

# Rouen port

du Grand Port Maritime de Rouen

## SOMMAIRE

- 2 Réforme portuaire
- 2 Robert Goudon
- 3 Euroconteneur
- 5 Lignes Régulières
- 7 Actualités du port



© GPMR - Rémi Hondier

## L'IMAGE

*Il est le chef de file d'une nouvelle flotte : l'African Wind est le premier des navires conbulkers neufs de l'armateur allemand BOCS/Bremen Overseas Chartering and Shipping à avoir fait escale (lire en page 5) dans le Port de Rouen, au Terminal Conteneurs et Marchandises Diverses de Grand-Couronne. La ligne Europe du Nord-Côte Ouest d'Afrique de BOCS relie Anvers, Rouen, Douala, Libreville et d'autres ports de la COA selon aliment. Les African Forest et African River sont attendus à Grand-Couronne d'ici quelques semaines.*



## ■ La Fal 3 CMA CGM à Rouen via Dunkerque

**La French Asia Line 3 (FAL 3) de CMA CGM permet désormais aux marchandises en provenance d'Asie d'être déchargées à Rouen/Grand-Couronne** sous connaissance Rouen, et par navires armateur.

CMA CGM a en effet annoncé que des transbordements étaient désormais assurés à Dunkerque entre ses navires du service FAL 3 et les navires de la ligne hebdomadaire Casa Alliance Europe du Nord-Maroc, qui escales chaque samedi au Terminal Conteneurs de Grand-Couronne.

Les importations à Rouen des provenances suivantes sont désormais possibles :

- Qingdao, Ningbo, Chiwan, Nansha, Yantian, Vung Tau, Port Kelang **en desserte directe**
  - Dalian, Xingang, Shanghai, Xiamen, Hong Kong, Laem Chabang, Bangkok, Jakarta, Sihanoukville **via Port Kelang**
- Après MSC (barges Le Havre-Rouen), CMA CGM apporte donc, via ce "BL" Asie-Rouen via Dunkerque, une simplification et une baisse de coûts qui vont permettre à la place portuaire rouennaise de développer l'import entre l'Asie et Rouen.

ISSN : 2109-2834

Directeur de la publication : Philippe Deiss  
 Rédaction : François Henriot  
 Coordination : Séverine Revel, Annie Filion.  
 Conception visuelle : Denis Couchaux  
 Mise en page : Nicolas Blaise 06 37 08 47 53  
 Impression : Lecerf-Rouen-Offset  
 Édité par le GPMR, 34 Boulevard de Boisguilbert, B.P. 4075, 76022 Rouen Cedex 3  
 Tél. 02 35 52 54 23  
 francois.henriot@rouen.port.fr  
 severine.revel@rouen.port.fr



Afin de respecter l'environnement, la Lettre d'Information Rouen Port est imprimée sur du papier à base de bois provenant de forêts gérées durablement. De plus, les encres utilisées sont végétales et non polluantes

## RENCONTRE

### Sea-Invest mise sur de nouveaux trafics

## EDITORIAL



### Le nouveau Port de Rouen

**Au terme de négociations sociales d'une grande densité et grâce à un travail soutenu entre le Grand Port Maritime de Rouen, la communauté portuaire rouennaise, et les représentants des personnels, la réforme portuaire votée par le Parlement est réussie à Rouen.**

Durant ces deux années de mise au point, nous avons ensemble cherché à rassurer les personnels portuaires, confrontés à la perspective d'une nouvelle organisation des opérations de manutention. Durant cette période, préparant une profonde évolution, nous avons eu collectivement le souci permanent de l'équilibre économique des exploitations ultérieures des terminaux, gage de développement des trafics et de sécurisation des salariés. Nous voulions la performance de la nouvelle organisation, et que chacun y trouve une place conforme à ses aspirations.

Les entreprises de manutention ont investi plusieurs millions d'euros dans nos outillages, manifestant clairement leur confiance dans le dynamisme du port. Elles se sont déclarées prêtes à accueillir nos salariés.

Le GPMR s'est engagé avec volontarisme, accompagnant les entreprises, créant une filiale de maintenance, et redessinant son organigramme pour les salariés reclassés.

