

# PROJET D'EXTENSION À L'AMONT DU QUAI DE RADICATEL À SAINT-JEAN-DE-FOLLEVILLE

Dossier de concertation préalable  
du 1<sup>er</sup> au 31 mars 2021



## TABLE DES MATIERES

<b>CONTEXTE DU PROJET ET RAPPEL REGLEMENTAIRE .....</b>	<b>3</b>
CONTEXTE GENERAL.....	3
CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	5
RAPPEL DES MODALITES DE LA CONCERTATION .....	6
<b>OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET Y COMPRIS SON COUT ESTIMATIF .....</b>	<b>7</b>
OBJECTIFS DU PROJET.....	7
DESCRIPTION DU PROJET.....	7
<b>PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET .....</b>	<b>10</b>
<b>LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET.....</b>	<b>10</b>
<b>APERCU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>11</b>
ETUDE D'IMPACT ET ETUDES SUPPORT PERMETTANT DE DEFINIR L'IMPACT .....	11
PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS IDENTIFIEES A CE STADE.....	11
APPLICATION DE LA SEQUENCE EVITER REDUIRE COMPENSER AU PROJET D'EXTENSION DU QUAI DE RADICATEL.....	12
<b>SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES .....</b>	<b>14</b>
RAPPEL DU CONTEXTE ACTUEL .....	14
AUTRES SOLUTIONS ENVISAGEES .....	15

## LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Localisation du projet sur la commune de Saint-Jean-de-Folleville (76).....</i>	<i>3</i>
<i>Figure 2 : Plan de situation des ouvrages sur le site de Radicatel.....</i>	<i>4</i>
<i>Figure 3 : Localisation du projet d'extension du quai de Radicatel.....</i>	<i>5</i>
<i>Figure 4 : Solution d'allongement amont du quai de Radicatel et poste RORO décalé.....</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
<i>Figure 5 : Localisation de la future mesure compensatoire hydraulique.....</i>	<i>13</i>
<i>Figure 6 : Plan de situation des ouvrages sur le site de Radicatel.....</i>	<i>14</i>
<i>Figure 7 : Coupe type au droit du quai de Radicatel .....</i>	<i>15</i>
<i>Figure 8 : Rempiètement aval.....</i>	<i>16</i>
<i>Figure 9 : Rempiètement amont .....</i>	<i>16</i>
<i>Figure 10 : Allongement du quai à l'amont.....</i>	<i>16</i>



## CONTEXTE DU PROJET ET RAPPEL REGLEMENTAIRE

L'Estuaire de la Seine est le siège de trafics maritime et fluvial liés aux navires de commerce qui assurent les importations et les exportations de marchandises à destination ou en provenance du Port de Rouen. Ainsi, HAROPA - Port de Rouen a traité un trafic de 28,9 millions de tonnes en 2019 (trafic maritime et fluvial), et a accueilli 2632 navires. Il est le premier port de l'ouest européen pour l'exportation de céréales, le premier port français pour l'agro-industrie, le groupage et les produits papetiers, le deuxième port français pour le bois, le troisième port français pour les produits pétroliers raffinés et le cinquième port français en tonnage. Son positionnement géographique et commercial, à l'aval de l'hinterland le plus riche de France (25 millions de consommateurs situés dans un rayon de 200 km) en fait un port stratégique au sein de l'axe Seine.

### CONTEXTE GENERAL

Afin de développer le trafic sur l'aval de son territoire, HAROPA - Port de Rouen souhaite étendre le quai de Radicatel situé sur la rive droite de la Seine à 4 km à l'aval du site pétrochimique de Port Jérôme, sur la commune de Saint-Jean-de-Folleville en Seine-Maritime (76).



Figure 1 : Localisation du projet sur la commune de Saint-Jean-de-Folleville (76)

Les ouvrages nautiques situés dans le secteur sont :

- Le quai existant de Radicatel,
- Le poste de sécurité de Radicatel situé à l'aval du quai existant,
- Le poste RORO de Radicatel situé à l'amont du quai existant de Radicatel.

Le projet d'extension de quai se situe à l'amont du quai existant de Radicatel, à l'emplacement actuel du poste RORO entre les PK 353,600 et 353,900.

Le quai de Radicatel d'une longueur de 420 m a été construit en 1974. C'est un quai plein constitué d'un double rideau de palplanches liaisonné de deux niveaux de tirants complété d'un terre-plein d'une surface d'environ 5 ha. Une desserte routière adaptée aux convois exceptionnels raccorde directement le terminal de Radicatel à la raffinerie de Port Jérôme et à la zone logistique en arrière du quai.

Actuellement, le quai de Radicatel accueille la dernière ligne régulière de conteneurs du Port de Rouen (Europe Antilles). En complément, des colis lourds, (éoliennes terrestres, fournitures lourdes pour la raffinerie de Port-Jérôme) et ponctuellement des trafics de vracs (graves de mer, gluten...) sont traités sur ce quai.

