

UNE AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

L'ESSENTIEL
DU PROJET



PROJET D'AMÉLIORATION
DES ACCÈS MARITIMES
DU PORT DE ROUEN



LE PORT DE ROUEN : AU CŒUR DU TRANSPORT MARITIME EN VRAC

Le Port de Rouen, trait d'union entre Le Havre et Paris

Situé au carrefour des routes maritimes, terrestres et fluviales, le Port de Rouen forme avec les Ports de Paris et du Havre, une alliance portuaire unique, HAROPA, qui fait de l'axe Seine une liaison logistique majeure en Europe, au service des entreprises et des territoires. Les activités portuaires sont porteuses d'une dynamique économique forte sur le territoire. Ainsi, la richesse produite directement par les activités du Port de Rouen et indirectement par un tissu d'entreprises industrialo-portuaires du territoire a été évaluée à environ 2 milliards d'euros en 2012 (INSEE, 2016).

Rouen, port de tous types de marchandises

Son positionnement géographique, au plus proche de la région francilienne, et la qualité de ses infrastructures lui permettent d'accueillir et de traiter tous les types de marchandises en plus des céréales.

Offrant des solutions logistiques adaptées aux besoins des acteurs et maîtrisant la complexité des chaînes logistiques, le Port de Rouen est en mesure d'assurer une gestion des marchandises, créatrices de valeur ajoutée.

LEXIQUE

1. Hinterland : zone d'influence et d'attraction économique d'un port

2. Vraquier : navire transportant des marchandises en vrac (céréales, granulats, produits raffinés, etc.)

3. Tirant d'eau : hauteur de la partie immergée du bateau qui varie en fonction de la charge transportée

4. Arasement : opération de mise à niveau des points hauts du fond de la Seine avec le gabarit du nouveau chenal

5. Dragage : opération d'extraction des matériaux (sédiments) situés au fond d'un plan d'eau

6. Souille : fosse aménagée au pied d'un quai ou d'un appontement permettant l'accostage sans échouage à basse mer des navires de grand tirant d'eau

LA FLOTTE DES NAVIRES DE TRANSPORT EN VRAC SE MODERNISE

Avec le renouvellement de la flotte mondiale de navires vraquiers (céréales et produits pétroliers principalement), la proportion de navires présentant un tirant supérieur à 10 mètres a doublé en 3 ans, alors que le chenal de navigation du port ne permet que l'accueil de navires présentant un tirant d'eau théorique de 10,30 m à la descente vers la mer et de 10,70 m à la montée vers Rouen.

La modernisation des navires répond à des enjeux économiques de massification du transport maritime, afin de réaliser des économies d'échelle en diminuant le coût à la tonne de la marchandise transportée.

Des installations performantes

Avec ses 120 km de voies navigables, ses 13 km de quai et ses 33 terminaux spécialisés, le Port de Rouen s'étend de la métropole rouennaise jusqu'à l'embouchure de l'estuaire sur la mer au niveau de Honfleur. Les installations rattachées au Port de Rouen comprennent quatre sites principaux : les terminaux de Honfleur, Port-Jérôme/Radicatel, Saint-Wandrille/Le Trait et Rouen. S'appuyant sur ses atouts géographiques, le Port de Rouen offre des installations performantes facilitant les connexions avec l'hinterland¹ et favorisant la multimodalité (connexion à la voie fluviale au grand gabarit, important réseau ferroviaire, desserte autoroutière fine et accès à plusieurs aéroports).

« HAROPA - Port de Rouen est le 1^{er} port ouest-européen d'exportation de céréales. »



Vue aérienne © HAROPA / Agnès Janin

S'ADAPTER AUX NOUVEAUX ENJEUX : LE PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES

Dès 2005, une réflexion a été amorcée par les acteurs du Port de Rouen pour garantir son attractivité dans ce contexte économique compétitif. Le projet d'amélioration des accès maritimes, soumis à concertation publique en 2007-2008 et autorisé par l'État en 2011 par arrêté inter préfectoral, est la réponse apportée par HAROPA - Port de Rouen aux nouveaux enjeux logistiques qui s'imposent à l'ensemble des ports maritimes de France.