Les personnels du GPMR concernés ont, après mûre réflexion, apposé leur signature sur leur contrat.

En ce printemps 2011, les conditions sont réunies pour que le Port de Rouen et toute la place portuaire rouennaise poursuivent leur marche en avant. La gouvernance portuaire a été modernisée et le Grand Port Maritime de Rouen se consacre pleinement à ses missions ; le Projet stratégique 2009-2013 trace la voie ; après une année 2010 record en termes de trafics, nous sommes encore en progression sur le premier trimestre 2011.

Comme je le faisais il y a quelques semaines, je vous en remercie.

Tous.

**Philippe Deiss,**  
directeur général  
du Grand Port Maritime de Rouen



*Robert Goudon : un homme de métier au service du 1<sup>er</sup> groupe européen de manutention de vracs solides*

© GPMR - F. Henriot

**C'est avec Robert Goudon, directeur de Sea-Invest Rouen** (manutention vracs solides), que *la Lettre d'information Rouen Port* rouvre en ce printemps sa rubrique **Rencontre** entamée il y a un an avec Stéphane Joly et poursuivie avec Raymond Vidil, Fabrice Tardy, Christophe Beauvoir. Dans cet entretien, Robert Goudon va plus loin que le simple rappel chiffré de l'ampleur de l'activité de Sea-Invest à Grand-Couronne, soit de 1 à 1,3 Mt annuelles et 124 navires reçus en 2010.

**Vous êtes un important acteur portuaire rouennais après être arrivé en 1990 dans la place ; pouvez-vous nous présenter l'entreprise que vous dirigez ?**

Sea-Invest Rouen est une entreprise de 30 salariés implantée sur 30 ha loués au Grand Port Maritime de Rouen, en concession avec des outils privés : deux grues mobiles Gottwald de respectivement 40 t et 50 t que Sea-Invest a installé à Grand-Couronne après avoir acheté en 2003 la Sogema, elle-même présente ici depuis l'avant Seconde Guerre mondiale. Sur notre quai de 340 m, la manutention, certifiée ISO 9002, s'effectue avec nos propres outils depuis longtemps, avec réforme dockers effective depuis 1992. Sea-Invest dispose à Grand-Couronne de quoi stocker près de 300.000 t de charbon mais aussi du sel et tous produits se stockant à l'air libre, ainsi que de 31.000 m<sup>2</sup> de stockage couvert pour environ 150.000 t d'engrais et de vracs agro-alimentaires. 6.000 m<sup>2</sup> de magasin sont en bord à quai, et tous les autres magasins sont reliés par bande depuis le quai.

**Sea-Invest communique assez peu envers le public, mais vous affirmez volontiers que le groupe parie avec constance sur l'avenir et donc, entre autres,**

**sur le Port de Rouen. Pouvez-vous confier à nos lecteurs quelques exemples de cette politique ?**

Absolument. Depuis son arrivée, Sea-Invest a déjà investi plus de 80 M€ dans le vrac solide et le liquide. Philippe Van de Vyvere et son directeur général, Olivier Marceron, parient donc sur l'avenir du site. Les grues Gottwald à 8 M€, en 2003, c'était un pari sur le charbon. Puis en 2004, lorsque EDF a rendu ses 10 hectares de stockage de charbon, Sea-Invest a remis à niveau et développé ce stockage avec asphaltage, arrosage/brumisation d'eau contre les poussières, et bassins de récupération des eaux de pluie. Si ces plus de 4 M€ d'investissements supplémentaires n'avaient pas été réalisés, le trafic charbonnier aurait disparu du Port de Rouen. Nous sommes capables de décharger des navires de charbon à 20.000 t par jour de cadence et nous proposons aujourd'hui à nos clients une installation de criblage et broyage performante et respectueuse de l'environnement. Sont venus ensuite les investissements en vue du développement des trafics agro-alimentaires : pour Saipol, graines de colza à l'import et tourteaux à l'export. Grâce à nos grues et à un système efficace de manutention, Sea-Invest décharge des navires de 30.000 t en trois jours. Les trois quarts des graines de colza partent en direct chez Saipol à Grand-Couronne, le dernier quart est stocké chez nous. C'est ainsi que le Port de Rouen est devenu, ces quatre dernières années, une référence dans le trafic des graines de colza. Pour les opérations d'exportation de tourteaux, les normes sanitaires interdisant toute mise à terre, nous avons donc mis en place un bac spécifique. Concernant la manutention et le stockage des engrais à l'origine de nos investissements dans nos capacités de stockage couvertes, nos clients ont à leur disposition une installation de mélange d'engrais ainsi que des installations d'ensachage et de criblage. Notre terminal est fiable, et toute la communauté portuaire profite de cette bonne réputation, suite à nos investissements.

