

Fiche PIGM Grand Port Maritime de Rouen (version du 22/01/2014)

Intitulé du projet : Amélioration des accès nautiques du port de Rouen

Intérêt général du projet

L'approfondissement du chenal d'accès aux terminaux de Rouen est un projet déterminant pour la compétitivité du port, en particulier dans le secteur céréalier (Rouen est le premier port européen d'exportation de céréales) qui voit les standards de taille des navires évoluer comme pour le transport d'hydrocarbures ou de conteneurs.

Les études réalisées dans le cadre du programme «Cap Développement» ont mis en avant la complète recomposition de la flotte des vraquiers en faveur des navires de plus grande taille. En effet, le segment des navires de type *handy size 1* (entre 15 000 et 30 000 tonnes de port en lourd) et les navires de type *handy size 2* (entre 30 000 et 43 000 tonnes de port en lourd) qui constituent aujourd'hui l'essentiel des navires fréquentant le port correspond à une flotte âgée, dont le renouvellement n'est plus assuré. C'est malheureusement un segment crucial pour le port de Rouen, car il se situe à la limite de ce que peut actuellement accepter le port à pleine charge. Rouen doit donc se préparer à pouvoir accueillir les navires *handy max* (entre 43 000 et 58 000 tonnes de port en lourd) qui constituent à présent le segment «phare» du développement des trafics de vrac (céréales, charbon...) et se substituent progressivement aux *handy size*. Mais la plupart de ces navires *handy max* sont incompatibles avec les caractéristiques du port de Rouen. La possibilité d'accueillir ces navires passe donc par une amélioration des caractéristiques actuelles du chenal.

Les études socio économiques du projet (mai 2010) ont mis en évidence, à compter de 2020, un surplus économique de 24,2 M€/an, dont 14,9 M€/an liés à la massification des flux (plus gros navires) et 9,3 M€/an résultant du transport terrestre évité (compétitivité et attractivité du port de Rouen améliorées).

Le maintien de l'accessibilité nautique d'un port en fond d'estuaire, tel que celui de Rouen, permet d'éviter annuellement la circulation de 150 000 poids lourds si ces marchandises ne pouvaient remonter l'estuaire et devaient être traitées dans un port côtier. Cela permet ainsi d'éviter chaque année le rejet de 20 000 t de CO₂.

L'impact du projet a été estimé à 180 emplois directs et 320 emplois indirects. La régression de l'activité conduirait en revanche à la perte de près de 700 emplois directs et indirects. L'adaptation des accès nautiques est un projet vital pour le devenir du port de Rouen à moyen terme et par conséquent pour l'économie locale. L'impact économique du port de Rouen est évalué à 22 000 emplois directs et indirects auxquels s'ajoutent environ 10 000 emplois induits. La valeur ajoutée créée chaque année par le port de Rouen est évaluée à 1 milliard d'euros, grâce notamment à une présence particulièrement forte de l'investissement privé.

Maîtrise d'ouvrage : Grand Port Maritime de Rouen

Descriptif Général

Les travaux ont démarré au cours du CPER 2007-2013 et doivent être poursuivis dans les années à venir. Une première phase a été inscrite au CPER pour un montant de 154 M€. Elle correspond à l'amélioration des accès financée par l'Etat (51 M€), la Région Haute-Normandie (29,14M€), la CREA (12 M€) et sur fonds propres du GPMR (61,86 M€). Elle est confortée par des mesures d'accompagnement environnementales d'un montant total de 38,24 M€ financées par le Conseil Général de la Seine-Maritime (8 M€), la Région (5 M€), l'agence de l'eau (15 M€) et sur fonds propres du GPMR (10,34 M€).

Dans le cadre du prochain CPER sur la période 2014-2020, il est prévu d'inscrire les actions visant à achever ce projet :

- amélioration des accès nautiques (seconde phase) pour un montant total de 86,7 M€,
- mesures environnementales associées au chenal pour un montant de 23,4 M€.

L'amélioration des accès nautiques consiste à araser les points hauts du chenal (approfondissement moyen du chenal de 40 cm) afin de gagner 1m sur le tirant d'eau des navires admissibles et ainsi être en mesure de réceptionner la plupart des navires vraquiers dont la taille a augmenté ces dix dernières années. Après des études préalables et des travaux préliminaires (retrait d'épaves et autres obstructions), différentes zones à draguer ont été identifiées (secteurs estuaire, Courval, Duclair, Rouen). La zone d'évitage Hautot doit aussi être draguée et élargie pour permettre les manœuvres de plus grands navires.