Les objectifs du projet

Le projet d'amélioration des accès maritimes doit permettre au Port de Rouen d'accueillir des vraquiers² de nouvelle génération, dans des conditions de sécurité nautique optimales. Pour ce faire, le tirant d'eau³ sera augmenté d'1 mètre et les durées de navigation autorisées pour un tirant d'eau donné seront augmentées. Parallèlement, certains équipements portuaires devront être adaptés et mis aux normes afin d'être en mesure d'assurer des services de qualité aux nouveaux navires qui pourront accoster aux terminaux du Port de Rouen.

En outre, le projet d'amélioration des accès maritimes a été conçu pour :

- Répondre aux enjeux économiques actuels en permettant de réduire les coûts à la tonne transportée et ainsi pérenniser le développement du transport maritime au service du développement durable,
- Bénéficier au dynamisme économique régional, avec des retombées économiques attendues pour le territoire, notamment grâce aux nouvelles activités créées,

➤ Prendre en compte les enjeux environnementaux avec la mise œuvre de mesures environnementales d'accompagnement telles que la renaturation de berges, la restauration de milieux naturels ou la valorisation du patrimoine paysager.

Les principes directeurs du projet

Le projet consiste en un arasement⁴ des points hauts du chenal de navigation de la Seine (40 cm en moyenne), de façon à disposer d'un mètre de tirant d'eau supplémentaire pour accueillir les nouveaux vraquiers.

Parallèlement à ces travaux de dragage⁵ de grande ampleur, des aménagements devront être menés pour adapter les installations portuaires aux navires : l'adaptation des quais et des appontements, l'élargissement de la zone d'évitage à Hautot-sur-Seine, l'approfondissement des souilles⁶ des postes d'accostage, la création de postes de sécurité à Radicatel et Vatteville-la-Rue*.

*Ce poste est une opération complémentaire au projet

120

kilomètres de chenal de navigation entre Honfleur et Rouen

1

mètre de tirant d'eau supplémentaire, à la montée et à la descente

7

Mm³ de sédiments dragués dont 3,5 Mm³ valorisés

LE FINANCEMENT DU PROJET

Le projet est financé par l'Union Européenne (MIE, RTE-T), l'Etat, la Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie.

Le coût du projet est estimé à

187 millions d'euros.

LE TERRITOIRE DU PROJET



EMBOUCHURE DE LA SEINE À COURVAL

La 1^{ère} phase de dragage du chenal de navigation depuis l'embouchure de la Seine jusqu'à l'aval de Courval a été réalisée en 2012.



PORT-JÉRÔME

L'installation de transit de Port-Jérôme accueille une partie des sédiments issus des opérations de dragage, avant valorisation dans le secteur du BTP, tout comme les quatre autres installations de transit aménagées le long de la Seine à cet effet.



RADICATEL

La création du poste de sécurité de Radicatel a débuté fin 2016 avec des opérations de dragage de la souille. Trois ducs-d'Albe (pieux ancrés dans le fond du chenal), une passerelle assurant un accès sécurisé et douze points d'amarrage pour permettre l'accostage des navires seront installés en 2018.



COURVAL

La 2^{ème} phase de dragage a eu lieu dans la zone de Courval en 2014-2015. Les points hauts du plateau rocheux, dont l'épaisseur pouvait aller jusqu'à un mètre, ont été arasés grâce à des moyens de déroctage spécifiques. Sur ce chantier, 350 000 m³ de sédiments ont été extraits puis valorisés dans le secteur du BTP.



YVILLE-SUR-SEINE

Les ballastières (carrières à ciel ouvert) situées à Yville-sur-Seine ont accueilli les sédiments issus de la zone d'évitage d'Hautot, soit environ 800 000 m³, pour y recréer une prairie humide.



COURVAL-ROUEN

La 3^e phase de dragage entre Courval et Duclair a été réalisée de juillet à décembre 2016. 700 000 m³ de sédiments ont été dragués et mis à terre sur des sites de transit pour être valorisés dans le secteur du BTP. La 4^e et dernière phase de travaux, prévue en 2018-2019 sur la zone Courval-Rouen, représenterait 800 000 m³ de sédiments valorisables (300 000 m³ dans le BTP et 500 000 m³ en remblaiement de ballastières).



JONQUAY ET LA MARTELLERIE

Les sites du Jonquay et de la Martellerie ont fait l'objet d'une renaturation des berges en 2010 avec la mise en œuvre d'une nouvelle technique : la pré-végétalisation de matelas-gabions en amont de leur installation.



MOULINEAUX

L'installation de transit à Moulineaux a déjà permis le dépôt de plus de 180 000 m³ de sédiments. Ils seront valorisés par la filière BTP, notamment pour l'aménagement de la zone logistique RVSL Amont.



