



CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE ROUEN

CONTRIBUTION À LA CONCERTATION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (CCI) DE ROUEN

Christian HERAIL, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen

Palais des Consuls - BP 641 - Quai de la Bourse - 76 007 ROUEN cedex 1

Téléphone : 02 35 14 37 37 - Fax : 02 35 14 38 38 - Web : www.rouen.cci.fr - E-mail général : ccir@rouen.cci.fr

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

Objectifs :

La CCI de Rouen est un Etablissement Public Administratif qui est chargé de représenter auprès des Pouvoirs Publics l'ensemble des intérêts des entreprises du commerce, de l'industrie et des services. Elle poursuit les objectifs suivants :

- ♦ Former les jeunes et adapter les professionnels aux métiers et compétences recherchés par les entreprises ;
- ♦ Informer et conseiller les entreprises dans les domaines juridique, social, fiscal, commercial, international ;
- ♦ Faciliter l'accueil, la création et le développement des entreprises ;
- ♦ Participer à l'aménagement de l'espace économique.

La CCI de Rouen couvre les 7 cantons de Rouen et 32 autres cantons de la Seine-Maritime ; elle s'appuie sur un découpage en 13 délégations territoriales : 4 antennes situées à Gournay-en-Bray, Neufchâtel-en-Bray, Saint-Valery-en-Caux et Yvetot et 9 délégations situées sur le territoire de l'agglomération rouennaise.

L'enjeu du projet pour le territoire

Les capacités nautiques du Port de Rouen ont au fil des siècles contribué à façonner le visage de Rouen et conduit à l'installation d'activités déterminantes pour le développement économique de la région.

Le projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen répond à la nécessité de s'adapter à l'évolution de la flotte mondiale. Les navires vraquiers de 35 000 tonnes sont appelés à disparaître au profit des 50 000 tonnes possédant un tirant d'eau qui contraint le port à améliorer ses accès. Cette évolution s'explique par les contraintes d'intensification des échanges mondiaux, le développement d'une économie globalisée et l'organisation de systèmes de transport durable. Ces nouveaux navires présentent moins de risques en termes de sécurité et d'environnement que ceux qu'ils remplacent.

Ce projet consiste à araser de 40 cm en moyenne les points hauts du chenal de navigation de la Seine depuis l'estuaire jusqu'à Rouen ; les tirants d'eau seront ainsi augmentés d'un mètre permettant l'accueil de la nouvelle génération de navires vraquiers. L'objectif est de garantir l'accessibilité maritime à tous les équipements portuaires répondant à des vocations différentes implantés le long du chenal maritime selon une géographie spécifique.

Les enjeux pour le territoire sont multiples et de première importance :

- ⊕ Répondre aux besoins d'approvisionnement des industries locales et régionales ainsi que des populations vivant dans le bassin de consommation;
- ⊕ assurer l'expédition des vracs solides et liquides (produits agro-industriels, énergétiques et industriels), au premier chef les céréales et les produits pétroliers raffinés ;
- ⊕ Accroître l'efficacité et la productivité des équipements portuaires répartis le long du fleuve en termes de volume et de mouvements par ha de terminaux, y compris sur les voies d'accès ;
- ⊕ constituer un maillon multimodal plus solide au sein de la filière logistique ;
- ⊕ densifier le tissu économique et renforcer l'attractivité et la compétitivité du territoire ;
- ⊕ contribuer à l'atteinte des objectifs régionaux en matière de développement durable.



Axe Manche-Atlantique

La Seine : axe de développement maritime d'importance dans l'Union Européenne

Les terminaux du Port de Rouen disséminés jusqu'à la baie de Seine interviennent en complément des installations des ports du Havre et de Paris pour constituer un ensemble cohérent et complémentaire au service de l'économie française, européenne et mondiale.