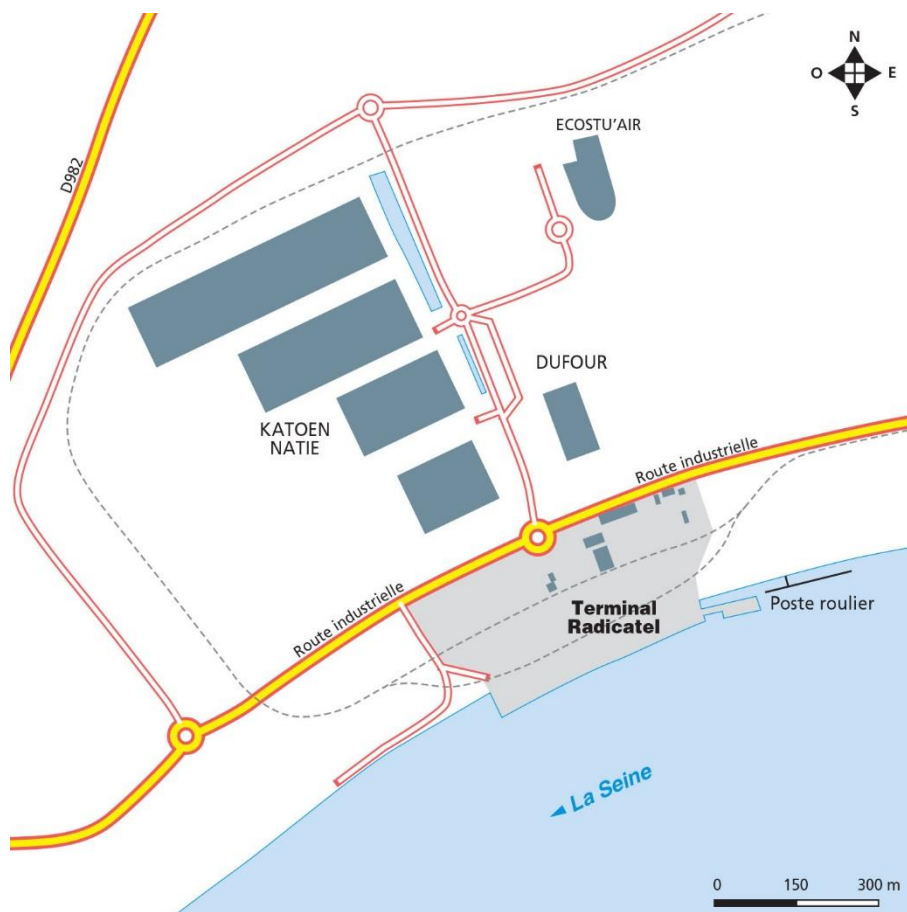


Figure 2 : Plan de situation des ouvrages sur le site de Radicatel

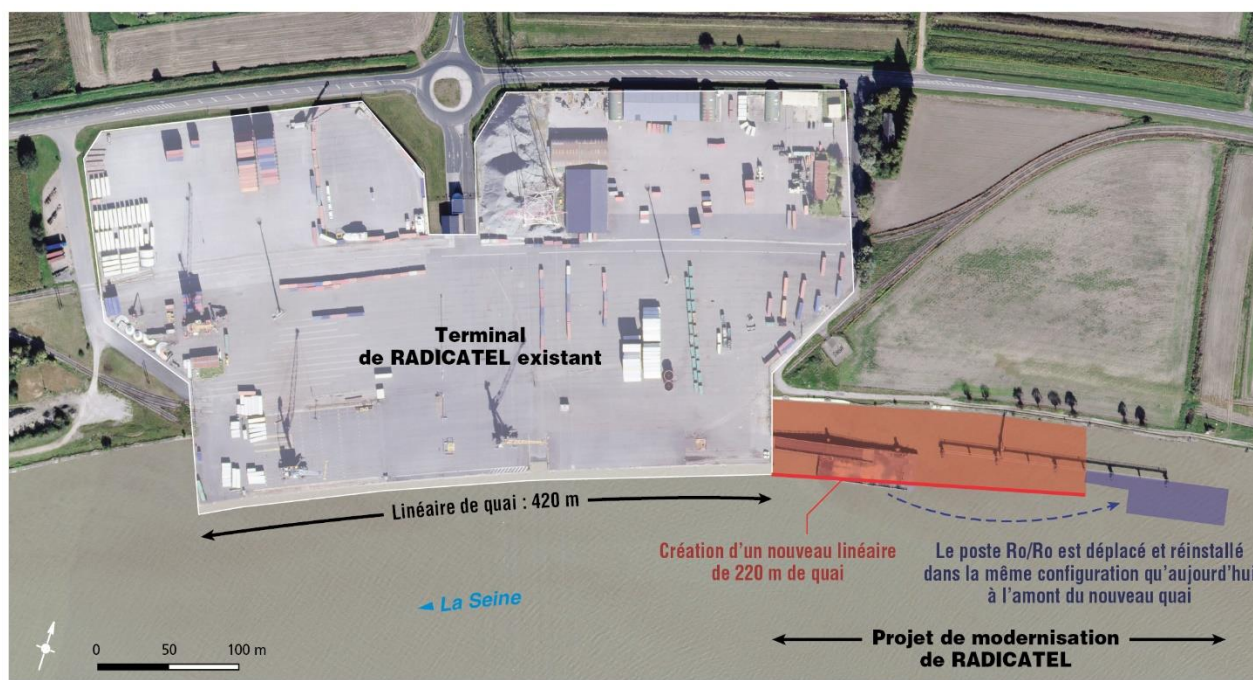


Figure 3 : Localisation du projet d'extension du quai de RadicateL

## CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Les travaux d'allongement du quai et de dragage sont soumis aux procédures suivantes :