**Quels sont vos plus récents développements à Grand-Couronne, et comment envisagez-vous l'avenir sur le Port de Rouen ?**

Nous importons du laitier pour SRT (Calcia/Lafarge) et sur les mêmes trafics, nous travaillons désormais aussi avec

Holcim. En partenariat avec Holcim, Sea-Invest a investi 11 M€ dans la mise en stock de laitier et clinker. Cette perspective de partenariat concourt d'ailleurs au choix d'Holcim de s'implanter sur le Port de Rouen. Le clinker arrive en train de Belgique, et le laitier de Dunkerque en navire, la manutention bénéficiant d'un important système de dépoussiérage. Au bilan, depuis 2003, Sea-Invest a investi près de 30 M€ sur son site vrac solides de Grand-Couronne. Nous investissons pour préserver des trafics et, offensivement, pour développer des trafics nouveaux. Concrétiser un projet prend au minimum 3 à 5 ans. Nous travaillons sur d'autres projets à moyen terme, entre 2 et 5 ans : des projets sur des tonnages ne venant pas encore à Rouen. Nous aurons besoin de place, nous investirons sur ces nouveaux trafics, et ce qui fait la bonne santé d'un port, c'est bien ce type de développement. Parallèlement aux vrac solides, le groupe a développé ces trois dernières années à Grand-Couronne le terminal Sea-Tank Rouen, avec 110.000 m<sup>3</sup> de stockage liquide et deux postes de (dé)chargement des navires. Sea-Tank Rouen, dont l'exploitation a été confiée à M. Claude Philippe, connaît un bon développement, avec Saipol pour les huiles végétales, et des trafics de fioul lourd et de solution azotée, représentant au total en 2010 près d'1 million de tonnes manutentionnées. Sur ce site, le groupe Sea-Invest a investi 50 M€. Notre groupe poursuit donc son chemin en regardant vers l'avenir et le développement de trafics qu'il ne faudra pas rater : des tonnages nouveaux, je le précise.

En fin d'année 2010, Sea-Invest a déchargé à Grand-Couronne l'une des plus grosses cargaisons de l'histoire du Port de Rouen : 71.000 t de charbon colombien du Cape Maria

**COURTE DISTANCE MARITIME**

## **A Rouen, coup de projecteur sur l'Euroconteneur**

**Très impliqué dans le transport de courte distance**, le Grand Port Maritime de Rouen (75 % de son trafic) accueille depuis déjà de nombreuses années des conteneurs de 45 pieds de long de type "palletwide" (c'est-à-dire pouvant recevoir 33 palettes européennes). Le GPMR partage tout naturellement avec le Bureau de Promotion du Shortsea Shipping (BP2S) la volonté de développer l'usage de ce type de conteneur : c'était l'objet d'un colloque qui a permis d'accueillir à Rouen le 28 février quelque 120 participants français mais aussi venus de plusieurs pays de l'Union Européenne (Belgique, Royaume-Uni, Pays-Bas...).

Entre le 45 pieds palletwide (45'PW) et le Port de Rouen, l'histoire est en effet déjà ancienne. Ce type de conteneur, particulièrement bien adapté aux échanges européens, a fait son apparition sur les quais rouennais à Radicatel, à la faveur de développements de liaisons avec l'Irlande. Ces services se poursuivent aujourd'hui, même si les volumes se sont contractés du fait de la situation économique de ce pays. Le 45'PW s'est également trouvé un nouveau marché rouennais, en fluvial cette fois, avec la mise en place d'une liaison Rouen/Paris avec UPM-Kymmene et Fluvio-Feeder (Marfret).