HAUTOT-SUR-SEINE

La zone d'évitage de Hautot-sur-Seine a été agrandie afin d'améliorer les conditions de navigation et de sécurité dans le secteur amont du Port de Rouen. Elle a pour dimensions 520 x 390m, au lieu de 400 x 300 m auparavant. Débutés en 2014, par la reconstitution d'une nouvelle berge sur 500 m et l'aménagement d'une zone écologique humide de 1 ha, les travaux se sont poursuivis en 2015 par des opérations de dragage, représentant 800 000 m³ de sédiments valorisables, destinées à donner à la zone d'évitage une profondeur compatible avec les tirants d'eau des navires de nouvelle génération. Le premier évitage d'un capesize a été réalisé en février 2016.

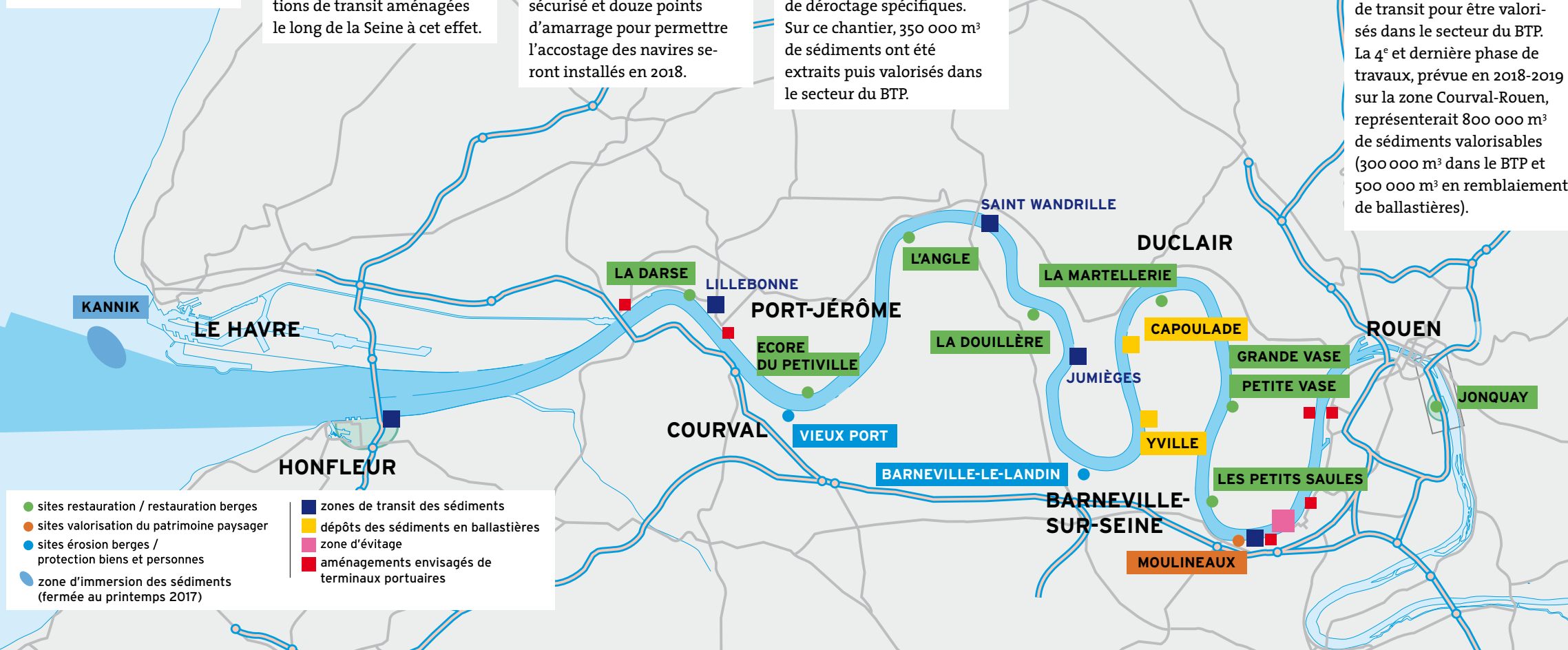


TRAVAUX EN RÉGIE

Depuis 2014, le secteur Courval-Rouen fait l'objet de dragages réalisés en régie par le Port de Rouen, à l'aide de la drague Jean Ango. Ces opérations, qui permettront le dragage de près de 900 000 m³ dont plus de 475 000 m³ valorisables pour le BTP et 425 000 m³ en remblaiement de ballastières à Yville et Capoulade, se poursuivront jusqu'en 2018.