- **Une autorisation Loi sur l'Eau** au titre des articles L214-1 et suivants du Code de l'Environnement (intégrant l'évaluation des incidences Natura 2000),
- **Une évaluation environnementale** au titre de des articles L.122-1 et suivants (article R122-2 rubrique 9° Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales),
- **Une enquête publique conformément aux articles R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement (article L123-2.I)**

Par ailleurs, le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes, fixe les nouvelles modalités d'information du public. Les projets dont le montant de financement public excède 10M€ doivent faire l'objet d'une Déclaration d'Intention par le maître d'ouvrage, dont les modalités sont fixées aux articles L.121-18 et suivants du Code de l'Environnement.

Le projet entre dans le champ d'application de ce décret et la déclaration d'intention de ce projet a été mise en ligne sur le site internet de la Préfecture de Seine-Maritime entre le 6 octobre 2020 et le 6 février 2021 conformément à la réglementation. Cette déclaration d'intention prévoit les modalités de la concertation objet du présent dossier.



Pour l'application des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable établit un dossier de la concertation, objet du présent document, qui comprend notamment :

- les objectifs et caractéristiques principales du projet, y compris son coût estimatif ;
- le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté ;
- un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées.

## RAPPEL DES MODALITES DE LA CONCERTATION

En vertu de l'article L121-17 du Code de l'Environnement, HAROPA - Port de Rouen prend l'initiative d'organiser une concertation préalable selon les modalités librement fixées et dans le respect des articles L121-15-1 à L121-17 et R121-19 à R121-24 du même Code.

La concertation préalable du public aura lieu du 1er au 31 mars 2021.

Des registres de concertation préalable seront mis à disposition du public pour lui permettre de s'exprimer. Le dossier de concertation ainsi que les registres seront disponibles au siège de HAROPA - Port de Rouen, dans les locaux de son Service Territorial situé à Saint-Jean-de-Folleville, ainsi que dans les mairies des communes concernées par le projet à compter du 1er mars 2021.

Le dossier de concertation préalable du public est également consultable sur la plateforme accessible à tous où chacun peut s'exprimer :

**[www.haropaports.com/fr/rouen/extension-du-quai-de-radicatel](http://www.haropaports.com/fr/rouen/extension-du-quai-de-radicatel)**

A l'issue de la concertation, le bilan de cette concertation sera rendu public (synthèse des observations, propositions présentées, évolutions du projet résultant de ladite concertation) et mis en ligne sur le site internet indiqué ci-dessus.

## OBJECTIFS ET CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET Y COMPRIS SON COUT ESTIMATIF

### OBJECTIFS DU PROJET

Par sa localisation et son mode d'exploitation actuel, le terminal de Radicatel correspond aux besoins de certains petits armateurs (niche carriers) qu'ils ne peuvent satisfaire ailleurs sur l'axe Seine et plus généralement dans la Région Normandie.

Les atouts du terminal de Radicatel sont les suivants :

- Une déviation très réduite par rapport au premier couloir de circulation maritime mondiale,
- Un chenalage très court,
- L'absence d'écluse à franchir pour arriver au terminal,
- Une manutention opérationnelle dès l'arrivée du navire à quai,
- Une compétence/expertise reconnue dans le chargement/déchargement de cargaisons mixtes et complexes,
- Un tarif dans le marché européen (en particulier pour les trafics Shortsea conteneurisés).

Suite à diverses études, différentes pistes d'amélioration ont été identifiées afin de permettre le développement du terminal :

- Augmenter la capacité de desserte ferroviaire pour développer l'hinterland conteneurisé du Shortsea via une connexion vers le port du Havre,
- Augmenter la profondeur d'eau en bord à quai. Actuellement, la profondeur d'eau le long du quai est de 10 m maximum. Les caractéristiques du quai existant n'autorisent pas un approfondissement au-delà.

Ainsi, le terminal de Radicatel doit par conséquent impérativement se moderniser et adapter ses capacités nautiques, en cohérence avec le Programme d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen.

### DESCRIPTION DU PROJET

Ce projet de développement du quai de Radicatel vise à augmenter les capacités d'accueil, de manutention et de stockage des marchandises chargées et déchargées à Radicatel, en portant le nombre de mètres linéaires du quai à 640.

Ce projet s'inscrit par ailleurs dans le prolongement des travaux qui ont été menés ces dernières années dans le cadre du Projet d'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen, dans la mesure où la souille de ce futur quai sera au gabarit du chenal approfondi (soit 11,70 m de tirant d'eau à la descente).

Ainsi, les clients implantés autour du terminal de Radicatel pourront bénéficier de capacités nautiques de premier plan.