Lionel Grenier (Catram Consultants) explique : "Le 45'PW a tous les arguments nécessaires pour participer au développement : il présente la capacité d'une semi-remorque (89/90 m<sup>3</sup> de capacité) ; il peut être ouvert sur tous les côtés et ne modifie pas les conditions de chargement en usine". Sa structure ne pose aucun problème pour la manutention, réalisée comme celle d'un conteneur classique de 40 pieds. Autre avantage, commercial celui-là, le 45'PW s'adresse au chargeur, qui maîtrise son transport avec un interlocuteur unique, l'opérateur maritime.

L'euroconteneur 45'PW, dont l'usage est déjà très développé dans la zone de la Mer du Nord, rencontre des difficultés pour s'imposer dans les ports du Sud. Sur les liaisons transocéaniques (long-cours), ce type de matériel est peu ou pas employé, même si, comme le souligne Claude Bouley (Geodis), "le 45'PW est la solution multimodale idéale". Mais poursuit-il, ce n'est pas un standard international et il n'est pas adopté par les compagnies maritimes (océaniques). Les ingrédients du succès sont, pour l'Euroconteneur : une route maritime la plus longue possible et la plus directe, des ports ayant des arrière-pays riches, avec le fer ou la voie d'eau comme vecteurs d'approche, et enfin, un fond de chargement : pétrochimie, agroalimentaire...

L'objectif visé pour l'heure porte sur le développement de cette "unité de transport intermodal" (UTI) en Europe principalement, et dans les ports français. Outre ses avantages intrinsèques, il serait souhaitable, comme l'a indiqué Olivier Klein (Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon) que le 45'PW soit admis comme norme européenne, voire internationale. Il serait également souhaitable de développer une stratégie d'Autoroutes de la Mer (avec ce format) et d'accueil portuaire en France.

Ce colloque a aussi fourni l'occasion de rappeler toute la pertinence des lignes "lolo" du Port de Rouen sur différents terminaux de l'établissement public : Radicatel, Grand-Couronne, Rouen-Quevilly.

Lire également l'Actualité du 2 mars 2011 sur notre site [www.rouen.port.fr](http://www.rouen.port.fr)

*Réunis à l'Université de Rouen avenue Pasteur à l'initiative de Martin Butruille, directeur des Trafics et de l'Activité Portuaire du GPMR, et de Jean-Marie Millour, délégué général du BP2S, les 120 participants ont étudié les conditions de développement de l'Euroconteneur*



© GPMR-R. Hondier

## CHANTIERS



© GPMR - P. Boulen

### Vatteville-la-Rue : le poste d'attente prend forme

**Reconstruit et optimisé sous la responsabilité du Service Etudes et Travaux d'Infrastructures (SETI) du GPMR, le poste d'attente et de sécurité de Vatteville-la-Rue, rive gauche en aval du pont de Brotonne, pourrait être livré avant cet été.**

Les travaux ont débuté (lire la **Lettre Rouen Port** n°4, novembre 2010) en décembre dernier. Les ducs d'Albe existants ont été arrachés pour être recyclés par une entreprise spécialisée. Les tubes des nouveaux ducs d'Albe, acheminés d'Italie par le navire **SDK Spain** le 15 février à Saint-Wandrille, ont pu recevoir des soudures complémentaires sur le terre-plein du terminal mis à disposition par le Service Territorial de Honfleur/Port-Jérôme du GPMR. Transportés par le ponton de l'entreprise jusqu'à Vatteville-la-Rue, ces quatre tubes de 60 tonnes (trois d'accostage/amarrage et un d'amarrage seul) ont été mis en place en Seine par l'entreprise Bouygues TPRF. Celle-ci a également procédé à l'installation des appuis de la passerelle sécurisée devant permettre aux lamaneurs d'accéder au poste. Cette passerelle est attendue d'Aquitaine.

