

## Retour sur... " Port de Rouen, l'arrogance outrecuidante du président de l'UPR "

(<http://normandie.canalblog.com/archives/2018/11/27/36898410.html>)

Sur le blog : L'ETOILE de NORMANDIE, le webzine de l'unité normande  
(<http://normandie.canalblog.com/>)

L'un des commentateurs de l'article du 22 novembre dernier vers lequel je retourne aujourd'hui, Fred, nous a fourni dans son commentaire du 25 novembre le fruit d'"Une petite recherche documentaire [qui] donne des détails des enjeux globaux et des considérations locales"

Je lui ai répondu le même jour par le commentaire suivant :

" Fred, je vais m'astreindre à vous répondre, même si de nombreux aspects des éléments que vous exposez ont déjà été passés au crible sur ce site, mais ça va demander du temps et un certain M.....x risque encore de me reprocher mon " o b s e s s i o n " a n t i - r o u e n n a i s e . . .  
Toutefois, j'aimerais savoir auparavant dans quelle mesure vous êtes en accord, ou pas, avec les éléments que vous exposez... qui penchent plutôt en faveur de... Rouen... Et pour cause : on y retrouve Christian Boulocher, qui vient de devenir président de l'UPR, Valérie Fourneyron, qui émargeait dans les instances portuaires rouennaises, et Charles Revet qui, sénateur très bien informé sur les questions maritimes et portuaires de l'axe Seine, est manifestement tombé sous l'ascendance de Valérie Fourneyron et de la communauté rouennaise notamment pour ce qui concerne le désenclavement ferroviaire du port du Havre, tout comme Édouard Philippe lorsqu'il était encore président de la Codah... "

Posté par Verdevase

Sans réaction de sa part, je m'astreins à lui répondre, même si de nombreux aspects des éléments qu'il a exposés ont déjà été passés au crible sur le site de l'Etoile de Normandie. Je focaliserai ma réponse sur certains éléments, pour ne pas alourdir l'analyse :

### 1.

**La position géographique et technique du port de Rouen, port maritime le plus amont de l'Île de France est un atout considérable qui doit être exploité au maximum pour faciliter le pré et post-acheminement dans des conditions de fluidité optimales.**

**Commentaire :**

**Voilà un indice fort évocateur : Le port de Rouen ne se conçoit pas comme un port normand, mais avant tout comme un port francilien... Il en découle qu'il donne la priorité à l'axe Seine, à Île-de-France et à Paris...**

**Il faut donc permettre une utilisation maximum de la voie d'eau, et l'amélioration des accès maritimes du Port de Rouen, est à notre sens INDISPENSABLE pour développer la co-modalité."**

**Commentaire :**

**C'est oublier qu'il y a au débouché de la Seine, un vrai Grand Port Maritime qui n'a pas besoin d'autant de déplacements de sédiments pour l'entretien de ses accès maritimes : seulement 2 Mm<sup>3</sup> environ par an contre plus de 4 Mm<sup>3</sup> pour l'entretien des accès maritimes du port de Rouen !**

### 2.

**"Pour moi, (Valérie Fourneyron, ndlr), Rouen est évidemment LE port de Paris. Rouen est le port qui possède le plus vaste hinterland : le bassin parisien.** Toute marchandise amenée à Rouen par le fleuve est non seulement moins coûteuse en matière d'environnement mais aussi en pré et post acheminement. Et je place en tête des nécessités absolues, l'aménagement de la desserte fluviale de Port 2000 ; la rupture de charge entre les porte-conteneurs du Havre et le fleuve n'est plus acceptable. Les atouts de tout l'axe Seine seront mieux exploités par la réalisation de cette desserte fluviale. Le positionnement géographique du Port de Rouen jouera alors à plein, en particulier vis-à-vis du canal Seine-Nord Europe. Il serait incompréhensible d'avoir investi tant d'argent public, et privé, dans Port 2000, si la desserte fluviale de Port 2000 n'était pas correctement traitée. Il y a urgence à traduire dans des actes ce que l'on a préparé ces derniers mois, pour porter l'avenir commun de l'axe Seine. C'est un enjeu collectif."