Le Port de Rouen est idéalement positionné pour répondre aux enjeux de rayonnement européen de la métropole rouennaise tels que les définissent les perspectives du rapport « La politique portuaire commune au sein de l'UE » adopté par le Conseil Économique et Social (CES) européen le 26 avril 2007 :

- ⊕ il est nécessaire de développer un axe complémentaire à l'axe principal dénommé « la banane bleue » (Rhin-Main-Danube) par un axe Manche Atlantique et par un axe Est ouest.
- ⊕ Sur les 3 milliards de tonnes de marchandises échangées en 2005, le trafic des produits vracs en représente la moitié et s'accroît au rythme de la dépendance envers les produits énergétiques.
- ⊕ L'organisation des transports maritimes évolue : les navires desservant les lignes directes déchargent dans les ports de transit en eaux profondes et à partir de ceux-ci, des étapes d'éclatement assurent la livraison dans des ports plus petits et plus proches des destinataires. Il faut encourager cette évolution qui permet un recours accru au mode maritime, une meilleure diversification des approvisionnements et des points de déchargement, un raccourcissement des transports terrestres dont les axes sont saturés.
- ⊕ L'engagement en faveur de la réduction des gaz à effet de serre appelle à une diminution des émissions polluantes et des effets de saturation routière par une diversification modale au profit du rail, de la navigation intérieure et du transport maritime. Un navire c'est : 6 convois fluviaux, 750 wagons, 1500 camions, 6 à 8 fois moins d'énergie consommée que le fer ou la route

En France le récent Grenelle de l'Environnement abonde dans le sens des préconisations de l'Union Européenne. :

- ⊕ adopter un changement radical de stratégie avec une priorité absolue au rail et aux voies navigables pour les nouvelles infrastructures (réduction de 20% les émissions dans les 12 ans) ;

- ◊ étudier de nouveaux itinéraires de transport afin de parvenir à une utilisation plus intensive de tous les ports existants au moyen d'un programme de développement massif d'autoroutes maritimes.
- ◊ Assurer une gestion saine des masses d'eau et des sédiments : à cet égard, il faut souligner que le projet d'amélioration des accès maritimes intègre la valorisation des produits de dragage.
- ◊ Améliorer les performances par la coopération entre les ports voisins notamment.

Les enjeux et la place du port à l'échelle du bassin parisien

L'avenir des ports se joue avec leur hinterland, et dans son volet consacré au programme de développement du transport fluvial, le Grenelle de l'Environnement fait état de la nécessité d'améliorer l'utilisation des voies existantes par la promotion des modes alternatifs et de leur combinaison grâce notamment au transport combiné et aux interfaces notamment portuaires. Ainsi Rouen est appelé à jouer un rôle clé dans le développement des capacités de report modal vers le rail et le fleuve. Il s'agit aux yeux des collectivités et des acteurs économiques de tirer le meilleur parti de la complémentarité entre les ports de la Basse-Seine, en s'inscrivant dans un corridor de fret fluvial et ferroviaire

En matière de fret ferroviaire, l'agglomération de Rouen dispose de deux grands équipements : le centre de tri de Sotteville-lès-Rouen et Rouen Port. En 2006, Rouen Port a reçu 1 363 500 tonnes et Sotteville-lès-Rouen 520 700 tonnes soit 56 % du tonnage normand. Rouen Port a expédié 1 091 600 tonnes et Sotteville-lès-Rouen 169 500 tonnes soit 29 % du tonnage normand.

La rocade ferroviaire du Bassin Parisien en cours de réalisation, dont Rouen est un des points nodaux devrait permettre d'accroître le nombre d'axes permettant de traiter les flux entre la Haute Normandie et les régions du bassin parisien.

Le port de Rouen présente l'avantage d'être très multimodal avec 10,5 % des pré et post acheminements par le fleuve, 13 % par le fer et 12,5 % par des conduites. En matière de transport fluvial, le Port de Rouen constitue un grand point d'échanges national en complément de Port 2000 avec 4,5 milliards de tonnes par km reportées sur la voie d'eau, soit 250 000 tonnes de CO² économisées. Il contribue à la desserte par le fleuve d'un hinterland de 22 millions de consommateurs dans un rayon de 200 km : c'est le seul port français à bénéficier d'un tel potentiel.