Les dernières étapes de la reconstruction (2 M€ par le Plan de relance portuaire de l'Etat) de ce poste d'attente et de sécurité - devant notamment permettre de faciliter les opérations en bi-marée - seront engagées ces mois de mai et juin : mise en place par l'entreprise Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux de nouveaux bollards après dépose des éléments existants et réfection du chemin de halage ; installation électrique (candélabres, mâts) par la société SDEL. Nous relaterons l'achèvement de ce chantier sur notre site [www.rouen.port.fr](http://www.rouen.port.fr) et dans une prochaine **Lettre Rouen Port**.



Le poste d'attente et de sécurité de Vatteville-la-Rue pourra être utilisé par une large palette de navires : caboteurs, handymax voire overpanamax



© GPMR - P. Boulon

Débarqués à Saint-Wandrille, les nouveaux ducs d'Albe prennent place à Vatteville-la-Rue

Sur le stand, Parc Expos de la Porte de Versailles à Paris, Hervé Martel, directeur général de Ports de Paris, et Philippe Deiss, directeur général du Grand Port Maritime de Rouen



© GPMR-R. Hordier

## LOGISTIQUE

### Les 3 ports ensemble à la SITL

Les Grands Ports Maritimes du Havre, de Rouen et Ports de Paris tenaient, pour la 2<sup>e</sup> fois, un stand commun à la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique, du 29 au 31 mars à Paris. But : valoriser la force et la compétitivité nées de l'union des trois ports autour de l'offre globale "axe Seine". Durant ces trois journées, les équipes commerciales des trois établissements ont accueilli de nombreux visiteurs et partenaires, en particulier le 30 mars lors d'un cocktail avec la participation de leurs états-majors.

Les Ports du Havre, de Rouen et de Paris, travaillant en réseau dans le cadre du Conseil de Coordination Interportuaire de la Seine institué par la réforme portuaire, constituent le 1<sup>er</sup> complexe portuaire français avec plus de 130 Mt de trafics maritimes et fluviaux, 40.000 emplois directs et 120.000 emplois indirects, 2,5 millions de m<sup>2</sup> d'entrepôts logistiques, 25 millions de consommateurs dans un rayon de 200 km et 6 opérateurs de transport fluvial offrant une liaison régulière entre les 3 ports pour le trafic conteneurs.

Proposer une solution logistique globale, telle est l'ambition des Ports de l'Axe Seine, porte du grand ouest européen. Philippe Deiss, directeur général du Grand Port Maritime de Rouen, résume : "En commun, nous démultiplions l'offre à nos clients, la promotion, l'action, et nous affirmons ainsi la taille européenne de Paris-Rouen-Le Havre."

■ **A Honfleur, la réhabilitation du quai en Seine n°1** se poursuit pour une livraison de l'ouvrage prévue en fin d'année : un rideau avant va être réalisé en s'appuyant sur la structure existante et les réparations déjà effectuées depuis l'ouverture de ce chantier complexe entrant aujourd'hui dans sa dernière phase.

■ **A Grand-Couronne, après l'achèvement de l'extension de 250 mètres** du quai du Terminal Conteneurs et Marchandises Diverses (lire la *Lettre Rouen Port* n°4), le Service Etudes et Travaux d'Infrastructures du GPMR termine ce mois de mai la réalisation des couches de roulement des 5,4 ha de terre-pleins en arrière-quai de l'extension, et le service des Dragages du GPMR achève la réalisation de la souille correspondante.