**Commentaire :**

**Presque d'accord avec Valérie Fourneyron quand elle déclare : « Pour moi, Rouen est évidemment LE port de Paris. »... si ce port est considéré comme un port FLUVIO-maritime, d'une part, et compte tenu que la communauté portuaire de Rouen a plus d'affinités avec la communauté économique de Paris et de l'Île-de-France !...**

**P.S. : Un arrière-pays (ou hinterland) est une zone continentale située en arrière d'une côte ou d'un fleuve, par opposition au littoral ; de ce fait, ne peut-on pas considérer que l'hinterland du port du Havre appartient plutôt à la première catégorie et celui de Rouen, situé à 120 km de la mer par la Seine, à la seconde... Une nuance qu'il ne faut pas perdre de vue...**

**3.**

**4.**

Sur le dragage du chenal vers le port de Rouen :

"Rouen est le 2ème port ouest-européen d'exportation de céréales. Port de fond d'estuaire, il a l'inconvénient que les droits de port doivent couvrir les frais d'entretien du chenal, du moins tant que l'État n'assume pas ses responsabilités en la matière."

La mission note que si l'État remplissait ses obligations en matière de financement du dragage des accès le GPM de Rouen pourrait réduire ses droits de port de plus de 18 % globalement ou bien engager d'autres mesures significatives d'amélioration de sa compétitivité. "

Commentaire :

« Rouen est le 2ème port ouest-européen d'exportation de céréales. » Ah bon !? Encore tout récemment, je lisais dans la presse, y compris spécialisée, qu'il était le premier !... Là encore, nous sommes sur une question centrale : depuis des lustres, les céréaliers et les négociants en céréales se sont installés à Rouen pour y charger celles-ci à l'export, et prétendent y rester perpétuellement, quelle que soit l'évolution de la taille des navires et l'ampleur des dragages du chenal d'accès de 120 km de longueur ! Pour parvenir à leurs fins, ils ne se sont pas contentés d'intriguer pour faire prendre en charge, au moins en majeure partie, par l'Etat et/ou les collectivités territoriales, des coûts de plus en plus exorbitants (les seconds après le port de Bordeaux en matière d'entretien annuel), ils ont aussi intrigué – et cela se poursuit aujourd'hui encore - pour ne pas que l'acheminement terrestre des céréales soit facilité jusqu'au port du Havre ! D'où leur opposition intransigeante à la réalisation d'un franchissement ferroviaire de la Seine proche du Havre, rappelée maladroitement en 2011 par M. Edouard Philippe en personne dans une discussion préalable à délibération du conseil communautaire de la Codah (\*) ; la possibilité d'organiser des transports massifiés de céréales par le train et par convois fluviaux jusqu'au Havre introduirait une remise en question de la rentabilité de transports maritimes depuis Rouen...

(\*)

#### AMENAGEMENT- HABITAT ET LOGEMENT

DELB-20110300 - AMENAGEMENT - SCOT LE HAVRE POINTE DE CAUX ESTUAIRE - PROJET - AVIS DE LA CODAH EN QUALITE D'AUTORITE COMPETENTE EN MATIERE DE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT ET D'ORGANISATION DES TRANSPORTS URBAINS ET EN TANT QU'EPCI MEMBRE.- -

.../...