L'objectif du projet d'extension est à la fois de sécuriser le trafic conventionnel et conteneurisé existant et de permettre le développement de lignes Shortsea.

De plus, la construction d'une usine de production d'hydrogène à Port-Jérôme – le projet H2V Normandy – et la création d'une station terrestre multi-carburants vont permettre d'offrir de nouveaux services. A terme, le site de Radicatel devrait pouvoir proposer l'avitaillement en nouveaux carburants pour le transport fluvial, voire le transport maritime.

Le projet consiste à réaliser 240 ml de quai avec les caractéristiques suivantes :

- Cote d'exploitation : -10.60 m CMH ;
- Surcharge admissible : 4 t/m<sup>2</sup> ;
- Grue portuaire type HMK 360 ou LHM 500 en bord à quai ;
- Déplacement admissible maximum : 55 000 tonnes (à 85 000 tonnes)

Le front d'accostage sera aligné sur l'ancien quai de manière à réaliser la souille en dehors du chenal de navigation, ce qui améliore les conditions nautiques existantes.

Des études géotechniques et environnementales ont été menées sur les matériaux à extraire des souilles afin de les valoriser. Ces matériaux pourront être majoritairement dragués avec les engins du Port de Rouen puis valorisés sur l'installation de transit située à proximité avant de les réemployer en matériaux constitutifs du quai et des plateformes.

Le terre-plein d'environ 1 ha sera équipé d'un système de traitement des eaux de ruissellement. Ce terre-plein sera réalisé dans la continuité du terre-plein existant afin de permettre l'évolution des outillages depuis le quai ancien vers le nouveau quai et une gestion indifférenciée des terre-pleins.

L'allongement du quai vers l'amont nécessite de déplacer en préalable le front d'accostage et le ponton flottant constituant le poste RORO.

Le décalage du poste RORO d'environ 240 mètres vers l'amont permettra le cas échéant de réaliser des travaux complémentaires pour permettre l'accueil de navire de type panamax vraquier, au gabarit chenal approfondi, sur le quai allongé.

Le montant du chantier est évalué à 17,2 M € HT, financé par HAROPA - Port de Rouen, la région Normandie et l'Etat.



