

PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN



19 novembre 2007
Faculté de droit - ROUEN

- 1 LE CONTEXTE**
- 2 LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX**
- 3 LES GRANDES COMPOSANTES**
- 4 L'INSERTION ENVIRONNEMENTALE**
- 5 LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE**
- 6 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL**

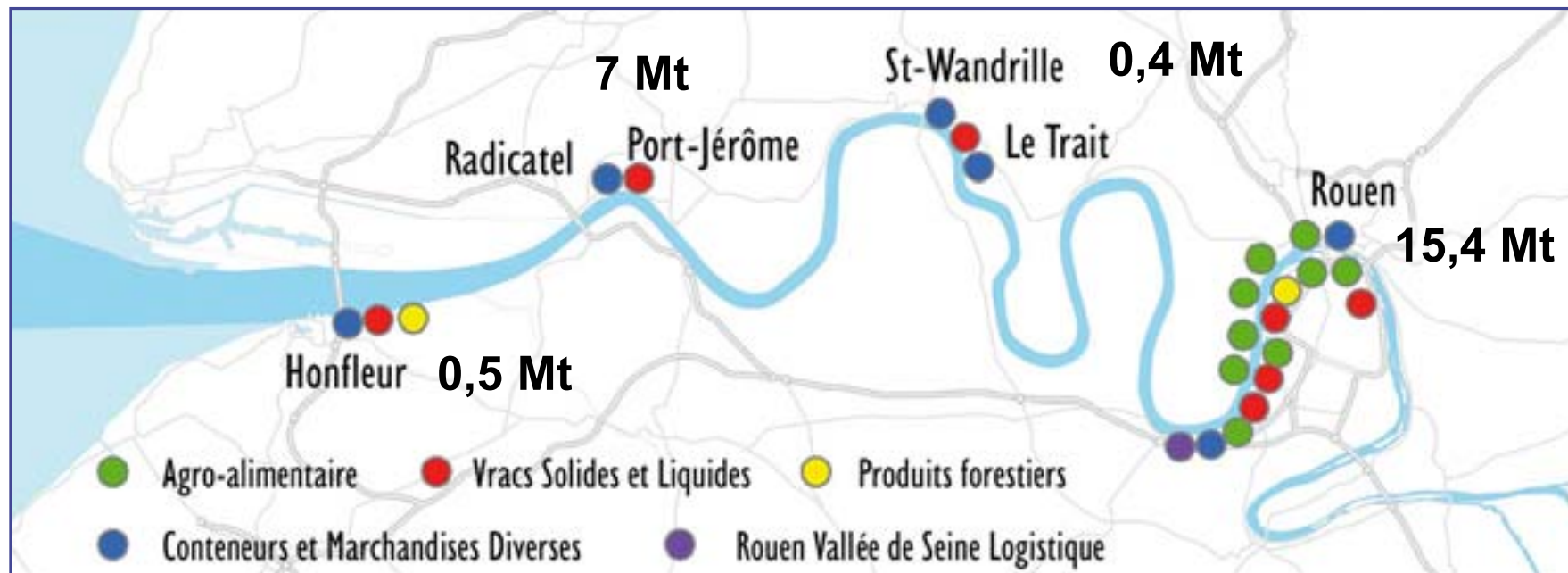
PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN



1 LE CONTEXTE



Les principaux trafics du port de Rouen 1/3



Trafic 2006 : 23,3 Mt

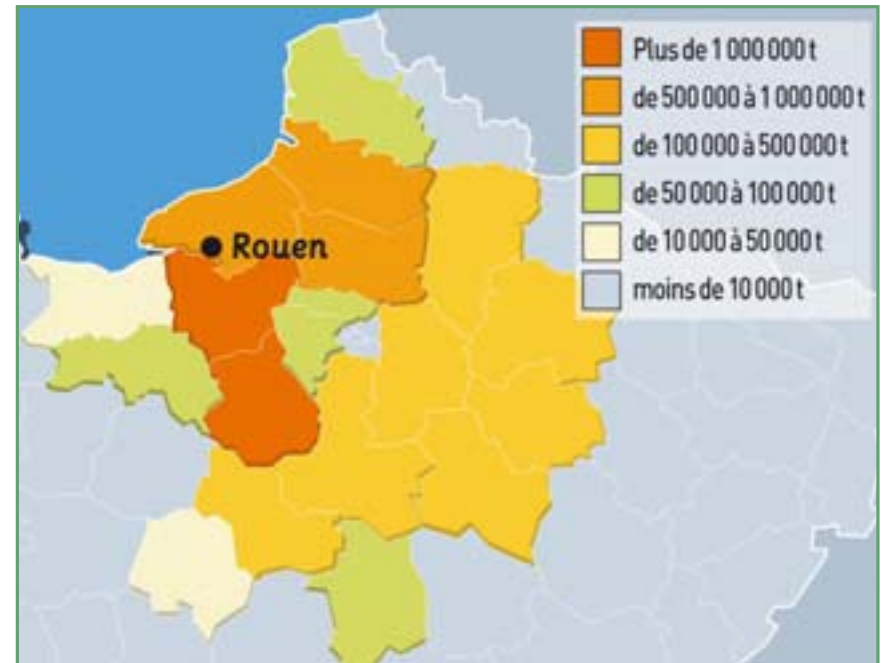
Chiffres 2006

Les principaux trafics du port de Rouen 2/3

- Hinterland de consommation et de production



22 millions d'habitants
dans un rayon de 200 km



Hinterland cérééalier :
6 Mt pour 2005/2006

Les principaux trafics du port de Rouen 3/3



- le port de Rouen est un port d'estuaire, permettant **d'acheminer la marchandise par navire**, le mode le **moins coûteux** et le **plus respectueux** de l'environnement ; ses grands trafics sont les **vracs solides et liquides** (essence, gazole, charbon, granulats, blé, orge, farine,...) qui représentent les 3/4 de son trafic
 - premier port européen pour **l'exportation des céréales**,
 - premier port français pour **l'agro-alimentaire et l'agro-industrie**,
 - deuxième port français pour les **produits pétroliers raffinés**,
 - premier port français pour le **groupage de conteneurs** sur l'axe Nord Sud

L'avantage économique du port de Rouen 1/2

Rémunération de l'exploitant : 153 \$/t

**Total chaîne logistique
acheminement terrestre : 30 \$/t**

<i>transport terrestre jusqu'au silo intermédiaire</i>	4 \$/t
<i>silo intermédiaire + négociant de Chartres</i>	6 \$/t
<i>transport terrestre jusqu'au silo portuaire</i>	13 \$/t
<i>passage portuaire (contrôle, stockage, manutention silo) mise à bord navire</i>	
<i>Rouen + DDPM (0,75 \$/t)</i>	7 \$/t

Transport maritime : 24 \$/t



Chiffres 2006

PRIX TOTAL ARRIVEE BEJAÏA 207 \$/t

L'avantage économique du port de Rouen 2/2

Extraction :	6 €/t
Transport maritime Glensanda-Rouen :	5 €/t
Stockage sur Rouen :	2 €/t
Transport jusqu'à Paris : <i>transport fluvial</i>	5 €/t
COÛT TOTAL DE LIVRAISON :	18 €/t

si transport routier (15 €/t) :
coût total de livraison 28 €/t hors marché



Chiffres 2007

- **Un impact socio-économique déterminant pour le territoire :**
 - **20 000 emplois directs et indirects** (source INSEE) et **10 000 emplois induits** ; une valeur ajoutée estimée à **1 660 millions d'euros** en 2007
 - investissements privés de **300 M€/an** sur les dix dernières années
- **Un avantage environnemental majeur**
 - Une économie de **10 millions de litres de carburant** et **40 000 tonnes de CO₂**
 - Estimé à **24 millions d'euros** par an



- **Des filières en pleine évolution**
vracs solides et liquides (essence, gazole, charbon, granulats, blé, ...)"
 - Des tendances à la hausse pour les importations et exportations de **produits pétroliers**
 - La demande de **granulats** portée par les besoins de l'Île-de-France et par la baisse de l'offre locale
 - Les exportations céréalières portées par la **croissance des besoins alimentaires** et une forte capacité de production en Europe
 - Une **concurrence accrue** des céréales « Mer Noire »

- Un milieu **d'intérêt écologique** d'une grande variété
- Une **richesse ornithologique**
- Une **flore riche**, notamment grâce aux mesures de protection et de gestion mises en oeuvre : Natura 2000, réserve naturelle, Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande

PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN



2 LES OBJECTIFS ET LES ENJEUX



Les objectifs du Port de Rouen



- **Rester un grand port de vrac à l'échelle européenne et internationale**, notamment en matière de céréales, face à une demande alimentaire mondiale croissante, mais pour laquelle la concurrence de pays producteurs émergents se renforce
- Se **développer sur les segments porteurs d'autres vrac** secs et liquides
- **Conforter son rôle logistique**, en s'appuyant sur une intermodalité renforcée autour de la synergie mer/fleuve pour le trafic de marchandises diverses conteneurisées
 - *pour conserver son rôle économique et social en France et sur le territoire*
 - *pour tirer parti de l'avantage environnemental qu'il représente*

Limites actuelles du port de Rouen

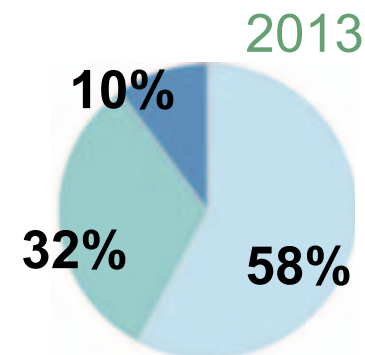
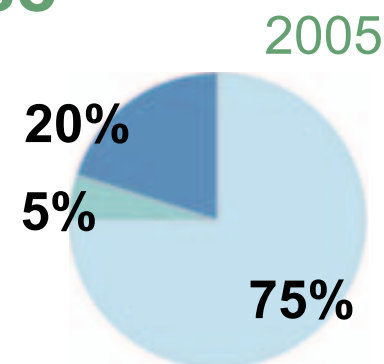


- **Tirant d'eau de 10,30 m** à la descente vers la mer et de **10,70 m** à la montée vers Rouen pour 97% des marées
- une capacité de chargement maximale de **35 000 tonnes** de marchandise à pleine charge (navires Handysize d'ancienne génération)

L'évolution de la flotte des vraquiers 1/2

- **La flotte des navires se recompose**

- Les navires « **Handysize** » d'ancienne génération ne sont plus renouvelés (75% du trafic de céréales de Rouen)
- Les navires « **Handymax** » de nouvelle génération sont en pleine expansion (5% aujourd'hui, 32% demain pour le trafic de céréales à Rouen)

