

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN



EXTENSION A L'AMONT DU QUAI DE RADICATEL (SAINT-JEAN-DE-FOLLEVILLE 76)

DECLARATION D'INTENTION



Septembre 2020

TABLE DES MATIERES

1.	CONTEXTE DU PROJET ET RAPPEL REGLEMENTAIRE.....	4
1.1.	CONTEXTE GENERAL	4
1.2.	ASPECT REGLEMENTAIRE.....	6
2.	MOTIVATIONS ET RAISONS D’ETRE DU PROJET.....	7
2.1.	RAISONS DU PROJET	7
2.2.	DESCRIPTION DU PROJET.....	7
3.	PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET	10
4.	Liste des communes correspondant au territoire susceptible d’être affecté par le projet	10
5.	APERCU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L’ENVIRONNEMENT	10
6.	SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES	11
6.1.	RAPPEL DU CONTEXTE ACTUEL.....	11
6.2.	AUTRES SOLUTIONS ENVISAGEES.....	13
7.	MODALITES DEJA ENVISAGEES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC	14
7.1.	LA CONCERTATION MIS EN PLACE DANS L’ELABORATION DU PROJET D’EXTENSION DU QUAI DE RADICATEL.....	15
7.2.	LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC	15
8.	PETITIONNAIRES	15

LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Localisation du projet sur la commune de Saint-Jean-de-Folleville (76)</i> -----	4
<i>Figure 2 : Plan de situation des ouvrages sur le site de Radicatel</i> -----	5
<i>Figure 3 : Localisation du projet d'extension du quai de Radicatel</i> -----	5
<i>Figure 4 : Solution d'allongement amont du quai de Radicatel et poste RORO décalé</i> -----	9
<i>Figure 5 : Plan de situation des ouvrages sur le site de Radicatel</i> -----	11
<i>Figure 6 : Coupe type au droit du quai de Radicatel</i> -----	12
<i>Figure 7 : Rempiètement aval</i> -----	13
<i>Figure 8 : Rempiètement amont</i> -----	13
<i>Figure 9 : Allongement du quai à l'amont</i> -----	14

1. 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, le port maritime 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.

1.1. CONTEXTE GENERAL

Afin de développer le trafic sur l'aval de son territoire, le Grand Port Maritime 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 Grand Port Maritime de Rouen (Europes 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.

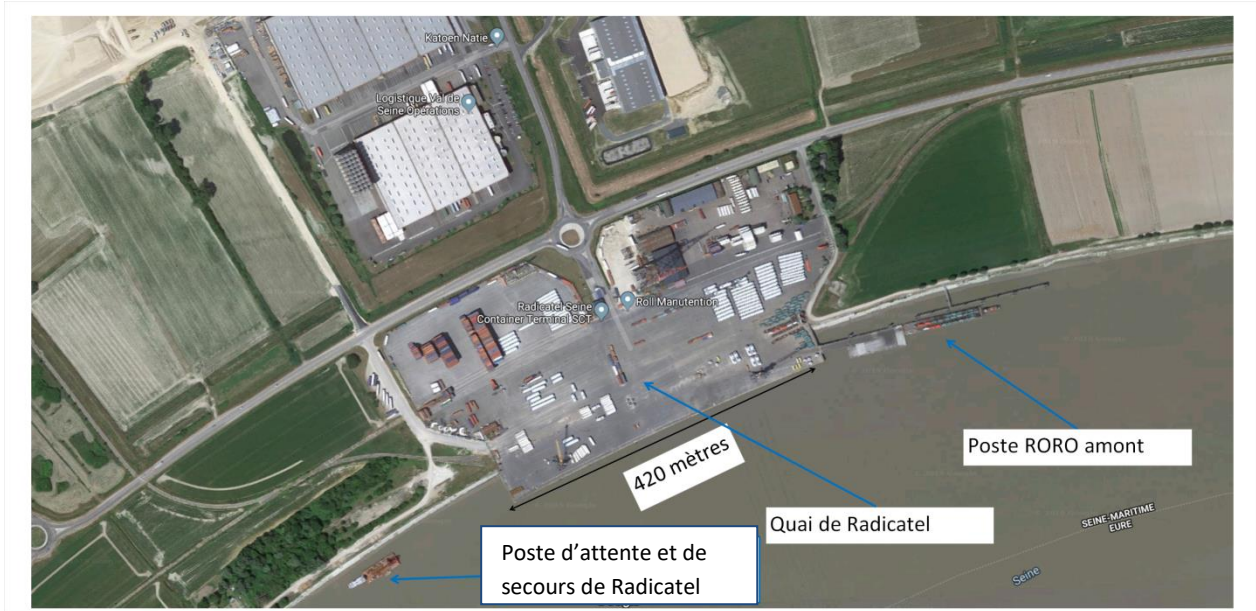


Figure 2 : Plan de situation des ouvrages sur le site de Radicatel



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

1.2. ASPECT 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 effectuée sur les bases des Documents d'Objectifs existants (DOCOB), ou, à défaut, des formulaires standards de données (FSD)) pour notamment la rubrique 3.1.2.0. *Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m et la rubrique 4.1.3.0 Dragage et ou rejet y afférant en milieu marin 3° dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent b) et dont le volume in situ dragué au cours de 12 mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m³.*
- **une évaluation environnementale au titre de des articles L.122-1 et suivants** : article R122-2 rubrique 9° Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales b) Ports de commerce, quai de chargement et de déchargement reliés à la terre et avant ports accessibles aux bateaux de plus 1 350 tonnes.
- **Une enquête publique conformément aux articles R.123-1 et suivants** du Code de l'Environnement (article L123-2.I. « Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption : 1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 »).

