

L'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES

DANS LE **SECTEUR AMONT**
DU PORT DE ROUEN
AU SERVICE DES **VRACS LIQUIDES**



**PROJET D'AMÉLIORATION
DES ACCÈS MARITIMES
DU PORT DE ROUEN**



LE PROJET : 1 MÈTRE DE TIRANT D'EAU SUPPLÉMENTAIRE

Le projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen permet d'accueillir des navires de nouvelle génération dans le chenal de navigation. Pour ce faire, le tirant d'eau a été augmenté avec pour objectif : un mètre de tirant d'eau* supplémentaire dès 2019.

L'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen permet de garantir une meilleure compétitivité aux principales filières présentes sur le Port de Rouen : agro-industrie, produits pétroliers et granulats.

Pourquoi ce document ?

Ce document permet de visualiser les **gains de compétitivité** (augmentation des cargaisons des navires, élargissement des fenêtres d'accès maritimes), depuis la réalisation de l'approfondissement du chenal, pour les **terminaux vracs liquides du secteur amont** du Port de Rouen, **sous réserve de l'adaptation des infrastructures portuaires** (quais, appontements, outillages...).

> + 1 m vers le chenal amont du Port de Rouen (entrée*)

▶ TIRANTS D'EAU EN CHIFFRES

JUSQU'EN 2018

Entrée

10,7 mètres
pour la plupart des marées

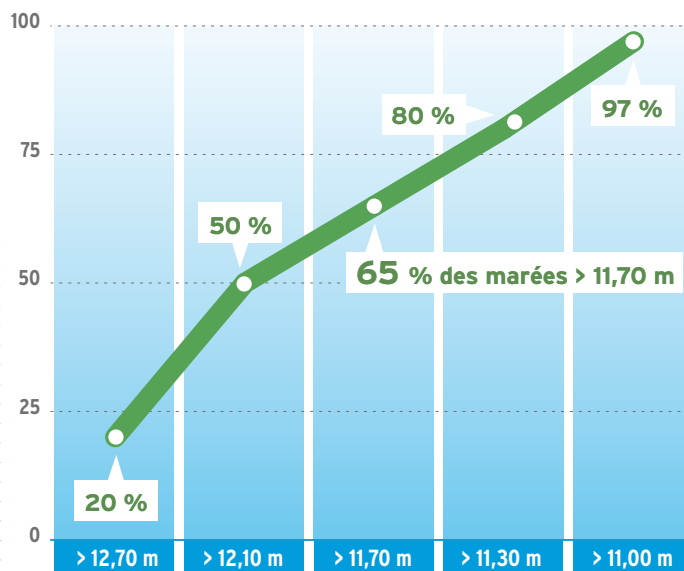
À PARTIR DE 2019

+ 1 mètre
Entrée **11,7** mètres
pour la plupart des marées

Entrée **12,1** mètres
pour la moitié des marées

▶ TIRANTS D'EAU THÉORIQUES⁽¹⁾

Pourcentage des marées pour transiter vers les terminaux de la métropole rouennaise avec un tirant d'eau donné



Rouen - Entrée

* Retrouver la définition de ce mot dans le glossaire

(1) Pour plus d'informations, contacter la Capitainerie du Port de Rouen : 02 35 52 54 00 - harbourmaster@rouen.port.fr

Le Port de Rouen prend en compte, pour les navires transitant de la mer vers les terminaux de Rouen, une densité de 1,025 (tirant d'eau en eau de mer).
Les tirants d'eau indiqués dans cette plaquette sont théoriques.

DES CARGAISONS EN AUGMENTATION

Pour vous présenter des gains de chargement possibles pour la filière vrac liquides dans le secteur amont, le Port de Rouen se base sur :

- trois types de produits - essence, gazole/fioul et engrais ;
- et deux segments de navires* - **MEDIUM RANGE (MR)** et **LARGE RANGE (LR)**.

Les cargaisons sont en augmentation sous réserve de l'adaptation des infrastructures portuaires.