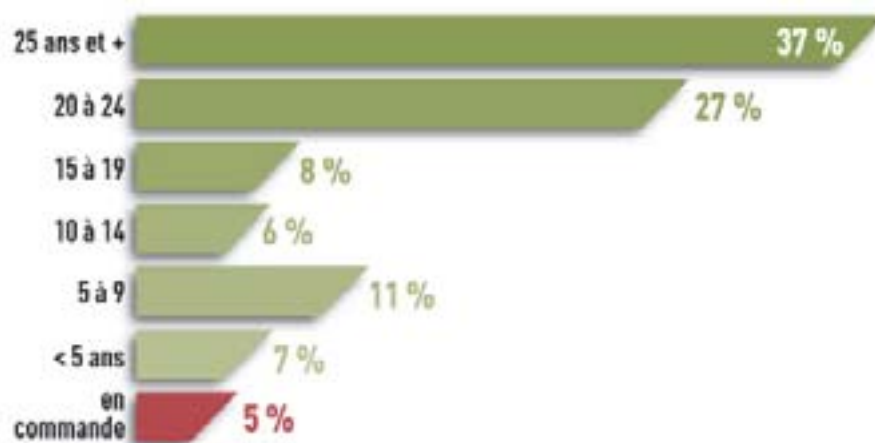


□ Handysize □ Handymax □ Autres

L'évolution de la flotte des vraquiers 2/2

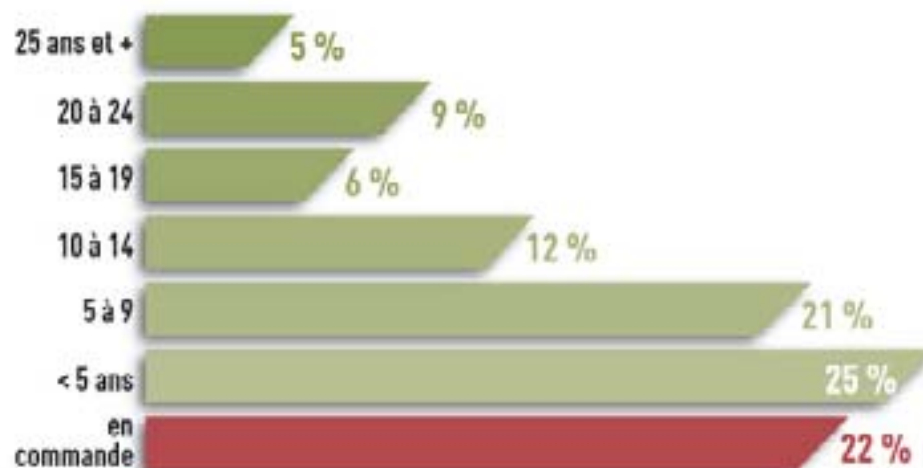
Source Barry Rogliano Salles

Flotte de vraquiers Handysize d'ancienne génération selon l'âge (2005)



**35 000 tonnes à pleine charge ;
tirant d'eau de 10-11m**

Flotte de vraquiers Handymax de nouvelle génération selon l'âge (2005)



**50 000 tonnes à pleine charge ;
tirant d'eau de 11-12m**

L'accueil des Handymax à pleine charge nécessite un mètre de tirant d'eau supplémentaire

Objectif : accueillir les navires Handymax à pleine charge

- un trafic pouvant atteindre **27 millions** de tonnes ou tombant à **17 millions** de tonnes
- des filières de vracs **renforcées** ou **fragilisées**
- **500 emplois créés**
- **privilégier le navire** par rapport à la route (rééquilibrage modal)

PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN



3 LES COMPOSANTES DU PROJET



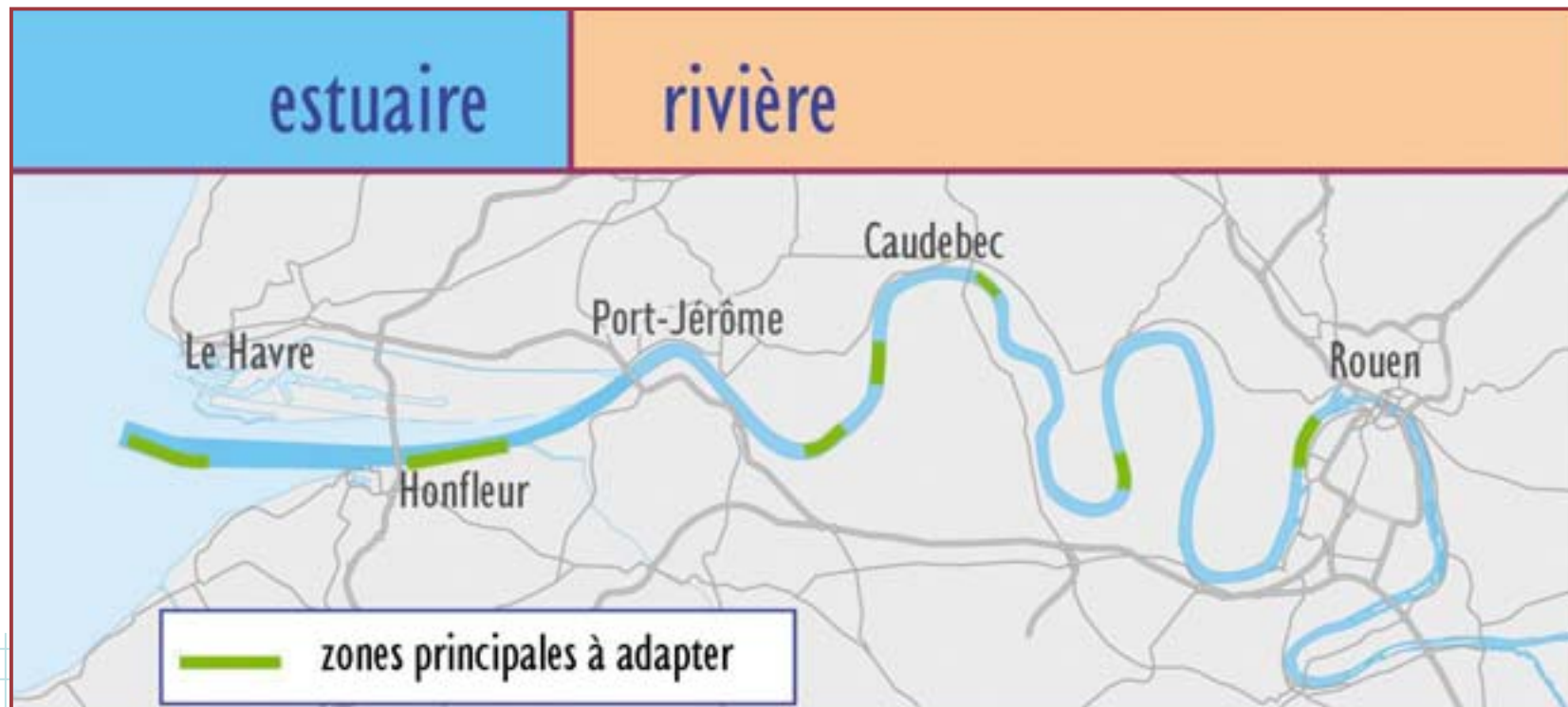
Araser les points hauts du chenal par dragage 1/2