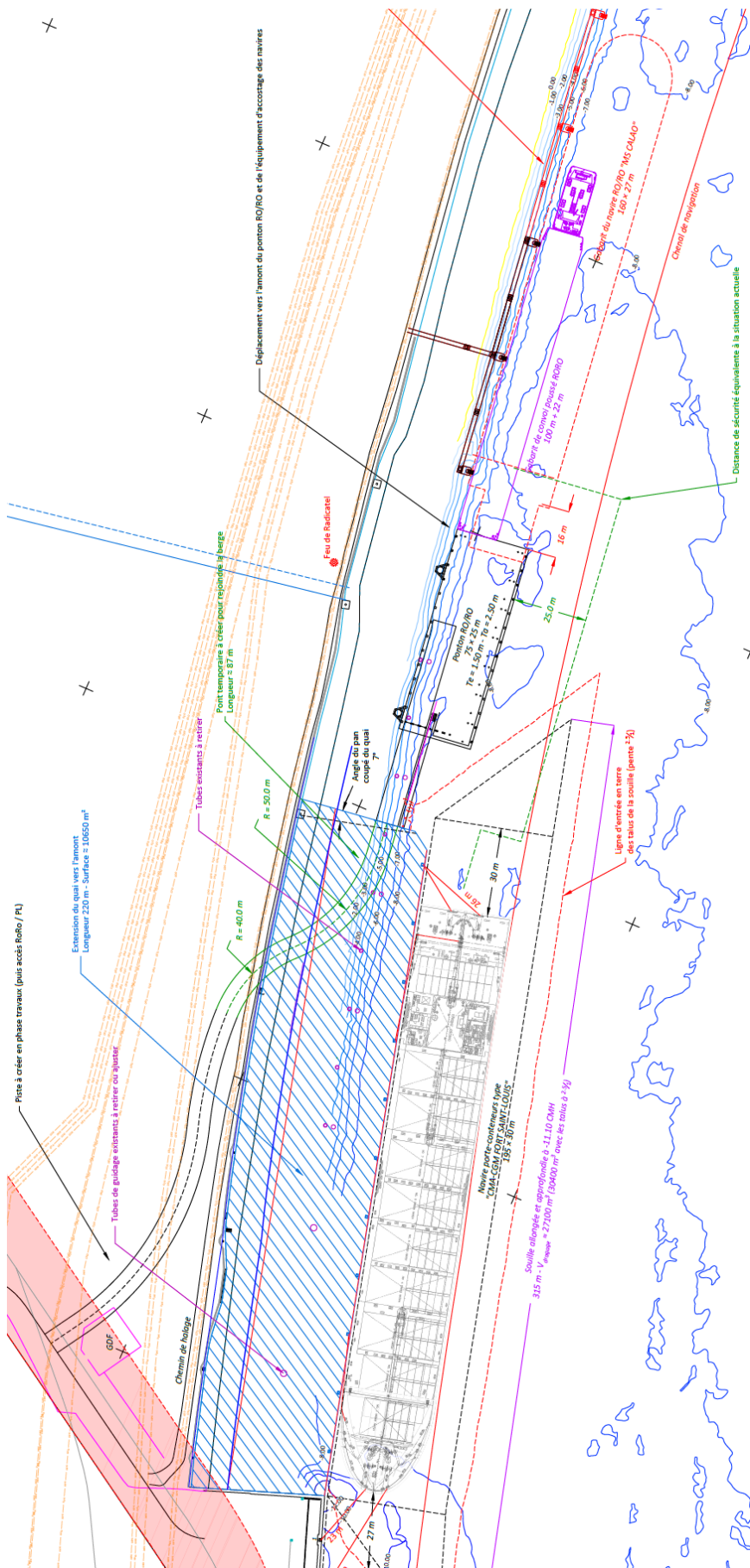


Figure 4 : Solution d'allongement amont du quai de Radicatel et poste RORO décalé

## PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

Le projet stratégique 2014-2019 de HAROPA - Port de Rouen, approuvé le 2 octobre 2015 et ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 22 octobre 2014, identifie le secteur de Port-Jérôme comme étant un site stratégique pour le développement économique à l'échelle régionale. Ce site bénéficie, pour les marchandises diverses, des modes de transport suivants :

- Mode de transport routier (à proximité en particulier des axes autoroutiers A13-A29-A28),
- Mode de transport ferroviaire,
- Mode de transport maritime,
- Mode de transport fluvial.

Une étude prospective réalisée par le cabinet SAMARCANDE en 2011, en partenariat avec l'Agence Caux Seine Développement, HAROPA - Port de Rouen et la Communauté de Commune Caux Vallée de Seine (actuellement Caux Seine Agglo) avait confirmé les potentiels de développement et l'attractivité du terminal de Radicatel notamment.

## LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Le projet se situe dans le département de la Seine-Maritime, sur la commune de Saint-Jean-de-Folleville en rive droite de la Seine. Les mesures compensatoires engendrées par le projet se situent sur la commune de Lillebonne.

Les impacts du projet ne concernent pas d'autres communes, toutefois, les retombées économiques du projet justifient d'élargir les communes intégrées à cette phase de concertation. Ainsi, les communes de Port-Jérôme-sur-Seine et Caux Seine Agglo ont été intégrées à cette démarche de concertation préalable.

## APERCU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Compte-tenu de sa localisation et de son dimensionnement, les incidences potentielles du projet sur l'environnement concernent principalement la qualité de l'air et l'hydraulique lié à l'aménagement du quai en Seine (modification du profil en travers et en long de la Seine).

### ETUDE D'IMPACT ET ETUDES SUPPORT PERMETTANT DE DEFINIR L'IMPACT

Pour qualifier et quantifier les impacts potentiels du projet sur l'environnement, HAROPA - Port de Rouen réalisera les études spécifiques ci-dessous qui viendront compléter l'Etude d'Impact du projet :

- Une évaluation socio-économique du projet, le projet permettant de réaliser des bénéfices environnementaux grâce au report modal qu'il induit pour le transport de conteneurs.
- Des études géotechniques et hydrogéologiques ont été réalisées.
- Des analyses chimiques des sédiments à draguer dans la souille ont été réalisées afin de caractériser la nature des sédiments dragués et leur devenir.
- Une étude hydraulique afin de définir l'impact éventuel du projet sur la ligne d'eau et les crues.
- Un inventaire faune flore réalisé en 2013 et 2019.
- Un inventaire pédologique des sols afin de définir leur caractère humide (zone cultivée située en arrière du quai).

### PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS IDENTIFIEES A CE STADE

Au niveau hydraulique et notamment au niveau de l'impact du projet sur l'écoulement de Seine, il s'agit d'un allongement de quai contiguë au quai existant et de ce fait la réduction de profil du fleuve existe déjà ; elle sera simplement différée de 220 m vers l'amont. Quantitativement il n'y aura pas d'impact supplémentaire.

De plus, le prolongement du quai de Radicatel dans le lit mineur de la Seine n'aura pas d'impact qualitatif ni quantitatif sur les eaux de surface et les eaux souterraines car le quai fera l'objet d'une gestion des eaux pluviales avant rejet en Seine (tamponnement et traitement). En effet, un séparateur à hydrocarbure sera mis en place afin de traiter la pollution chronique avant rejet en Seine. De plus, des vannes de sectionnement permettront de retenir et traiter les eaux en cas de pollution accidentelle.

Le principal impact identifié est la perte du volume d'expansion de crue lié à l'aménagement du quai dans le lit mineur de la Seine. Une étude spécifique a permis de définir le volume à compenser de 6 000 m<sup>3</sup> qui sera compensé sur le site en arrière de la Darse de Lillebonne.

La cartographie des zones humides réalisée en 2012/2013 a permis de localiser la présence de zones humides en limite de la voirie au Nord du projet. L'installation de la base vie lors de la phase chantier a pris en compte cet enjeu et son périmètre a été modifié afin d'éviter les zones humides.

