



## CONTRIBUTION À LA CONCERTATION DE L'UNION PORTUAIRE ROUENNAISE

Pierre-Marie Hébert Directeur

66, QUAI DE BOISGUILBERT - B.P. 4032 - 76021 ROUEN CEDEX 3

TELEPHONE 02 35 88 54 00 - FAX 02 35 88 83 19

[www.uprouen.org](http://www.uprouen.org)

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

Créée dès 1927, l'Union Portuaire Rouennaise (UPR) regroupe plus  
de 100 entreprises, l'ensemble des forces vives qui apportent l'activité  
sur le port de Rouen.

- ✦ des armateurs, des consignataires de navires, des agents maritimes ;
- ✦ des organisateurs de transport, des commissionnaires en douane ;
- ✦ des manutentionnaires.

Les profils des entreprises de ces trois métiers sont très variables :  
Locales et indépendantes ou rattachées à un groupe national voire international,  
spécialisées sur un range ou sur plusieurs destinations, spécialisées sur un  
produit ou un mode de conditionnement – ou généraliste.

- ✦ des prestataires portuaires divers (pilotage, remorquage, lamanage,  
avitaillement, pointage et contrôle, stockage, assurance,...) ;
- ✦ des industriels implantés sur le port ou à proximité immédiate.

### Préambule

Présidée par Pierre Hannon et dirigée par Pierre-Marie Hébert, l'UPR a pour objet de  
« **connaître, défendre ou combattre toute question mettant en cause le port de  
Rouen, sa compétitivité et son avenir ...** ».

Le projet d'amélioration des accès ne pouvait que susciter l'expression de son point  
de vue, dans le cadre de la concertation voulue par le Port Autonome de Rouen.

**Le caractère très documenté du dossier mis à disposition et le mode d'animation  
mis en œuvre pour les réunions publiques ont permis à chacun de s'exprimer tant à  
l'écrit, notamment par des cahiers d'acteurs, qu'à l'oral par des prises de parole.**

L'UPR a avec attention tout écouté, tout entendu ! ...

Le dossier du PAR et plusieurs cahiers d'acteurs ont développé les aspects relatifs à  
l'environnement économique du dossier et aux caractéristiques techniques du projet.

L'UPR adhère à l'essentiel de ces développements, notamment et surtout en ce qui  
concerne l'évolution de la taille des navires et l'enjeu que constitue l'amélioration de  
la rentabilité des escales, grâce à un taux de chargement du navire optimisé.

## I – L'intérêt économique du projet

- ✦ la corrélation entre l'amélioration des accès maritimes du port et son développement n'est pas à démontrer, elle est seulement à constater. Les chiffres présentés dans le dossier ainsi que dans la contribution du pilotage sont éloquentes. Il convient toutefois de souligner que l'aune des tonnages n'est plus la seule pertinente. La valeur ajoutée du passage portuaire est à présent essentielle et là encore le port de Rouen est particulièrement bien classé de ce point de vue.

### Un port de valeur ajoutée

Toutes les tonnes n'ont pas la même valeur ni le même poids !

De la même façon, toutes les sphères ont pour volume  $\frac{4}{3}$  de  $\Pi m^3$  et n'ont pas pour autant le même attrait. Une bulle d'eau ne vaut pas une perle. Tous les observateurs de la vie portuaire rouennaise s'accordent à constater l'importance économique accrue de chaque tonne transitant par Rouen, du fait de l'importance de l'attention économique qui lui est portée, donc des emplois qu'elle induit. De ce point de vue, oui, Rouen est un port dont la valeur excède grandement celle d'autres sphères de volume plus important mais peu porteuses d'activité. Les chiffres de la valeur ajoutée et de la contribution fiscale sont, de ce point de vue, éloquentes.

- ✦ l'UPR tient à souligner qu'il n'est pas une décennie sans que le port d'Anvers notamment ne mette en œuvre un plan d'amélioration de ses accès. Lui aussi, pourtant, a - dans un proche rayon - des ports importants et efficaces.

### Le rapport Franck

Certains ont évoqué le rapport Franck. Rappelons que l'Union Portuaire Rouennaise a été la première à dénoncer la partialité et les diverses erreurs d'appréciation qu'il comportait. Rappelons également que l'Etat n'a pas retenu les conclusions du rapport Franck. Et a autorisé le programme triennal 1998-2000.

Signalons en revanche l'appréciation favorable portée par les autorités de tutelles sur le projet actuel du Port de Rouen.

- ✦ l'enjeu du projet ne se mesure pas à un choix entre le statu quo et le développement. Le statu quo n'est pas possible. Le choix est à faire entre la mort lente du port et son développement. C'est évidemment très différent et les scénarii ont bien été exposés par le PAR. Les observateurs sociaux et économiques savent ce que les bassins d'emploi notamment de Rouen, du Trait, de Port Jérôme doivent au port de Rouen et attendent de ce développement. Vallourec à Déville aurait-elle connu la survie pendant les années noires et son actuel essor sans les possibilités du port de Rouen pour accueillir ses matières premières et ses produits finis ?

