Le Grenelle de l'environnement, dans ses conclusions, privilégie le transport par voie d'eau.

En effet, de par sa faible consommation énergétique, (le transport maritime consomme 2 fois moins de carburant par tonne km que le fer et 6 fois moins

que la route), le navire pollue beaucoup moins que les autres modes de transport, et il contribue ainsi à la réduction des gaz à effet de serre.

Enfin, une troisième raison vient couronner les deux autres, le transport par voie d'eau est le moins dangereux.

Les pilotes de Seine peuvent affirmer que le transit des navires entre Rouen et la mer se fait en toute sécurité (2 incidents majeurs sur 30 ans).

Les compagnies d'assurance maritime admettent par ailleurs que la Seine est l'un des fleuves les plus sûrs d'Europe.

En définitive, Rouen, de par sa situation exceptionnelle, se positionne comme l'un des ports européens les mieux armés pour affronter l'ère du développement durable.

Rouen, un port en voie d'excellence

Dans son étude d'amélioration des accès, le Port s'est engagé à poursuivre ses actions en faveur de l'environnement.

« Seine écologique et Seine économique » sont les deux piliers du programme d'amélioration des accès.

Pour mémoire, et depuis 1993, date de la présentation du dernier programme d'approfondissement du chenal, l'effort des services portuaires en vue de réduire les nuisances environnementales a été constant et s'avère aujourd'hui salubre.

En partenariat avec le Port du Havre, la réhabilitation des milieux estuariens devient année après année une réalité.

Les pilotes de Seine peuvent témoigner eux aussi du travail accompli, car leur mission sécuritaire se double d'une mission de surveillance de la pollution du fleuve.

Ainsi ont-ils pu constater que la faune reprend sa place, et que la recrudescence de cygnes sauvages prouve que, petit à petit, l'eau du fleuve retrouve ses qualités et abrite de plus en plus de poissons.

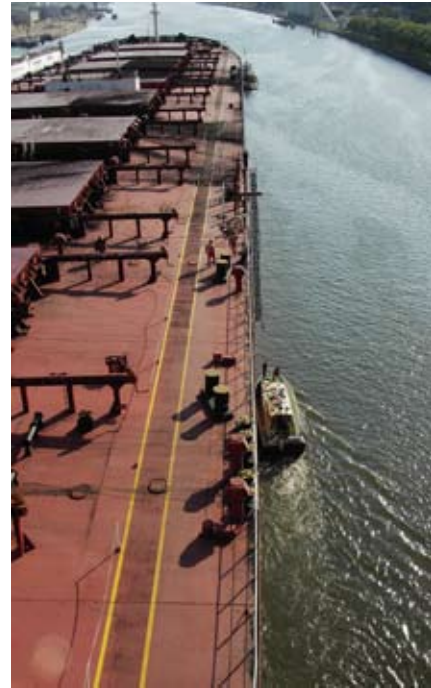
Mais pour que Rouen, port maritime, devienne un port d'excellence, il ne doit pas oublier qu'un bon équilibre doit s'opérer entre écologie et économie, l'un ne pouvant fonctionner sans l'autre. C'est du reste ce qu'affirment l'ensemble des membres du Comité de pilotage du suivi de l'estuaire dans leur démarche prospective à l'horizon 2025. Selon leurs études : « dans le cadre d'un scénario de crise économique majeure, affectant notamment les activités du Port Autonome de Rouen, si les actions d'entretien du chenal de navigation venaient à cesser, faute de ressources et de trafic maritime en Seine, cela aurait des conséquences négatives sur l'état de certaines fonctions environnementales et socio-économiques du système estuarien. »

Ainsi, le Port de Rouen, pour devenir ce port d'excellence, un port s'attendant à alimenter l'économie d'une zone d'emploi aussi importante que celle du Grand Rouen (730 000 habitants), doit parvenir à se hisser au rang de port maritime international en respectant ce contrat écologique indispensable dans le cadre du développement durable.

C'est un challenge que tous les acteurs de la place portuaire sont prêts à affronter, les pilotes de Seine en font partie.

Rouen, port maritime, port d'accueil de la flotte mondiale

Les pilotes, dans leur expertise sur l'accueil de la nouvelle génération de navires, ont souhaité mettre l'accent sur l'importance d'adapter certaines infrastructures portuaires.



Il s'agit de l'implantation d'un poste de sécurité à Radicatel et de l'aménagement de la zone d'Hautot.

Ces deux compléments à l'amélioration des accès viennent renforcer le dispositif de sécurité mis en place pour la navigation en Seine, car assurer la sécurité des navires handicapés par leurs tirants d'eau, consiste aussi à maintenir la sécurité de l'ensemble des usagers de la voie d'eau.

1) Poste de sécurité de Radicatel

Jusqu'alors, les navires lourds en transit disposaient de quais de sécurité le long du parcours entre Rouen et la rade du Havre : quai de Moulineaux, quai de Saint-Wandrille, quai de Radicatel.

Face à un développement des activités commerciales, ces quais affectés initialement à la sécurité des navires, ont été remplacés petit à petit par des postes d'attente sur pieux disposant de souilles profondes.

Le poste de Moulineaux attente à l'aval du quai de Moulineaux est le plus ancien ; le poste de Vatteville a été créé à l'aval du quai de Saint-Wandrille plus tardivement. Seul Radicatel n'a pas de poste de secours, et l'activité commerciale s'est accrue à un point tel qu'il est devenu nécessaire de prévoir un poste à proximité, dédié à la sécurité des navires en transit.

2) Aménagement de la zone d'Hautot.

Le Port dispose de deux zones d'évitage pour manœuvrer les grands navires : la zone de Rouen Quevilly, la plus importante, située en amont, et la zone d'Hautot, située en aval.

Les activités commerciales ont pris une grande importance en aval du port, et l'accueil des grands navires s'opère de plus en plus dans cette partie.

L'étroitesse de la zone d'Hautot contraint la plupart des grands navires à remonter dans le haut du port pour manœuvrer dans la zone de Rouen Quevilly.

Ce fut le cas récemment pour l'Amagisan, et le Cape Shanghai.

Ces manœuvres longues et coûteuses nécessitent une veille particulière pour assurer la sécurité de l'ensemble de la flotte en opération commerciale dans le port.

A l'évidence, la zone d'Hautot doit faire l'objet d'un élargissement pour répondre aux attentes de l'ensemble des usagers de la place portuaire.

Les pilotes de Seine, soucieux d'assurer à la fois la plus grande sécurité dans la manœuvre des navires, et conscients des impératifs commerciaux liés à une optimisation de la fluidité du trafic portuaire, considèrent cet aménagement indispensable pour l'avenir du port.

Le projet d'amélioration des accès maritimes, un projet d'avenir, une nécessité

En définitive : avancer ou reculer, voilà le choix qui nous est proposé.

Pour notre profession, reculer voudrait dire : sombrer ; destin tragique d'un navire qui n'a plus les moyens de naviguer.

En effet, en laissant la voie d'accès à Rouen dans l'état, et en n'arasant pas les quelques points hauts du chenal, la nouvelle génération de navires n'aurait pas les profondeurs suffisantes pour franchir les 120 km qui séparent Rouen de la mer.

Pour quelques centimètres laissés au fleuve, Rouen quitterait la scène maritime internationale : l'enjeu est de taille !