Concernant les impacts potentiels sur la biodiversité, la campagne d'inventaires écologiques (faune/flore/habitat) réalisée en 2013 et mise à jour en 2019 n'a révélé aucun enjeu faunistique ou floristique



dans la zone d'emprise du projet (projet en dehors de sites faisant l'objet d'une réglementation ou inventaire de type ZNIEFF). Les habitats rencontrés correspondent à des champs cultivés et des berges artificielles sans enjeu de conservation.

Au niveau du contexte humain, le site étant localisé dans la zone industrielle de Port Jérôme, les premières habitations sont à plus de 1 600 m du projet limitant le risque de nuisances sonores. Par ailleurs, le projet consiste à prolonger un quai existant à l'emplacement d'un poste RoRo qui sera décalé à l'amont du nouveau quai (souille déjà existante).

D'un point de vue socio-économique, le projet permet de réaliser des bénéfices environnementaux grâce au report modal qu'il induit pour le transport de conteneurs.

## **APPLICATION DE LA SEQUENCE « EVITER, REDUIRE, COMPENSER » (ERC) AU PROJET D'EXTENSION DU QUAI DE RADICATEL**

La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

### **Mesures d'évitement**

Les mesures d'évitement identifiées à ce stade sont liées à l'extension du quai existant au niveau d'une zone portuaire identifiée 'à aménager' dans le projet stratégique de HAROPA Port de Rouen. De plus, la zone humide extraite du périmètre de la base vie constitue également une mesure d'évitement.

### **Mesures de réduction**

La mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales sur le quai avec limitation du débit de rejet en Seine et le traitement des eaux du quai avant rejet en Seine constitue une mesure de réduction de l'impact sur les eaux superficielles.

De plus, le projet prévoit, pour le remblaiement du quai, l'utilisation de sédiments de dragage en provenance de l'installation de transit de Port-Jérôme localisée à quelques kilomètres du projet limitant l'impact sur la ressource en matériaux et la réduisant également la distance de transport de ces matériaux.

### **Mesures compensatoires hydraulique**

Le principal impact identifié est la perte du volume d'expansion de crue lié à l'aménagement du quai dans le lit mineur. Une étude spécifique a permis de définir le volume à compenser de 6 000 m<sup>3</sup> qui sera compensé sur le site de la Darse de Lillebonne, site ayant fait l'objet d'une restauration écologique dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet d'amélioration des accès de HAROPA Port de Rouen.

Le projet de mesure compensatoire hydraulique consistera à terrasser entre 1 et 1,5 ha sur environ 40 cm (dépressions avec plusieurs niveaux pour diversifier les habitats) sur la prairie en arrière de la mesure d'accompagnement et à terrasser la berge du Commerce en pente douce afin de créer le volume à compenser.



*Figure 5 : Localisation de la future mesure compensatoire hydraulique (Lillebonne)*

## SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

### RAPPEL DU CONTEXTE ACTUEL

Le quai de Radicatel a une longueur de 410 m et a été construit en 1974. C'est un quai plein constitué d'un double rideau de palplanches liaisonné de deux niveaux de tirants complété d'un terre-plein d'une surface d'environ 5 HA. Une desserte routière adaptée aux convois exceptionnels raccorde directement le terminal de Radicatel à la raffinerie de Port Jérôme et à la zone logistique en arrière du quai.



**Figure 6 : Plan de situation des ouvrages sur le site de Radicatel**

A l'amont du quai, le poste RORO est composé de 5 ducs d'albe d'accostage et d'amarrage permettant l'accueil de navire fluviomaritime et de barges avec un déplacement maximal de 20 000 tonnes. Le déchargement roulier est réalisé sur un 1 ponton flottant. Une rampe en béton fixée au quai permet de faire transiter les poids lourds.

A l'aval du quai, le poste d'attente et de secours de Radicatel a été livré en 2019. Ce poste d'attente et de secours est constitué Ce secteur constitue également la zone d'évitage permettant l'accueil des navires accostant à Radicatel cap aval.

Un certain nombre de contraintes limitent, toutefois, les possibilités de développement sur ce quai, notamment :

- Un tirant d'eau admissible de 10,4 m maximum ;
- Une capacité portante ne permettant pas d'utiliser des grues mobiles lourdes bord à quai, ce qui limite l'accueil de navire de plus grande largeur ;
- La présence d'une ligne aérienne haute tension sur le quai empêchant une exploitation en continu du front d'accostage ;
- Une courbure du quai limitant la longueur des navires pouvant être accueillie ;



- Une souille située partiellement dans le chenal de navigation, ce qui contraint également la largeur des navires pouvant être accueillis sans conséquences sur la navigation dans le chenal.