**M. PHILIPPE** : S'agissant du franchissement par le sud, il n'a évidemment pas disparu du document, et vous l'avez souligné vous-même. C'est une option qui reste ouverte, et c'est d'ailleurs une option qui reste ouverte aussi dans le débat public pour la Ligne nouvelle, pour le transport passagers, et non pas pour le transport fret. C'est un sujet un peu différent, mais nous voyons bien que l'idée est comparable, et je me félicite que cette hypothèse soit encore présente dans le débat public, tel qu'il est soumis dans le dossier par R.F.F. Je me suis battu pour que ce soit mis à la discussion, nos amis rouennais considérant que cette hypothèse n'était pas admissible. Je pense que c'est bien que nous puissions en parler. Je crois, comme l'a dit Agathe CAHIERRE, qu'il était utile de le sortir de la partie prescriptive, car il n'y a pas d'étude démontrant qu'il devrait être à tel endroit plutôt qu'à tel autre. Ce n'est donc pas une question de prescription d'urbanisme, c'est bien une question de perspective ou de possibilité. Je pense qu'il faut donc laisser cette question ouverte, et c'est le sens de sa mention dans le Scot.

.../...

**En proportion du trafic global de chaque port, l'Etat participe plus pour l'entretien des accès au port de Rouen que pour celui des accès au port du Havre et, en tout état de cause, ne sommes-nous pas en présence d'une sorte de doublon...**

<b>Evolution des dépenses d'entretien (dont dragage) des ports de 2005 à 2012, en M €</b>									
Source : Cour des comptes - Rapport particulier - GIE Dragages Ports - Exercices 2005 à 2012									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total
GP MNSN	24,29	22,70	22,56	25,75	24,39	24,16	20,64	22,94	187,43
GP MR	18,91	20,54	22,79	20,48	21,66	18,51	21,03	24,36	168,28
GP MB	11,51	11,97	12,24	13,11	13,97	15,32	13,56	13,09	104,77
GP MH	19,25	17,64	16,78	17,12	18,17	23,55	22,32	24,00	158,83
GP MD	10,23	9,39	9,27	10,13	10,88	9,52	10,59	12,01	82,02
GP MLR		2,17	2,64	2,79	2,90	2,30	2,49	2,84	18,13
<b>TOTAL</b>	<b>84,19</b>	<b>84,41</b>	<b>86,28</b>	<b>89,38</b>	<b>91,96</b>	<b>98,35</b>	<b>90,64</b>	<b>99,25</b>	<b>719,46</b>
									à env. 2,6 M€ près
<b>Rappel évolution du trafic, en MT</b>									
Source : Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer									
GP MNSN	34,5	34,4	34,0	33,6	29,8	31,1	30,7	29,9	258,0
GP MR	22,0	23,3	22,2	22,7	23,3	26,7	25,4	21,2	186,8
GP MB	8,7	8,2	8,3	9,0	8,7	8,7	8,4	8,2	68,2
GP MH	75,0	73,9	78,8	80,5	73,8	70,2	67,6	63,5	583,3
GP MD	53,4	56,6	57,1	57,7	45,0	42,7	47,5	47,6	407,6
GP MLR	6,9	7,3	7,6	7,9	7,5	8,4	8,4	8,3	62,3
<b>TOTAL</b>	<b>200,5</b>	<b>203,7</b>	<b>208,0</b>	<b>211,4</b>	<b>188,1</b>	<b>187,8</b>	<b>188,0</b>	<b>178,7</b>	<b>1 566,2</b>
<b>Ratio coût sur trafic</b>									
GP MNSN	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,7
<b>GP M Rouen</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>1,1</b>	<b>0,9</b>
<b>GP M Bordeaux</b>	<b>1,3</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>
<b>GP M Le Havre</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>
GP MD	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2
GP MLR		0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
<b>TOTAL</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,4</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>
									moyenne
									0,7

5.

Un autre rapport de novembre 2017 : Gouvernance\_des\_ports\_de\_la\_VDS\_-\_PInire.pdf  
[http://www.profilinfo.fr/doc\\_num.php?explnum\\_id=15523](http://www.profilinfo.fr/doc_num.php?explnum_id=15523)

Commentaire :

Il s'agit d'un rapport du Ceser de Normandie.

Nombre de personnes auditionnées : 22, dont M. Philizot François, Délégué interministériel pour le développement de la Vallée de la Seine.