	ESSENCE densité : 0,755 kg/l	GAZOLE / FIOUL densité : 0,85 kg/l	ENGRAIS densité : 1,3 kg/l																		
IMPORT (ENTRÉE)																					
		Jusqu'en 2018 Tirant d'eau théorique ⁽¹⁾ : 10,70 m pour la plupart des marées	À partir de 2019 Tirant d'eau théorique ⁽¹⁾ : 11,70 m pour la plupart des marées																		
MEDIUM RANGE	MR1	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>33 000 t⁽²⁾ 43 700 m³</td> <td>33 000 t⁽²⁾ 38 800 m³</td> <td>33 000 t⁽²⁾ 25 400 m³</td> </tr> </tbody> </table>	Cargaison						33 000 t ⁽²⁾ 43 700 m ³	33 000 t ⁽²⁾ 38 800 m ³	33 000 t ⁽²⁾ 25 400 m ³	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>33 000 t⁽²⁾ 43 700 m³</td> <td>35 000 t⁽²⁾ 41 200 m³</td> <td>37 000 t⁽²⁾ 28 500 m³</td> </tr> </tbody> </table>	Cargaison						33 000 t ⁽²⁾ 43 700 m ³	35 000 t ⁽²⁾ 41 200 m ³	37 000 t ⁽²⁾ 28 500 m ³
	Cargaison																				
33 000 t ⁽²⁾ 43 700 m ³	33 000 t ⁽²⁾ 38 800 m ³	33 000 t ⁽²⁾ 25 400 m ³																			
Cargaison																					
33 000 t ⁽²⁾ 43 700 m ³	35 000 t ⁽²⁾ 41 200 m ³	37 000 t ⁽²⁾ 28 500 m ³																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Gains de cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>2 000 t⁽²⁾ 2 400 m³</td> <td>4 000 t⁽²⁾ 3 100 m³</td> </tr> </tbody> </table>		Gains de cargaison							2 000 t ⁽²⁾ 2 400 m ³	4 000 t ⁽²⁾ 3 100 m ³											
Gains de cargaison																					
	2 000 t ⁽²⁾ 2 400 m ³	4 000 t ⁽²⁾ 3 100 m ³																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>36 000 t⁽²⁾ 47 700 m³</td> <td>36 000 t⁽²⁾ 42 350 m³</td> <td>36 000 t⁽²⁾ 27 700 m³</td> </tr> </tbody> </table>	Cargaison						36 000 t ⁽²⁾ 47 700 m ³	36 000 t ⁽²⁾ 42 350 m ³	36 000 t ⁽²⁾ 27 700 m ³	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>39 500 t⁽²⁾ 52 300 m³</td> <td>41 000 t⁽²⁾ 48 250 m³</td> <td>41 000 t⁽²⁾ 31 550 m³</td> </tr> </tbody> </table>	Cargaison						39 500 t ⁽²⁾ 52 300 m ³	41 000 t ⁽²⁾ 48 250 m ³	41 000 t ⁽²⁾ 31 550 m ³	
Cargaison																					
36 000 t ⁽²⁾ 47 700 m ³	36 000 t ⁽²⁾ 42 350 m ³	36 000 t ⁽²⁾ 27 700 m ³																			
Cargaison																					
39 500 t ⁽²⁾ 52 300 m ³	41 000 t ⁽²⁾ 48 250 m ³	41 000 t ⁽²⁾ 31 550 m ³																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Gains de cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>3 500 t⁽²⁾ 4 600 m³</td> <td>5 000 t⁽²⁾ 5 900 m³</td> <td>5 000 t⁽²⁾ 3 850 m³</td> </tr> </tbody> </table>		Gains de cargaison								3 500 t ⁽²⁾ 4 600 m ³	5 000 t ⁽²⁾ 5 900 m ³	5 000 t ⁽²⁾ 3 850 m ³									
Gains de cargaison																					
	3 500 t ⁽²⁾ 4 600 m ³	5 000 t ⁽²⁾ 5 900 m ³	5 000 t ⁽²⁾ 3 850 m ³																		
LARGE RANGE	LR	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>46 500 t⁽²⁾ 61 600 m³</td> <td>46 500 t⁽²⁾ 54 700 m³</td> <td>46 500 t⁽²⁾ 35 800 m³</td> </tr> </tbody> </table>	Cargaison						46 500 t ⁽²⁾ 61 600 m ³	46 500 t ⁽²⁾ 54 700 m ³	46 500 t ⁽²⁾ 35 800 m ³	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>53 500 t⁽²⁾ 70 900 m³</td> <td>53 500 t⁽²⁾ 62 950 m³</td> <td>53 500 t⁽²⁾ 41 150 m³</td> </tr> </tbody> </table>	Cargaison						53 500 t ⁽²⁾ 70 900 m ³	53 500 t ⁽²⁾ 62 950 m ³	53 500 t ⁽²⁾ 41 150 m ³
	Cargaison																				
46 500 t ⁽²⁾ 61 600 m ³	46 500 t ⁽²⁾ 54 700 m ³	46 500 t ⁽²⁾ 35 800 m ³																			
Cargaison																					
53 500 t ⁽²⁾ 70 900 m ³	53 500 t ⁽²⁾ 62 950 m ³	53 500 t ⁽²⁾ 41 150 m ³																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Gains de cargaison</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>7 000 t⁽²⁾ 9 300 m³</td> <td>7 000 t⁽²⁾ 8 250 m³</td> <td>7 000 t⁽²⁾ 5 350 m³</td> </tr> </tbody> </table>		Gains de cargaison								7 000 t ⁽²⁾ 9 300 m ³	7 000 t ⁽²⁾ 8 250 m ³	7 000 t ⁽²⁾ 5 350 m ³									
Gains de cargaison																					
	7 000 t ⁽²⁾ 9 300 m ³	7 000 t ⁽²⁾ 8 250 m ³	7 000 t ⁽²⁾ 5 350 m ³																		