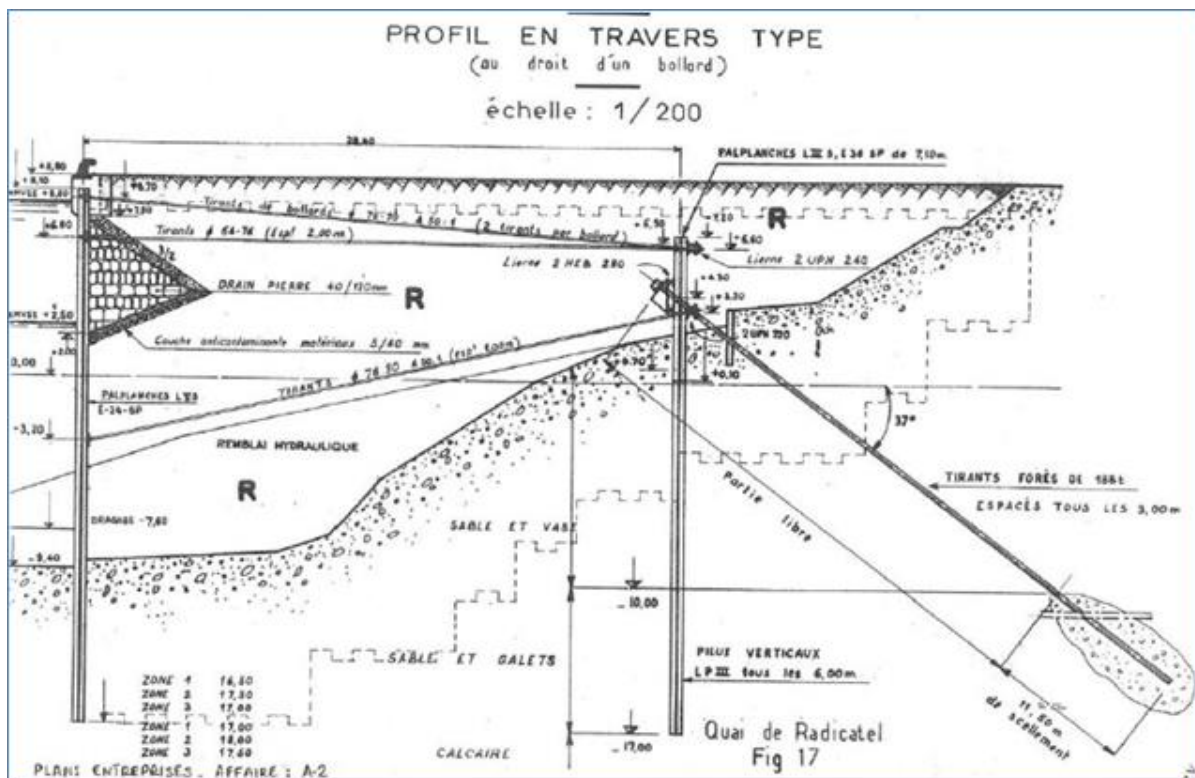


Figure 7 : Coupe type au droit du quai de Radicatel

Le développement envisagé sur le terminal de Radicatel nécessite l'accueil de porte-conteneurs de petites dimensions (2000 – 3000 EVP) avec des tirants d'eau compatibles avec le chenal approfondi lors du programme d'amélioration des accès du Port de Rouen (11,70 m).

## AUTRES SOLUTIONS ENVISAGEES

Pour accompagner ce développement du terminal de Radicatel, une étude de modernisation de ce terminal a été réalisée en 2019. Cette étude a porté sur trois scénarios d'aménagement d'un poste maritime approfondi :

- Rempiètement aval du quai de Radicatel à la cote d'exploitation,
- Rempiètement amont et allongement amont du quai de Radicatel,
- Allongement du quai de Radicatel à l'amont du quai de Radicatel.

Les esquisses de ces schémas sont présentées sur les figures ci-après.