Les mesures d'accompagnement environnementales comportent 3 opérations. La protection des berges contre l'érosion due au batillage généré par le passage des navires, la renaturation des berges sur 8 sites identifiés, l'enlèvement d'ouvrages vétustes.

Planning prévisionnel

Suite à la concertation publique qui s'est tenue fin 2008, les premiers travaux d'enlèvement des épaves se sont déroulés fin 2010 et l'enquête publique pour l'autorisation au titre de la loi sur l'eau pour l'arasement des points hauts s'est terminée en mai 2011 (autorisation du 30 novembre 2011). Les travaux de dragage ont débuté fin 2011 et seront étalés en cinq tranches jusqu'en 2017. L'estuaire aval a été traité sur 2011-2013, le secteur de Courval doit être dragué au premier semestre 2014, le secteur Rouen-Duclair sur 2015-2016, le secteur Courval-Duclair sur 2016-2017. Les travaux sur la zone d'évitage s'étaleront jusqu'en 2015.



Masses d'eau concernées

HT01M, HT02M et HT03M

Incidence prévisible sur la masse d'eau concernée

Le projet s'effectue dans un contexte de vigilance tout particulier concernant le devenir des matériaux extraits :

- les sédiments extraits de la zone aval doivent être immergés dans la zone de clapage du Kannick située au nord de l'entrée des digues de protection du chenal du GPMR, mais il est d'ores et déjà prévu que cette zone doit cesser d'être exploitée en octobre 2014 ; ce qui a obligé à rechercher un lieu de dépôt alternatif. Un nouveau site, dit du Machu, a été autorisé en baie de Seine le 21/12/2011 à titre expérimental afin de pouvoir en évaluer au préalable les impacts.
- les matériaux provenant de la zone de Tancarville à La Bouille doivent avant recyclage transiter par des chambres de dépôt. Le GPMR souhaite notamment remettre en service une ancienne chambre de dépôt abandonnée depuis une dizaine d'années à la Rivière Saint-Sauveur (14) située à l'amont du Pont de Normandie dans une zone protégée par la DTA de l'Estuaire. Le CGEDD a rendu son avis le 22/02/2012.
- Les sédiments prélevés entre la Bouille et Rouen font l'objet pour leur part d'un dépôt dans la chambre d'Yville (remblaiement d'une ancienne carrière) pour y permettre la recréation de milieux humides tourbeux.

Justification de l'absence de solutions alternatives permettant d'obtenir de meilleurs résultats environnementaux

Il n'y a pas de solutions alternatives, sauf à imaginer la perte de ce trafic fondamental pour le port de Rouen. Le développement du Port de Rouen, port maritime en fond d'estuaire, est directement

lié à la taille des navires et plus particulièrement leur tirant d'eau en croissance ces 20 dernières années, et donc à la profondeur d'eau du chenal d'accès au port.

Ce projet s'intègre, à la demande de l'Etat, dans un projet plus global, l'opération Rouen Port Maritime qui comporte trois volets : l'amélioration des accès maritimes, la restauration des berges de Seine et le classement au titre des sites des boucles de la Seine.

La restauration (réhabilitation ou renaturation) des berges de la Seine et des annexes hydrauliques : ce programme vise à restaurer certaines fonctions environnementales et sociales du fleuve (restaurer/renaturer l'écosystème estuarien, restaurer ou réhabiliter les berges, remettre en connexion avec le fleuve des annexes hydrauliques comme des anciens bras morts, des fossés, des affluents, améliorer les habitats piscicoles, valoriser le patrimoine naturel et paysager, protéger contre les crues des biens et des personnes).

La maîtrise d'ouvrage de cette étude globale a été confiée au Conseil Général de Seine-Maritime, chacun devant ensuite mettre en œuvre des actions dans le cadre de ses compétences.

Le classement au titre des boucles de la Seine : afin de préserver les paysages uniques de la vallée de la Seine et de ses méandres, entre Rouen et Honfleur, insuffisamment protégés par quelques sites classés ponctuels et sites inscrits plus étendus, il a été convenu de classer progressivement les cinq boucles de ce fleuve en commençant par la première boucle, située à l'aval de Rouen, dite "boucle de Roumare". Le classement de la boucle de Roumare au titre de la loi Paysage a été officialisé par décret en date du 26 juin 2013. Comprenant 18 communes situées de Canteleu à Hénouville, le périmètre du site classé intègre notamment les projets portuaires Rouen Vallée de Seine Logistique aval et le site de transit de matériaux à Moulineaux, ainsi que le cercle d'évitage d'Hautot sur Seine faisant partie de l'amélioration des accès nautiques du port.