



CONTRIBUTION À LA CONCERTATION DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE HAUTE-NORMANDIE (CRCI HN)

Monsieur Christian HERAIL - Président

9, rue Robert Schuman - 76000 Rouen - Tél : 02 35 88 44 42 - Fax : 02 35 88 06 52

E-mail : president@haute-normandie.cci.fr

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

La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute-Normandie est un établissement public d'État créé par le décret de décembre 1964. Son champ d'actions et de compétences couvre les départements de Seine-Maritime et de l'Eure. Elle contribue au développement des entreprises et des territoires de la Haute-Normandie, par des actions et services offerts aux CCI et aux entreprises de la région.

Un projet essentiel pour les entreprises hauts-normandes qui inscrivent leur développement dans le complexe portuaire normand

Pour les CCI de Haute-Normandie, représentant 45 000 entreprises, le projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen est :

- ◊ Un enjeu pour la région en termes d'activités économiques et d'emplois : la réalisation de ce projet conduirait à développer l'activité du port de 20 % d'ici 2020, avec la création de 500 emplois au minimum (source PAR) ;
- ◊ Un enjeu pour maintenir la capacité d'approvisionnement des industries locales et régionales (notamment celles de la filière d'excellence énergétique) ;
- ◊ Un enjeu pour le maintien de l'axe Seine comme dorsale de développement maritime du Bassin parisien : Rouen, 1^{er} port de mer de Paris ;
- ◊ Un enjeu pour accroître la performance économique de la Haute-Normandie en renforçant la compétitivité du Port de Rouen dans son rôle de port international de vrac solides (céréales, granulats, charbon...) et de vrac liquides (produits pétroliers raffinés...) ;
- ◊ Un enjeu majeur pour l'environnement grâce au développement du trafic fluvio-maritime.

Les CCI de Haute-Normandie :

- ◊ Confirment l'intérêt stratégique d'améliorer les accès maritimes du port de Rouen ;
- ◊ Soutiennent la volonté du Port de Rouen de développer sa compétitivité, celle-ci ne pouvant être maintenue sans l'amélioration des accès maritimes.

L'adaptation des caractéristiques nautiques du chenal est d'un intérêt majeur pour le Port Autonome de Rouen pour préserver sa place de 1^{er} port céréalier européen et pour permettre son développement sur des segments porteurs d'autres vracs secs et liquides.

« La Haute-Normandie a pour ambition de devenir la première région maritime française à vocation internationale et constituer un modèle de développement durable dans sa composante environnementale notamment dans sa contribution à la réduction de l'effet de serre. »

CESR « Le positionnement géostratégique de la Haute-Normandie : un atout majeur à valoriser », octobre 2004

En effet, la flotte actuelle des vraquiers est en complète recomposition. Dans 5 à 10 ans, ce segment de taille sera amputé de plus de la moitié de sa capacité en faveur de navires de plus grande taille de type Handymax représentant entre 43 000 et 58 000 tonnes.

La possibilité d'accueil de tels navires à pleine charge passe par une amélioration du tirant d'eau admissible de 1 mètre.

La croissance du commerce maritime international a favorisé l'augmentation de la taille des navires utilisés. **Ces nouvelles échelles du transport maritime impactent tous les ports de commerce mais plus spécifiquement les ports de fond d'estuaire** qui sont dépendants des tirants d'eau (citons par exemple Anvers, Hambourg, Montréal). Rouen ne déroge pas à la règle.

Cette amélioration des accès nautiques est inscrite au Contrat de Projet État-Région (CPER) 2007-2013.

« Je suis convaincu que notre avenir réside en grande partie dans le potentiel inexploité des océans. Notre proposition de politique maritime intégrée a été conçue pour produire de la croissance, des emplois, de la durabilité. »

José Manuel BARROSO,
président de la Commission européenne.