Nombre de « représentants » du Havre : 5 (22,7 %)

Nombre de « représentants » de Rouen : 8 (36,3 %)

Extraits divers :

"Les taux de couverture de cette dépense [de dragage] pour les ports oscillent autour de 30% au Havre et 51% à Rouen (moyenne enregistrée pour les années 2013 à 2015)."

"Les taux de couverture de l'année 2017 s'établissent à 52% pour le port du Havre et 87% pour le port de Rouen (source : HAROPA)"

Commentaire :

Chaque année, le volume de sédiments dragués pour l'entretien des accès maritimes au port de Rouen est au moins le double de celui dragué pour l'entretien des accès maritimes au port du Havre...

L'Etat applique à Rouen un taux de couverture supérieur ! On peut savoir pourquoi ?

"Proposition n° 3 : Utiliser l'augmentation des crédits de l'Etat consacrés au dragage pour permettre aux ports d'améliorer leur compétitivité"

"La coopération interportuaire sur la Vallée de Seine est une nécessité. Les ports du Havre, Rouen et Paris desservent un hinterland et un bassin de consommation quasi-identiques."

Commentaire :

Oui, mais est-ce logique ? L'hinterland du port du Havre ne serait-il pas un peu... étriqué, compte tenu de son positionnement, des facilités nautiques remarquables et du potentiel qu'il offre ?

.../...

"Proposition n°13 Desserte de l'hinterland, les investissements à réaliser

On ne reviendra pas ici sur l'importance qu'il convient d'accorder à la desserte de l'hinterland, du reste bien résumée par la formule « la bataille portuaire se gagne à terre ». L'enjeu principal est celui de la multimodalité. A

court-terme, il s'agit de finaliser des dossiers déjà engagés mais dont la réalisation est sans cesse retardée : la modernisation du tronçon ferroviaire Serqueux-Gisors, la fiabilisation de l'itinéraire fluvial entre Le Havre et Paris et la modernisation des infrastructures portuaires inscrites au CPIER. A plus long-terme, il s'agira de renforcer les axes de développement des grands ports maritimes, notamment vers l'Est pour le port du Havre (modernisation et électrification du tronçon entre Amiens et Châlons-en-Champagne, réalisation de la LNPN qui permettra de libérer des sillons sur l'itinéraire historique vers Paris) et vers le bassin céréalier de la Beauce pour Rouen (réalisation d'une connexion ferroviaire passant Evreux-Dreux-Chartres)."

Commentaire :

D'accord, mais les ports du Havre et de Rouen bénéficient-ils équitablement des mêmes facilités de dessertes ?

.../...

Extraits des stratégies :

\* "Au Havre : le défi du conteneur"

"Sur le volet intermodal, le GPMH réaffirme sa volonté de dynamiser les offres ferroviaires et fluviales, notamment en préservant la capacité d'accès des trains de fret en assurant une fiabilité maximale des sillons, et en réussissant la mise en service du terminal multimodal. Des financements européens (dans le cadre du RTE-T) seront sollicités, notamment en faveur de l'itinéraire via Serqueux-Gisors."

\* "A Rouen, réussir à consolider les trafics historiques"

**"Le port de Rouen veut contribuer à la montée en puissance des acheminements fluviaux (25% contre 20% aujourd'hui) et ferroviaire (10% contre 7% actuellement)."**

Commentaire :

**Pas d'objection à cela, mais pourquoi refuse-t-il au port du Havre des perspectives semblables dans le domaine ferroviaire ?**

\* "A Paris, la perspective du Canal Seine-Nord"

**En gros, la perspective principale pour le port du Havre est de faciliter le transfert des conteneurs vers le transport fluvial, et l'itinéraire Serqueux-Gisors pour le ferroviaire.**

Commentaire :

**C'est ce qu'on appelle la notion de complémentarité des ports du Havre et de Rouen considérée du point de vue de Rouen ; Le Havre avant-port de Rouen. Et pourquoi pas le point de vue inverse, non moins logique : Rouen arrière-port du Havre ?**