* Retrouver la définition de ce mot dans le glossaire

(1) Pour plus d'informations, contacter la Capitainerie du Port de Rouen: 02 35 52 54 00 - harbourmaster@rouen.port.fr.

Le Port de Rouen prend en compte, pour les navires transitant de la mer vers les terminaux de Rouen, une densité de 1,025 (tirant d'eau en eau de mer).

Les tirants d'eau indiqués dans cette plaquette sont théoriques.

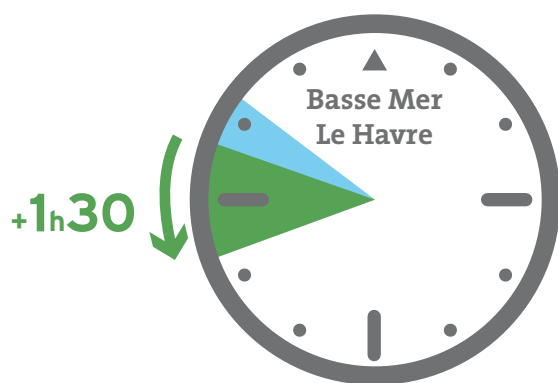
(2) Les tonnages sont indicatifs et ont été calculés sur un échantillonage de navires représentatifs. Ils peuvent varier en fonction des caractéristiques du navire réel. Les volumes des citernes du navire peuvent être un facteur limitant de chargement en fonction de la densité du produit.

L'ÉLARGISSEMENT DES FENÊTRES D'ACCÈS MARITIMES

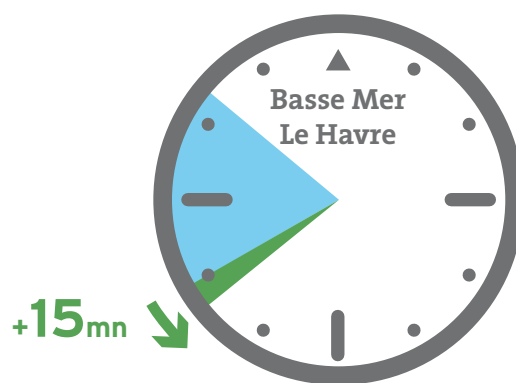
Au-delà de permettre l'accueil de navires disposant d'un mètre de tirant d'eau* supplémentaire, **ce projet développe l'accessibilité du Port de Rouen** en élargissant les fenêtres de transit dans le chenal de navigation vers les terminaux amont du Port de Rouen.

> Ouverture de la fenêtre de transit vers les terminaux vrac liquides amont⁽¹⁾
(tirant d'eau 10 m)

Mortes-eaux* + 1h30mn



Vives-eaux* + 15mn



- Fenêtre de transit actuelle
- Fenêtre de transit avec l'approfondissement

* Retrouver la définition de ce mot dans le glossaire

(1) Selon conditions météorologiques et hydrologiques normales, sans contrainte de régulation et une vitesse de navire de 12 noeuds

LE PROJET D'AMÉLIORATION DES ACCÈS MARITIMES DU PORT DE ROUEN EN BREF

Le Port de Rouen, dont l'espace portuaire s'étend d'Honfleur à Rouen, accueille des navires transportant différents types de marchandises : céréales, produits agro-alimentaires, produits pétroliers raffinés, etc. La flotte des navires de transport en vrac se modernise et sa capacité de charge augmente.