Le positionnement du port au plan local et régional

Une vocation industrielle et portuaire très marquée

Un tissu industriel varié et important s'est constitué autour du port maritime et fluvial. La présence de grands groupes français et étrangers conforte la puissance industrielle de la vallée de la Seine axée sur l'automobile, l'aéronautique, la chimie, la construction électrique et électronique, la pharmacie et l'agroalimentaire.

Equilibrer le réseau
des transports
dans le bassin parisien



Industrie et Construction

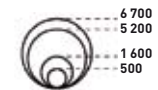
Etablissements de
500 salariés et plus



Secteur d'activité

- Industrie agroalimentaire
- Industrie de biens de consommation
- Industrie automobile
- Industrie des biens de l'équipement
- Industrie des biens intermédiaires
- Energie
- Construction

Nombre de salariés



Source : INSEE - mars 2005

La caractéristique principale de l'économie haut-normande est la part nettement supérieure à celle de la France qu'occupe l'industrie, dans la valeur ajoutée brute (22 % au lieu de 14,5 % en France) et dans l'emploi salarié (22 % au lieu de 16,5 % en France). Parmi les activités industrielles, les biens intermédiaires et les produits énergétiques, nécessaires à la production, se taillent la plus grande part.

La construction connaît une situation similaire.

Toutes ces activités nécessitent le recours au transport maritime et expliquent la nature des trafics portuaires, notamment les vracs liquides (produits pétroliers) et solides (agroalimentaire). Ainsi, en 2006, les trafics issus de la pétrochimie représentent 10 des 23 millions de tonnes ayant transité par le port de Rouen ; la forte évolution à la hausse des besoins pétroliers va de plus accroître ces trafics de vracs liquides. Quant aux vracs solides, composés très majoritairement de produits céréaliers et agroalimentaires, ils représentent actuellement 8,3 millions de tonnes ; dans le nouveau contexte européen et mondial qui se dessine, ce trafic est appelé à croître.

Les préconisations des collectivités territoriales favorables aux activités logistiques en lien avec le développement de l'économie locale

Le SCOT Rouen-Elbeuf recommande de maintenir les activités industrielles, portuaires et logistiques existantes et de réserver de nouveaux espaces pour la logistique et l'activité portuaire en tirant parti de la desserte multimodale. L'Agglomération de Rouen conseille de développer des activités à forte valeur ajoutée en s'appuyant sur la vocation portuaire de Rouen et de répondre aux besoins en matière de sites logistiques

Le SCOT Seine-Eure / Forêt de Bord et le Conseil National du Développement Durable de la Communauté d'Agglomération Seine Eure dans leurs diagnostics préconisent de faire du territoire un nœud du réseau d'échanges du Val de Seine ; de promouvoir tous les modes de transport et de coopérer au renforcement du poids économique du pôle logistique.

Conclusion

Le projet d'arasement des points hauts du chenal présenté par le port avec les aménagements complémentaires (zone d'évitage d'Hautot et poste de sécurité de Radicatel) représente un véritable tournant dans l'histoire du port.

Ces enjeux économiques du projet d'aménagement des accès maritimes du Port de Rouen conditionnent le maintien mais aussi le développement à venir d'une grande partie du tissu industriel de la région et des services aux entreprises qui lui sont liés. Si ces travaux n'étaient pas accomplis dans un avenir proche, nous assisterions à une baisse inéluctable des activités portuaires et par voie de conséquence à un déclin de l'économie rouennaise.

Il importe donc de préserver la vocation de Rouen en qualité de nœud privilégié d'intermodalité entre le maritime, le fluvial et le terrestre.

Cette nécessité d'améliorer les accès maritimes du Port de Rouen offre l'opportunité de contribuer efficacement aux objectifs environnementaux du transport de marchandises à l'intérieur des terres ; elle répond particulièrement bien aux enjeux des autoroutes de la mer en matière de régularité et de sécurité des approvisionnements, et réduction des émissions de gaz à effet de serre.