- sur **17%** de la surface du fleuve, entre Tancarville et Rouen
- des points hauts à réduire de **40 cm** en moyenne
- **10%** des fonds à draguer dans l'estuaire entre les digues



Araser les points hauts du chenal par dragage 2/2

Zones principales de dragage



Trouver des solutions adaptées pour les sédiments

- techniques de dragage **adaptées** à la nature des matériaux
- **valorisation** dans le BTP et la **réhabilitation** paysagère
- **relocalisation** dans des zones d'immersion autorisées ou valorisation pour des remblais

Un point sur les chambres de transit 1/2

- **aucune chambre de dépôt nouvelle ne sera ouverte**
- le projet entre dans le cadre de la **charte du Parc Naturel de Régional des Boucles de la Seine Normande**
- **un schéma de gestion de ces chambres de transit**
- des **stockages temporaires** dans les chambres existantes

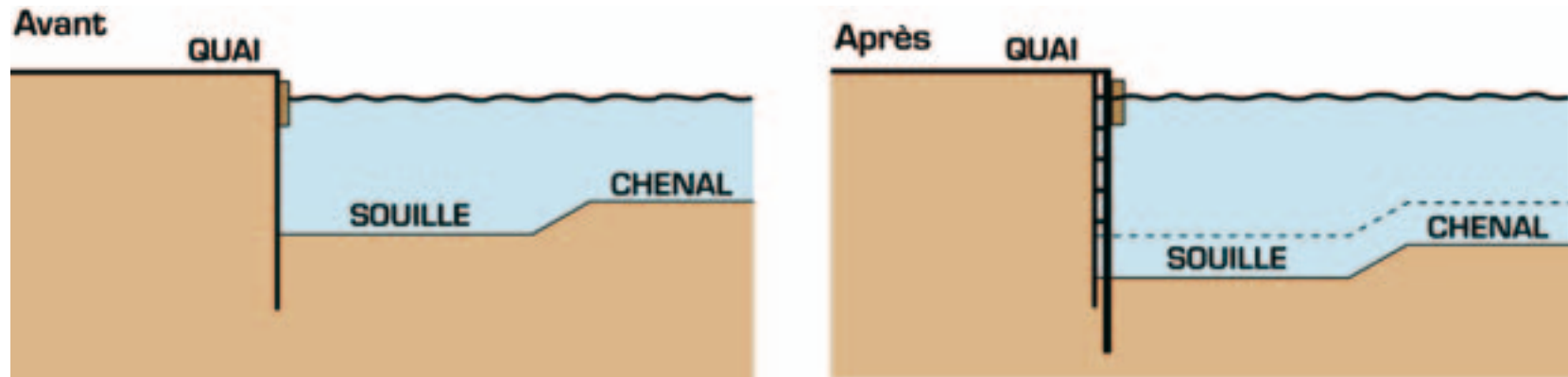
Un point sur les chambres de transit de transit 2/2

Répartition des chambres de transit et ballastières



Aménager les infrastructures portuaires 1/2

- **Approfondir les souilles d'accueil des navires vraquiers et adapter les quais**



Aménager les infrastructures portuaires 2/2



- **améliorer** la zone d'évitage de Hautot
- **créer un poste de sécurité** à Tancarville

PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN



4 L'INSERTION ENVIRONNEMENTALE



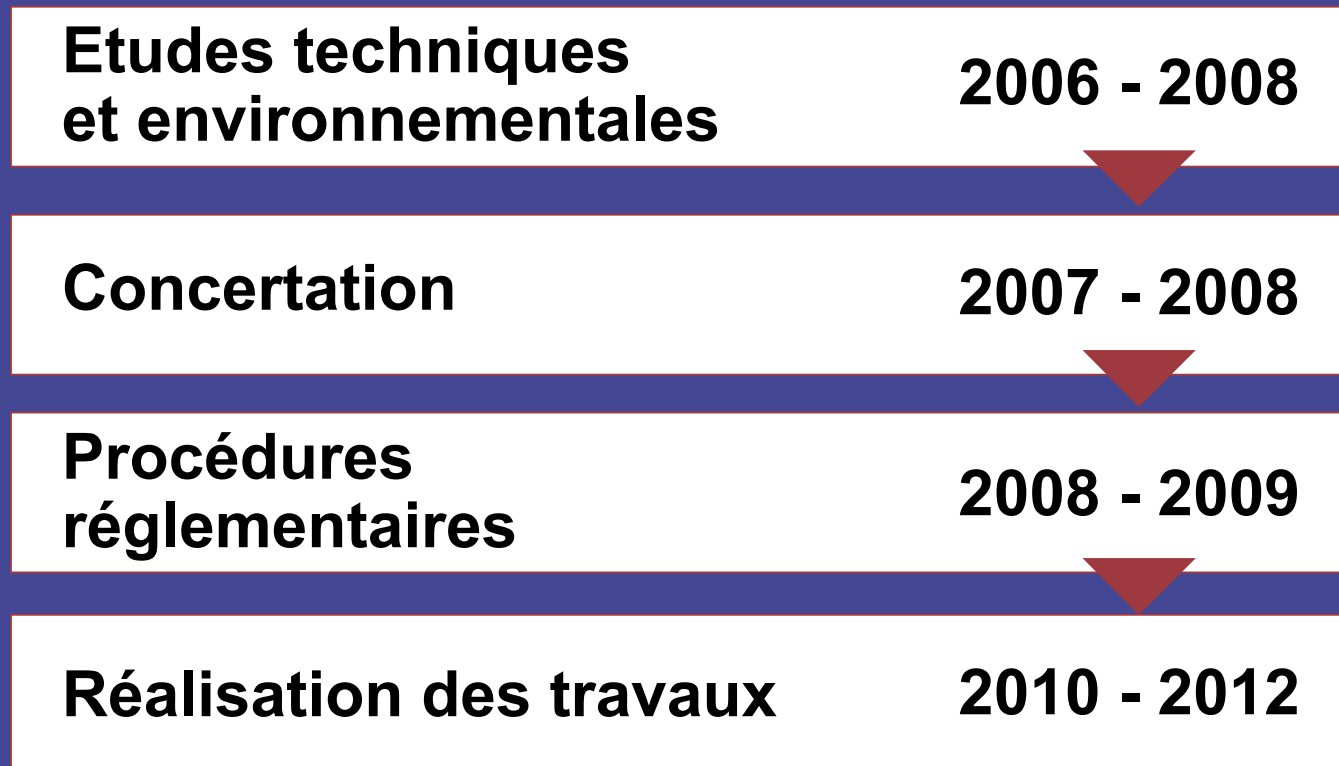
- **Les éléments étudiés pour l'environnement**
 - **les impacts sur les milieux naturels** : les fonds, les équilibres liés aux niveaux du fleuve, les berges
 - les **habitats naturels**
 - l'impact des dragages sur les **écosystèmes** et la **qualité des eaux**
 - l'impact de **la relocalisation** des sédiments en mer

5 LES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE

- **Un coût évalué à 185 millions d'euros**
 - 115 millions d'euros pour le dragage
 - 70 millions d'euros pour l'adaptation des infrastructures portuaires
- **Plan de financement**
 - Conseil Régional de Haute Normandie 35 M€
 - Communauté d'Agglomération Rouennaise, Fonds Européen 15 M€
 - Etat 51 M€
 - Port Autonome de Rouen 53 M€

Par ailleurs, le Conseil Général de Seine Maritime consacre 85 M€ au programme d'amélioration des accès maritimes et au programme de réhabilitation et renaturation des berges

6 LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL



Fin du diaporama