MODERNISATION DES TERMINAUX

Après l'adaptation de la souille du terminal vrac liquides à Grand-Quevilly en 2015, le terminal céréalier de Grand-Couronne sera mis au gabarit du chenal approfondi en 2018. Ce projet est accompagné, par l'opérateur du terminal Sénalia, d'un programme ambitieux de modernisation des outillages de chargement.



LES PHASES DU PROJET

NOVEMBRE 2011

Arrêté préfectoral d'autorisation de réalisation du projet

2012 > 2018

Travaux de dragage du chenal de navigation de la mer jusqu'à Rouen

2013 > 2019

Valorisation des sédiments de dragage

2010 > 2020

Mesures d'accompagnement environnementales

2014 > 2020

Agrandissement de la zone d'évitage de Hautot-sur-Seine

Aménagement du poste de sécurité de Radicatel
Modernisation des terminaux portuaires

2020

Achèvement du projet d'amélioration des accès maritimes

LA VOLONTÉ D'INTÉGRER LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT : DE SA CONCEPTION À SA RÉALISATION

Dans le cadre du projet stratégique 2014-2019, HAROPA - Port de Rouen a défini les grandes orientations et objectifs poursuivis en matière de développement durable.

S'inscrivant dans la stratégie nationale portuaire, le Port de Rouen développe une démarche de gestion cohérente et intégrée de l'ensemble de l'Estuaire de la Seine. Il est porteur d'une gestion concertée des projets, avec la mise en place de différentes instances de concertation : comité de suivi local, technique.

Sa politique environnementale repose sur la volonté de concevoir et conduire les projets d'aménagements portuaires, dont en particulier le projet d'amélioration des accès maritimes, en privilégiant dès sa conception, la concertation, l'environnement et sa dynamique. Ainsi, le Port de Rouen applique la doctrine ERC (Éviter, Réduire, Compenser) et assure le suivi des mesures environnementales jusqu'à la réalisation du projet, en lien avec les acteurs du territoire.

Ainsi, le port s'engage pour mener des actions de préservation et de restauration des espaces à vocation « naturelle ». Ses actions s'inscrivent dans le cadre d'un Plan de Gestion des Espaces Naturels, outil définissant la stratégie du Port de Rouen en matière de biodiversité et de gestion des espaces naturels et permettant le suivi des mesures environnementales.

► LA GESTION ET LA VALORISATION DES SÉDIMENTS DE DRAGAGE



Dans le cadre du projet porté par HAROPA - Port de Rouen, cinq installations de transit et une ballastière, réparties tout au long de la Seine, ont été aménagées dans le but d'accueillir puis valoriser une partie des sédiments dragués.

Les installations de transit ont vocation à assurer une gestion à terre des matériaux, de façon transitoire, jusqu'à leur valorisation dans les filières du BTP.

Les sédiments, principalement composés de matériaux graveleux, de sables et de vases/limons, sont analysés à deux reprises (avant dragage puis une fois déposés) pour déterminer leur teneur en contaminants et ainsi s'assurer qu'ils respectent la réglementation en vigueur. Sur l'ensemble du projet, ce seront 3,5 millions de m³ de sédiments qui vont être valorisés dans la filière BTP et dans le remblaiement de ballastières pour reconstituer des milieux naturels. A noter que 3,5 millions de m³ de sédiments ont été immergés sur le site Kannik.



L'aménagement de la zone d'évitage d'Hautot-sur-Seine a été mené dès sa conception en prenant en compte les enjeux environnementaux en présence : que ce soit lors de la création de la nouvelle berge ou de la réalisation des dragages.

LES MESURES ENVIRONNEMENTALES D'ACCOMPAGNEMENT DU PROJET

Depuis 2010, le Port de Rouen, conformément à sa politique environnementale, mène des études pour la mise en œuvre de mesures environnementales d'accompagnement des travaux dans le but de restaurer des milieux naturels, renaturer les berges aménagées, lutter contre leur érosion et revaloriser le patrimoine paysager. Un investissement important, d'un montant de 20 M€, est prévu.