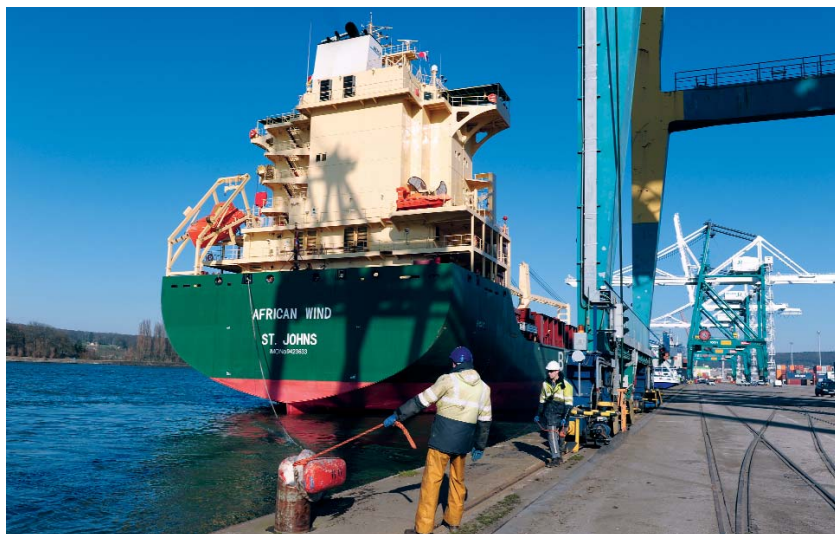
■ **A Grand-Couronne toujours**, la réalisation de la zone d'accueil pour réparation de conteneurs va être effectuée par l'entreprise Le Foll TP. Ces 3,4 ha devraient être livrés en septembre/octobre de cette année 2011.

## LIGNES RÉGULIÈRES

### Première escale pour la nouvelle flotte BOCS

La première escale française du premier des nouveaux navires polyvalents vracs et conteneurs Europe du Nord-Côte Ouest d'Afrique de l'armateur allemand BOCS, l'*African Wind*, a eu lieu dans le Port de Rouen.

En provenance d'Anvers, le conbulker de 166,3 m de long, 27,4 m de large, 14,2 m de creux et 28.500 t de port en lourd a accosté au Terminal Conteneurs et Marchandises Diverses de Grand-Couronne le 7 mars pour y procéder au déchargement de divers éléments



© GPMR - R. Hondier

techniques sous la responsabilité de la Normandie de Manutention. Il a ensuite chargé 3.300 t de malt en vrac chez Soufflet à Dieppedalle/Canteleu puis 16.200 t de blé en vrac chez Lecureur de Val-de-la-Haye, avant d'entamer sa première traversée vers l'Afrique, chargé à la manière des Delmas de la série A,B,C,D jusqu'à la vente de ceux-ci et leur départ pour l'Asie.

Après sa sortie du chantier Huanghai de Rongcheng en Chine, l'**African Wind** avait rejoint les Etats-Unis chargé en pontée d'éoliennes chinoises, puis gagné Cork en Irlande avec une cargaison de copeaux de bois. Il a aussitôt après entamé à Anvers le premier des voyages africains de son histoire, sous le commandement de Hans-Wilhelm Nielsen pour un équipage de 18 personnes.

La ligne régulière conbulk développée par BOCS/Bremen Overseas Chartering and Shipping et son agent général Logship (antenne Logship Rouen) relie Anvers, Rouen, Abidjan si possible, Douala et Libreville et d'autres ports de la Côte Ouest d'Afrique selon aliment. Sa fréquence est d'un navire à Rouen tous les 21 jours, avec une base de 14 escales annuelles dans le Port de Rouen. Dans ce but, deux autres navires jumeaux de la série African Vessels, les **African Forest** et **African River** sont attendus cet été sur la ligne pour laquelle, si besoin, des navires supplémentaires sont affrétés. Mais c'est dès la première touchée à Rouen de l'**African Wind** que Patrick Bret, responsable Afrique à la Direction des Trafics et de l'Activité Portuaire du GPMR, a remis au commandant Nielsen une tape de bouche du Port de Rouen, en présence notamment de Björn Hollnagel (état-major BOCS), Sébastien Vilgrain (groupe Somida) et Thierry Barrois (Lecureur).

L'**African Wind** et ses semblables sont construits dans l'optique d'une grande flexibilité de chargement et d'une importante autonomie de manœuvre dans les

*L'African Wind a déchargé des pièces au TCMD de Grand-Couronne puis chargé du malt chez Soufflet et du blé chez Lecureur*

*Le Safmarine Longa (1.050 EVP, trois grues de pont) montant vers Rouen*

ports africains. Leurs quatre cales sont "compartimentables" par le jeu de pontons/entreponts. Leurs trois grues de bord peuvent procéder à la manutention d'un colis lourd de 150 t et, par ailleurs, les navires sont susceptibles de charger 1.600 EVP dont des conteneurs réfrigérés.