Les mêmes remarques valent pour de multiples entreprises et pôles industriels. Sans évoquer la pétrochimie, à l'amont comme à l'aval, soulignons l'importance et le développement de Technip, l'un des fleurons méconnus de l'économie régionale, dont l'implantation au Trait ne doit qu'à l'existence de l'offre de service portuaire rouennaise.

## II – Rouen, Port du développement durable

Rouen est un port d'estuaire et revendique cette qualité. En l'occurrence, c'est la qualité offerte par le port de Rouen de permettre au transport maritime, le moins onéreux et le moins polluant, de conduire la marchandise au plus près de sa destination finale.

### ◊ Cette adéquation du port de Rouen aux légitimes exigences de prise en compte du développement durable est un sujet de consensus.

Cela se vérifie au plan politique.

Aussi, le Conseil Régional de Haute-Normandie, qui sait prendre en compte la dimension environnementale dans son action, ne s'y est pas trompé. Il a été moteur pour que le projet soit inclus dans le Contrat de Projets Etat Région.

Il en est de même des Conseils Généraux qui ont saisi l'opportunité de ce dossier pour traiter la question des berges, latente de longue date.

Les communes multiples concernées savent aussi l'intérêt représenté pour leurs habitants par l'activité portuaire rouennaise. Sans doute faut-il écrire d'ailleurs l'activité portuaire dans son ensemble. C'est, en effet, avec à propos que le Maire de Rouen, Pierre Albertini, par ailleurs Administrateur du Port Autonome de Rouen, a rappelé que ce qui est bon pour Rouen l'est aussi pour le Havre et réciproquement. Dans les tout premiers, l'UPR avait en son temps apporté son entier soutien à Port 2000.

Ce consensus se vérifie aussi au niveau des acteurs économiques.

Ainsi et cela peut paraître paradoxal aux yeux de certains, les opérateurs du transport routier sont-ils parmi les premiers à soutenir ce projet.

Il l'ont affirmé à plusieurs reprises, tant par une contribution écrite que par des interventions et réunions.

Ils savent que l'heure est au « transporter mieux » et qu'aucun aménagement des infrastructures routières ne leur permettrait de couvrir les besoins sans cesse croissants du transport de marchandise. En dépit de l'importance des tonnages retirés à la route grâce à l'amélioration des accès, ils soutiennent ce projet car il est porteur d'un rééquilibrage de l'utilisation des modes de transport et de meilleures conditions d'exploitation pour les transporteurs routiers (pour la part qui leur revient inévitablement compte tenu de la spécificité de leur offre).

- ✦ **Rouen est le port du développement durable** autant d'une façon intrinsèque que par sa qualité de port d'estuaire. Il l'est quelle que soit l'approche qui est faite de la question.
- ✦ **L'approche par nature de trafic** conduit naturellement à l'évocation des granulats. Le port de Rouen permet à la fois d'économiser les ressources naturelles, et d'acheminer le matériau au plus proche de son lieu d'utilisation. Il permet aussi sous contrôle scientifique, de contribuer à la reconstitution des paysages.
- ✦ **L'approche navire** est identique. Le projet d'amélioration des accès, tout en favorisant la venue de navires plus gros favorise la venue de navires – les mêmes – plus jeunes. Cela signifie des navires moins polluants parce qu'utilisant des carburants en moindre quantité, et de meilleure qualité. Ce sont aussi des navires plus sûrs et enfin des navires aux formes de carènes moins sujettes à induire du batillage.

Il est d'ailleurs à noter que, de la même façon, les nouveaux remorqueurs, pourtant plus puissants, sont eux aussi plus efficaces et moins polluants.

- ✦ **L'approche territoire** n'aboutit pas à une conclusion différente. Le dossier de l'amélioration de l'accès constitue le détonateur pour l'avancée du dossier de classement de la boucle de Roumare. Il a été éloquent de ce point de vue d'entendre l'expression de multiples intervenants se félicitant de ce constat.

## CONCLUSION

L'Union Portuaire Rouennaise considère que le projet d'amélioration des Accès Maritimes du Port de Rouen est en fait un dossier de développement durable qui, une fois n'est pas coutume, est pleinement soutenu par les milieux économiques parce qu'il est aussi porteur de réalisations favorables au développement des entreprises et de l'emploi.

Ce constat d'un **rapport gagnant/gagnant entre l'écologie et l'économie**, c'est une sorte de magie de ce projet, comme est également magique l'écêtement de seulement 40 cm de points hauts en moyenne, qui permet de gagner un mètre de tirant d'eau !

Ce projet est à tout point de vue intelligent !

L'UPR y adhère pleinement.

- ✦ L'UPR est fière d'avoir su, lorsque c'était nécessaire, imposer la mise à l'ordre du jour de ce dossier et l'engagement de la communication nécessaire.
- ✦ L'UPR souligne la qualité des travaux préparatoires effectués par les services du Port Autonome.
- ✦ L'UPR est totalement solidaire du choix courageux, innovant et réaliste fait par le PAR d'une concertation et d'une transparence maximale sur ce dossier.
- ✦ L'UPR et ses entreprises sont impatientes de la réalisation de l'amélioration de ces accès maritimes du port de Rouen.