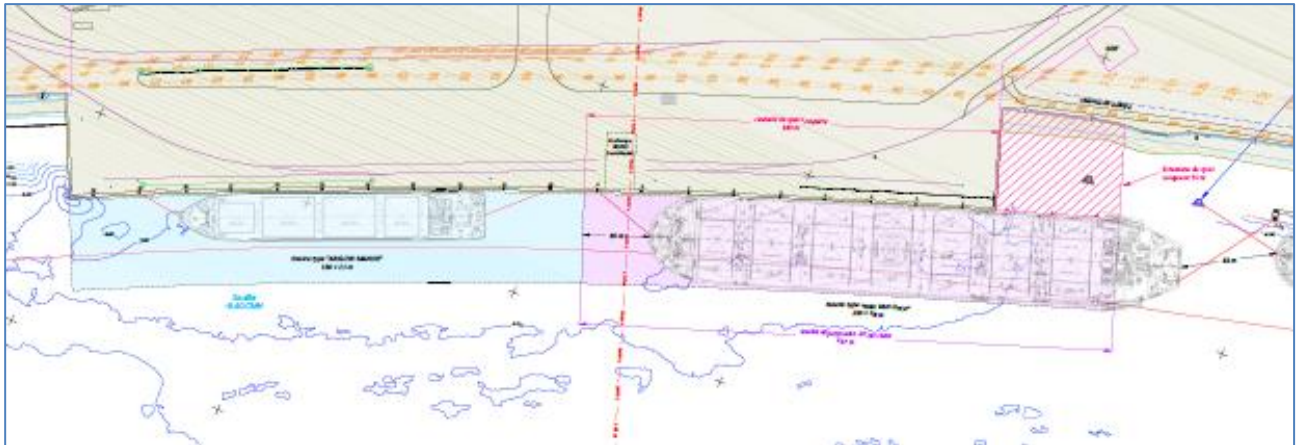


Figure 8 : Rempiètement aval

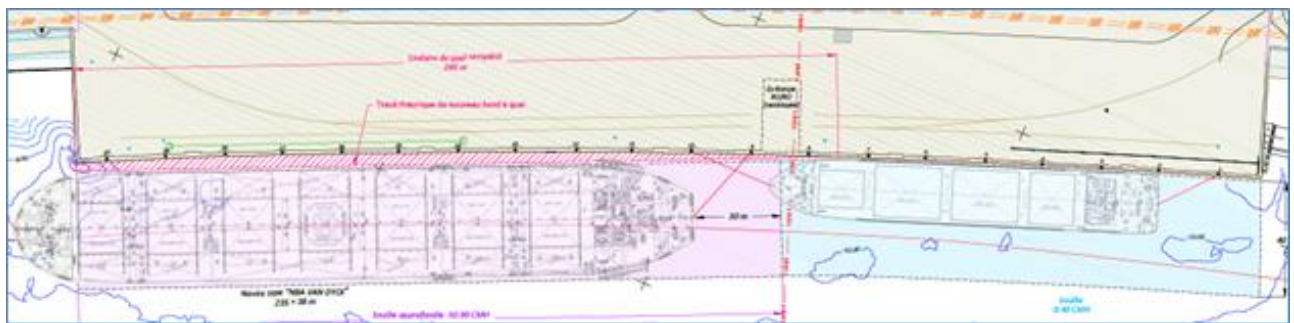


Figure 9 : Rempiètement amont

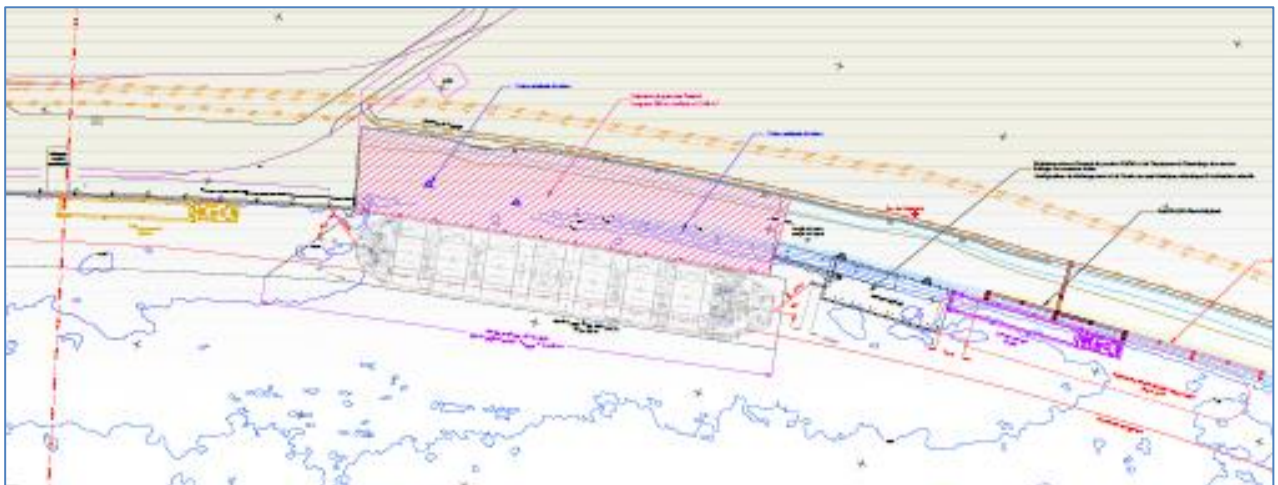


Figure 10 : Allongement du quai à l'amont

Les résultats intermédiaires de ces études préliminaires ont été discutés en décembre 2019. Il s'avère que la solution d'allongement amont du quai est préférable, puisque, d'une part :

- Les travaux peuvent être réalisés sans interruption de l'exploitation sur le terminal. Cette condition est primordiale car l'arrêt du terminal pendant toute la durée des travaux (15 mois) mettrait en péril l'activité de l'opérateur sur site ainsi que le maintien de la ligne régulière sur le quai de Radicatel (la dernière du Port de Rouen) ;
- Le quai de Radicatel comporte une structure particulière résultant des désordres apparus pendant la construction. Aussi, le rempiètement et le renforcement de ce quai sont plus complexes, plus coûteux et amènent des risques pour l'ouvrage en phase construction plus importants que la construction d'un ouvrage neuf indépendant.

D'autre part,

- Le prolongement du front d'accostage permet de compléter les trafics actuels par de nouvelles lignes régulières ;
- La surface bord à quai ainsi constituée permet d'augmenter la surface d'entreposage provisoire pour les trafics de colis lourds spots.





**HAROPA - PORT DE ROUEN**

34, Boulevard de Boisguilbert - BP 4075 - 76022 ROUEN Cedex 3

[www.haropaports.com/fr/rouen/extension-du-quai-de-radicatel](http://www.haropaports.com/fr/rouen/extension-du-quai-de-radicatel)

---