## ■ Quatre nouveaux polyvalents pour Safmarine

**Pour les lignes régulières du Port de Rouen**, 2010 s'était conclue avec l'arrivée des navires de l'armement Grimaldi. 2011 a débuté sous d'heureux auspices avec cette entrée en service de la nouvelle flotte de BOCS, qui suit de peu les débuts de la nouvelle ligne régulière Streamlines de Sea Shipping Services sur les Caraïbes à Radicatel, ainsi que le déploiement de navires plus récents et importants sur la ligne Rouen-Finlande UPM-Seaways/Promarine (**Baltic Excellent**) et sur la ligne Radicatel-Portugal-Canaries-Cap Vert de Portline (**Hispania, 1.640 EVP**). Sans oublier la mise en ligne par Safmarine de navires entièrement nouveaux sur l'Afrique centrale...

En effet, présent en direct à Rouen avec ses services polyvalents, l'armement Safmarine a mis en place au cours de ces derniers mois, sur ses liaisons Europe/Afrique de l'Ouest, un ensemble de quatre navires polyvalents neufs identiques, de 140 m de longeur, 12.350 t de port en lourd, 1.050 EVP de capacité, équipés de trois grues de pont dont deux de 80 t de puissance. Ces **Safmarine Lualaba**, **Safmarine Limpopo**, **Safmarine Linyati** et **Safmarine Longa** sont tous venus à Rouen.



© Rouen Maritime



© GPMR - R. Hondier

*Entouré par Patrick Bret (à gauche, GPMR) et Björn Hollnagel (BOCS), le commandant Wilhelm Nielsen s'est vu remettre la tape de bouche du Port de Rouen*

Entre l'Europe du Nord et l'Afrique de l'Ouest, outre ses liaisons conteneurisées, Safmarine exploite deux lignes polyvalentes (conteneurs, conventionnel, matériel industriel, etc.) proposant chacune une fréquence bi-mensuelle, soit quatre départs en tout chaque mois (deux escales à Rouen, une par ligne). La première liaison, baptisée "**Opex Service**" dessert habituellement Santa-Cruz, Takoradi, Sao-Tomé, Port-Gentil, Bata, Malabo, Port-Harcourt (Onne Terminal) et Douala. La seconde, "**Angola/Congo Service**", fait escale à Santa-Cruz, Port-Gentil, Pointe-Noire, Luanda (Sonils), Lobito, Matadi et Boma.

## ACTUALITÉS DU PORT

### Rouen reçoit un conro Grimaldi de dernière génération

Depuis novembre 2010, l'armement italien **Grimaldi Lines** envoie tous les 18 jours à Rouen l'un de ses conros du service Eurocargo Express à destination de l'Afrique de l'Ouest. Pour son départ de début avril, la compagnie a substitué aux navires habituels un conro de la dernière génération, le **Grande Benin**, en service depuis août 2009 après construction en Croatie. Cette touchée exceptionnelle était justifiée par l'arrêt technique de l'**Eurocargo Africa**. Pour l'armement italien, il était important d'assurer la continuité des mises en charge à Rouen, où la ligne Grimaldi remporte un franc succès depuis son démarrage, explique-t-on chez Grimaldi

ACL France, l'agent en France (info@grimaldi-france.fr, tél. 02.35.25.90.11) de la compagnie de Naples. La venue au Terminal à Conteneurs et Marchandises Diverses de Grand-Couronne du **Grande Benin** a permis aussi de tester ce type de navire. Avec ses 211 m de longueur et 32 de largeur, le **Grande Benin** est l'un des plus grands navires conro jamais reçu au Port de Rouen. Il présente un port en lourd de 25.000 tonnes et peut embarquer 1.360 EVP et 3.890 voitures (3.950 m linéaires de capacité). Il n'est resté que 15 heures à quai ; c'est la Normandie de Manutention qui est en charge des opérations de manutention de cette ligne.