1. Le transport maritime : un enjeu majeur pour l'Europe

Michel Savy, économiste des transports, directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe (OPSTE) rappelle deux constats essentiels :

1. Le transport maritime est massivement utilisé à l'intérieur même de l'Europe (...). Pourtant, la mer reste la face cachée du système de fret. Ainsi, les chiffres couramment cités pour caractériser le partage modal des marchandises ne couvrent que le transport terrestre, alors qu'en termes de tonnes-kilomètres la mer assure un transport presque égal à celui de la route !

2. Le deuxième constat est l'intérêt croissant, au niveau national et communautaire, pour le transport maritime, et notamment pour ses usages intra-européens. Intérêt économique mais aussi politique, quand il s'agit de promouvoir des techniques moins polluantes et d'alléger le trafic sur les infrastructures terrestres, touchées par la saturation (short sea shipping).

Le récent « Livre Bleu » de la Commission Européenne sur la politique maritime intégrée de l'Union européenne (10 octobre 2007) va dans ce sens en rappelant que **« plus que jamais, la mer est l'avenir de la terre »**.

Le développement du **Transport Maritime de Courte Distance** doit permettre l'inscription des ports de la Basse-Seine comme nœud du futur réseau européen d'autoroutes de la mer.



2. Le complexe maritime haut-normand : 1^{er} complexe portuaire français, 4^e complexe portuaire européen

À travers un trafic maritime de 100 millions de tonnes (2006), les ports haut-normands constituent un des atouts majeurs de la région et lui offrent une opportunité exceptionnelle de développer son économie et ses emplois dans le cadre d'une stratégie durable conciliant les impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

L'accès privilégié au marché européen...

Porte internationale du bassin parisien, ouverte sur un marché immédiat de 20 millions de consommateurs et potentiel de 200 millions de consommateurs.

Le meilleur transit-time du range nord-européen...

Un trafic parmi les plus fluides d'Europe.

Une position centrale sur les flux nord-sud (Mer du Nord - Atlantique).

Avec le meilleur transit time du range nord-européen, les ports normands permettent de gagner 26 heures par rapport à Hambourg, 13 heures par rapport à Rotterdam et 10 heures par rapport à Anvers...

C'est pourquoi, on peut affirmer que le complexe havro-rouennais est **l'un des tout premiers « hubs » européens**, y compris dans le contexte du développement des autoroutes de la mer, par valorisation de la position entre la Manche, l'axe Seine et le Bassin parisien.

Afin de poursuivre ce développement, le **Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT)** de la région Haute-Normandie (2006) a inscrit la nécessité **« d'anticiper les aménagements et développements à prévoir pour le maintien à niveau du positionnement du complexe havro-rouennais dans l'économie portuaire internationale »**.

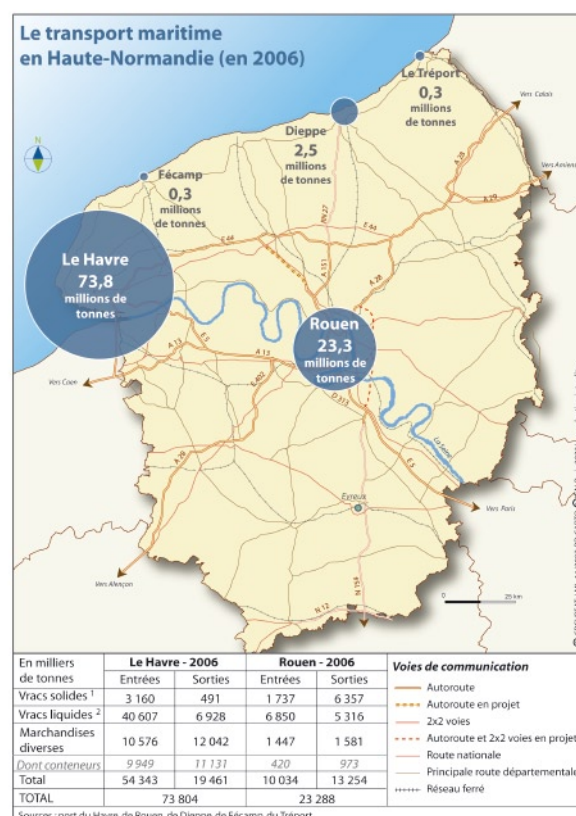
Le projet du Port de Rouen s'inscrit dans cette démarche et c'est à cette dimension qu'il prend tout son sens.