Le projet d'amélioration des accès maritimes permet au Port de Rouen d'accueillir ces navires vraquiers de nouvelle génération, avec un tirant d'eau plus important dans des conditions de sécurité nautique optimales. Parallèlement, des adaptations des équipements portuaires doivent être réalisées tels que le renforcement de quais, l'approfondissement de souilles de postes d'accostage, la création d'un poste de sécurité à Radicatel, etc. Des mesures d'accompagnement environnementales sont également mises en œuvre dans le cadre du projet telles que la renaturation des berges, la restauration des milieux naturels, la valorisation du patrimoine paysager, etc.

L'aménagement du chenal de navigation, pour disposer d'un mètre de tirant d'eau supplémentaire, constitue un enjeu économique important afin de pérenniser le développement des activités industrialo-portuaires.

Le projet d'amélioration des accès maritimes répond aux enjeux environnementaux en favorisant le développement du transport maritime.

Le projet est financé par l'État, la Région Normandie, la Métropole Rouen Normandie, l'Europe (MIE et RTE-T) et HAROPA-Port de Rouen. Le coût du projet est estimé à 207 millions d'euros.

LES CHIFFRES DU PROJET

120

kilomètres de chenal de navigation entre Honfleur et Rouen

1 mètre de tirant d'eau supplémentaire, à l'entrée et à la sortie

7 Mm³ de sédiments dragués dont 3,5 Mm³ valorisés

LA CARTE DU PROJET

- sites restauration / renaturation des berges
- sites valorisation du patrimoine paysager
- sites érosion berges / protection biens et personnes
- zone d'immersion des sédiments (fermée au printemps 2017)
- zones de transit de sédiments
- dépôts de sédiments en ballastières
- zone d'évitage
- aménagement envisagé de terminaux portuaires



LES PHASES DU PROJET

2012 > 2019

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

2013 > 2019

Valorisation des sédiments de dragage

2010 > 2023

Mesures d'accompagnement environnementales

2014 > 2021

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

Aménagement du poste de sécurité de Radicatel
Modernisation des terminaux portuaires

GLOSSAIRE

> Tirant d'eau

Enfoncement du navire dans l'eau. Il se repère par les échelles de chiffres inscrites à l'avant et à l'arrière des navires et graduées soit en mètres et décimètres, soit en pieds anglais (un pied = 0,3048 m).

Cette plaquette s'exprime en tirant d'eau lu : le Port de Rouen prend en compte, pour les navires transitant de la mer vers les terminaux de Rouen, une densité de l'eau de 1,025 (tirant d'eau en eau salée) et une densité de 1 (tirant d'eau en eau douce) pour les navires transitant de Rouen vers la mer.

> Segment de navires

Groupe des navires de même catégorie de port en lourd (ici : Medium Range et Large Range).

> Mortes-eaux

Elles correspondent à des marées d'amplitude inférieure à la moyenne (coefficient inférieur à 70), par opposition aux vives-eaux.

> Vives-eaux

Elles correspondent à des marées d'amplitude supérieure à la moyenne (coefficient supérieur à 70), par opposition aux mortes-eaux. Dans le vocabulaire courant, on parle souvent de «grandes marées» pour désigner les vives-eaux

> Entrée

Import (transit de la mer vers Rouen)

> Sortie

Export (transit de Rouen vers la mer)

CONTACTS

CAPITAINERIE DE HAROPA - PORT DE ROUEN
Tél. : +33 (0)2 35 52 54 00
Mail : harbourmaster@rouen.port.fr

PILOTAGE DE LA SEINE
Tél. : + 33 (0) 2 32 10 24 01
Mail : majoramont@pilote-seine.fr



www.rouen-haropaports.com

Conception / réalisation : Parimage - 12/2019
Crédit photo : A. Janin / HAROPA - Port de Rouen
Edité par le Grand Port Maritime de Rouen
Document non contractuel



Cofinancé par l'Union européenne

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