© GPMR - R. Hondier



© GPMR - R. Hondier

■ **Deux visiteurs inhabituels** ont escalé rive droite amont, le long des hangars historiques de l'Espace des Marégraphes à Rouen : la goélette **La Malouine** et le catamaran transmanche **Norman Arrow**. La goélette (2 mâts, 11 voiles) a animé le 10 mars l'inauguration de la station radio France Bleu Haute-Normandie, implantée en zone portuaire. Pour le catamaran de Louis Dreyfus Lines (un Incat à turbines né en 2009 en Australie, long de 112 m, large de 30 m, pouvant accueillir 1.200 passagers et offrant 567 m linéaires) il s'agissait depuis le 3 mars d'un hivernage dans les conditions nautiques idéales du Port de Rouen avant de retrouver en mai la liaison rapide Le Havre-Portsmouth.

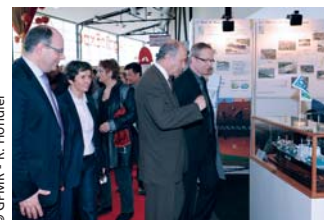
■ **La plus grosse cargaison de sel de déneigement jamais**

**reçue à Rouen** est parvenue le 21 février au terminal vracs solides de Sea-Invest à Grand-Couronne ; sous consignation par Isamar, 16.345 t de sels en provenance de Damiette en Egypte ont été déchargées par Sea-Invest du **Sir Walter** (148 m de long, 23 m de large) et transbordées vers des unités fluviales.

■ **Le Grand Port Maritime de Rouen était présent du 1<sup>er</sup> au 10 avril à la Foire Internationale de Rouen**, pour la 9<sup>e</sup> année consécutive, afin de mieux faire connaître l'activité portuaire et son impact économique ainsi que, en cette période de Semaine du Développement Durable (1<sup>er</sup> au 7 avril), pour exposer ses engagements environnementaux menés dans la gestion des milieux naturels, l'interface villes-Port de Rouen et la gestion des sédiments de dragage. Philippe Deiss, directeur général du GPMR, a présenté, lors de l'inauguration de la Foire, le stand du Port à Laurent Fabius, président de la communauté d'agglomération La Crea, et Valérie Fourneyron, maire de Rouen.



© GPMR - R. Hondier



© GPMR - R. Hondier



© GPMR - P. Boulen

■ Depuis le 12 février un nouveau bac opéré par le département de Seine-Maritime assure le passage entre Port-Jérôme et Quillebeuf-sur-Seine. Ce bac n°23 était auparavant (notre photo) passé dans le dock flottant du GPMR aux mains d'une équipe de son constructeur, le chantier naval

Socarenam de Boulogne-sur-Mer : travaux de finition et d'adaptation d'éléments à la suite des essais. Ce nouveau bac amphirome peut transporter 196 passagers et 4 membres d'équipage, ainsi que 28 véhicules légers (ou 14 VL et 4 PL), pour un total de 191 tonnes sur le pont.

■ Le paquebot portugais **Ocean Countess** a ouvert le 10 avril la saison des navires de croisières au Port de Rouen-Honfleur. Le paquebot de 164 mètres de long et 800 passagers de capacité (agent : Humann & Taconet) a

fait escale quai en Seine à Honfleur, en provenance de Hull et à destination de Guernesey. Quelque 50 navires de croisières sont attendus cette année aux terminaux de croisières du GPMR à Honfleur et à Rouen.



© GPMR - L. Laemlé

## UN AUTRE REGARD



Riverain de la Seine, voisin d'un terminal portuaire de Honfleur à Rouen, simple visiteur, chacun possède sa propre vision. Envie de partager votre regard sur le port de Rouen ? Envoyez-nous vos photos pour paraître dans un prochain numéro : [ci@rouen.port.fr](mailto:ci@rouen.port.fr)

*Juste à l'amont des premiers terminaux portuaires, le pont Gustave-Flaubert marque l'arrivée au cœur de la ville de Rouen.*  
© Stéphane L'hôte

Retrouvez toutes les informations concernant les lignes régulières ainsi que les dernières actualités du port sur le site Internet : [www.rouen.port.fr](http://www.rouen.port.fr)