La renaturation des berges

Dans le cadre du projet, deux sites font l'objet d'actions de renaturation de berges : La Martellerie et Le Jonquay. Les opérations réalisées sur ces deux sites, aux contraintes hydrauliques différentes, visent à expérimenter et à tester in situ une technique mixte d'aménagement de berges par des gabions pré-végétalisés présentant un intérêt écologique et paysager. Par ailleurs, des travaux de réhabilitation de berges, intégrant la mise en place de gabions végétalisés⁷, sont prévus sur le secteur d'Hénouville.

La restauration écologique des milieux naturels

Des actions de restauration écologique de milieux naturels seront conduites sur six sites répartis le long de la vallée de la Seine (les petits saules à Sahurs, Grande Vase - Petite Vase à Quevillon, la Douillère à La Mailleraye-sur-Seine, L'Angle à Vatteville-la-Rue, La Darse à Lillebonne et Les Ecores de Petiville). L'objectif est de favoriser les relations avec le fleuve et notamment le développement d'habitats estuariens (vasières, roselières...) et d'annexes hydrauliques servant de refuge pour les poissons et de zones d'alimentation pour les oiseaux.



La revalorisation du patrimoine paysager

La valorisation du patrimoine consiste en des opérations d'enlèvements d'ouvrages vétustes (en bois, béton ou métal) le long du fleuve, afin d'améliorer l'image du fleuve et le cadre de vie. Des ouvrages ont ainsi été retirés dans la zone portuaire amont et sur l'estuaire aval sur les communes de Tancarville, Lillebonne et Petiville. Par ailleurs, l'étude paysagère pour la reconversion progressive d'une peupleraie en fin de vie sur le secteur de Mouligneaux doit débiter fin 2017.

La lutte contre l'érosion des berges

Ces actions se concentrent sur deux sites localisés en rive gauche de la Seine dans le département de l'Eure, le premier au niveau du Landin et de Barneville-sur-Seine sur un linéaire de 7 km et le second au niveau de Vieux-Port sur 800 mètres de berge environ. Sur le secteur de Barneville-sur-Seine - Le Landin, les principaux travaux consisteront en une restauration / réparation des aménagements de berges existants (gabions, enrochements, etc.) en favorisant, dans la mesure du possible, une berge en pente végétalisée. Le secteur de Vieux-Port est marqué par un recul de la berge de Seine sous l'action de l'érosion. Le Port a lancé en 2016 une étude pour définir un aménagement qui concilierait à la fois protection contre l'érosion et intégration/valorisation paysagère de la berge.

LEXIQUE

7. Gabion végétalisé : Casiers en fils de fer, remplis de pierre et éventuellement d'espèces végétales. Les gabions peuvent être empilés pour former un mur de soutènement afin de lutter contre l'érosion.

Le projet d'amélioration des accès maritimes a été enrichi à l'occasion de nombreux temps de concertation et d'échanges avec les acteurs du territoire (concertation en 2007-2008, enquête publique en 2010). Le maître d'ouvrage a souhaité poursuivre la démarche de concertation, au sein d'un comité de suivi environnemental, réunissant les représentants des associations de protection de l'environnement, la communauté scientifique, les services de l'Etat, le GIP Seine Aval et le Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande. Par la suite, un comité de suivi en préfecture du projet a été mis en place pour assurer le suivi des travaux et leurs incidences sur le territoire. Ce comité est composé des services de l'Etat, de l'Agence de l'eau, de scientifiques, des fédérations de pêche et des milieux aquatiques, et de représentants des associations environnementales et de consommateurs.

Acteur majeur de la valorisation et de la protection de l'estuaire de Seine, HAROPA - Port de Rouen, premier port ouest-européen exportateur de céréales, accueille chaque année près de 2 500 navires, et 6 000 convois fluviaux, qui génèrent un trafic de 27 à 30 millions de tonnes. Au cœur de l'ensemble HAROPA, Rouen fonde sa singularité sur sa capacité à traiter tous types de trafics, notamment industriels, grâce au savoir-faire de ses opérateurs et à la diversité de ses terminaux, qui s'échelonnent de Honfleur jusqu'à la Métropole Rouen Normandie.



« Un projet constamment enrichi des apports des acteurs du territoire. »

www.rouen-haropaports.com

Conception / rédaction / mise en page : Parimage - 11/2017
Crédit photos : A. Janin / R. Hondier / P. Boulen / Altivolus /
Artelia / Edigraphie / HAROPA - Port de Rouen



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