3. Une situation géographique exceptionnelle : Rouen, port le plus continental d'Europe

Rappelons que le port de Rouen occupe une position au cœur de l'estuaire à 110 km de la mer. Cette position pourrait apparaître de prime abord comme une contrainte dans le contexte de tirant d'eau grandissant des navires. Actuellement, un tirant d'eau de 10,70 m est garanti aux navires remontant le fleuve, 10,30 m aux navires descendant le fleuve.

« C'est la complémentarité de ses ports qui fait de la Haute-Normandie « une porte européenne »

(rapport du CESR sur les enjeux portuaires, avril 2004).



Mais **cette contrainte géographique se révèle être un formidable avantage économique dans le contexte actuel car, lorsqu'un temps supplémentaire peut être accepté, le transport par voie d'eau reste le plus compétitif en terme de coût.** Ainsi, l'absence d'écluses entre Rouen et la mer est bien sûr un avantage compétitif majeur.

Le port autonome de Rouen a, de plus, l'avantage d'exercer un contrôle administratif sur l'ensemble de l'estuaire jusqu'à Honfleur pour la rive gauche, jusqu'au Pont de Tancarville pour la rive droite, ce qui lui procure un développement foncier équilibré et permet de spécialiser ses trafics au long des berges que sont Honfleur, Radicatel, Port-Jérôme et Saint-Wandrille.

4. En parallèle de l'amélioration des accès maritimes, la compétitivité du port de Rouen nécessite une amélioration de tous les vecteurs logistiques

Au cœur d'une zone d'emploi qui représente plus de 40 % des établissements constituant l'appareil productif régional et plus de 43 % des emplois salariés (soit 258 273 emplois), le Port de Rouen est un nœud modal qu'il convient de développer en :

- favorisant le report modal vers le fret ferroviaire grâce notamment à la rocade ferroviaire du Bassin parisien qu'il convient d'achever ;
- anticipant le développement du transport fluvial ;
- améliorant les infrastructures routières en liaison avec les régions du Bassin parisien (Picardie, Centre, Île-de-France Champagne-Ardenne), qui fournissent l'essentiel des céréales chargées à Rouen :
 - > mise à 2x2 voies de la RN154 avec le contournement de Nonancourt,
 - > prolongement de l'A28 (contournement Est de Rouen),
 - > mise à 2x2 voies de la RN31 vers Beauvais,
 - > ...
- élargissant la zone d'évitage d'Hautot afin de ne pas multiplier les manœuvres longues et coûteuses. En effet, comme tous les grands ports de cœur d'estuaire, Rouen développe à présent ses activités marchandes vers l'aval du fleuve (exemple : plate-forme de distribution « Rouen Vallée de Seine Logistique »).

En conclusion, rappelons que les avantages du transport maritime sont nombreux

- **Le cout** qui reste très faible grâce à la massification des marchandises ;
- **La sécurité** qui est reconnue de tous et qui ne cesse de s'améliorer ;
- **Un impact plus faible sur l'environnement** ce qui a été particulièrement mis en avant lors du récent Grenelle de l'Environnement dont les conclusions plébiscitent le développement du transport par voie d'eau.

C'est pourquoi, les CCI et la CRCI de Haute-Normandie s'engagent dans ce projet d'avenir pour le Port de Rouen mais aussi pour toutes les entreprises haut-normandes qui inscrivent durablement leur développement dans le complexe portuaire régional.