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 :

Article L121-18

I. - Pour les projets mentionnés au 1° de l'article L. 121-17-1, une déclaration d'intention est publiée par le maître d'ouvrage avant le dépôt de la demande d'autorisation.

Aucune participation telle que définie au chapitre III ne peut être engagée en l'absence de cette publication.

Cette déclaration d'intention est publiée sur un site internet et comporte les éléments suivants :

1° Les motivations et raisons d'être du projet ;

2° Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;

3° La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;

4° Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;

5° Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;

6° Les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.

Le projet entre dans le champ d'application de ce décret.

2. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

2.1. RAISONS 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.

2.2. 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 660.

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 à minima de deux lignes short-sea avec la Grande Bretagne et avec l'Irlande.

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

- Cote d'exploitation : -10.60 m CMH ;
- Surcharge admissible : 4 t/m² ;
- 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 GPMR 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.

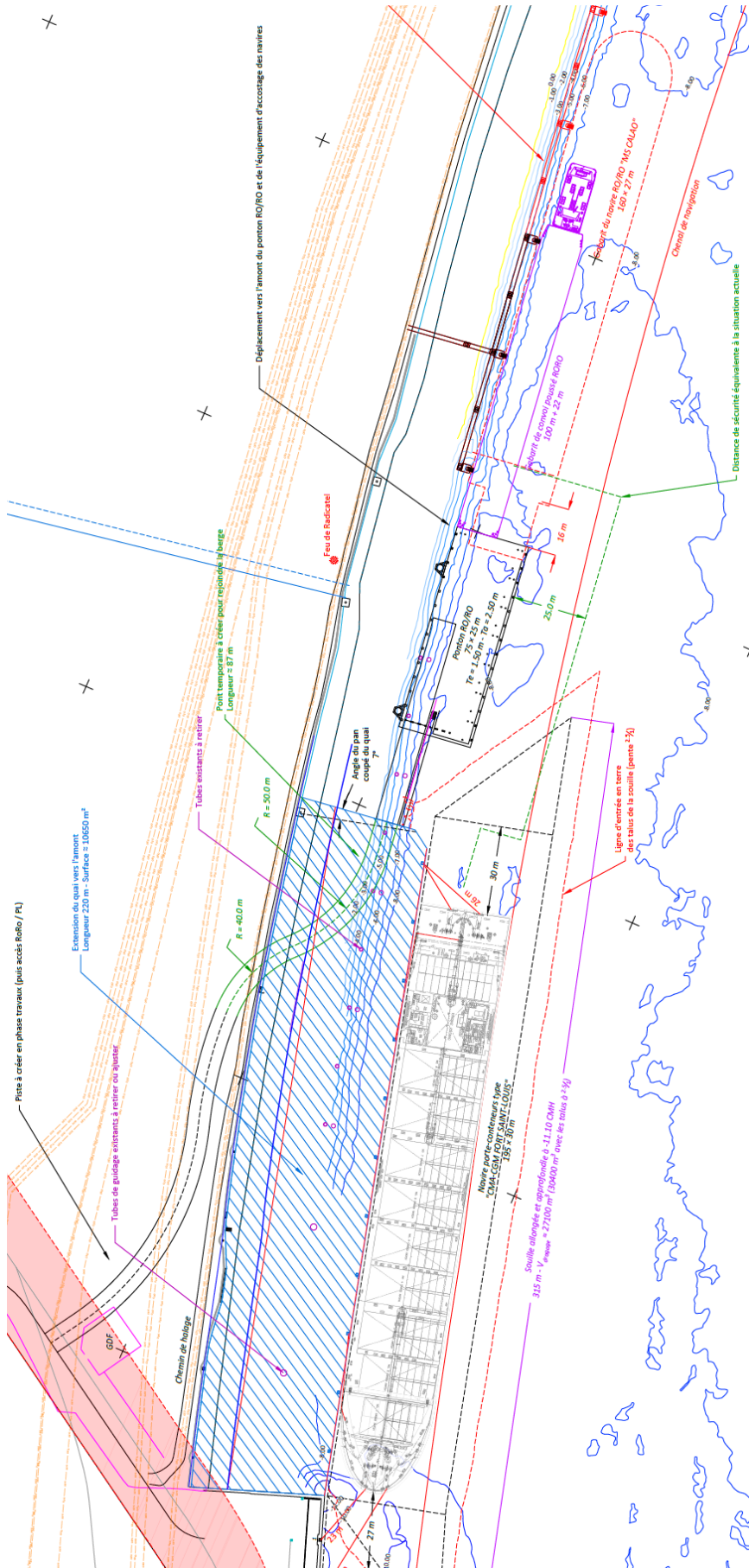


Figure 4 : Solution d'allongement amont du quai de Radicatel et poste RORO décalé

3. PLAN ET PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

Le projet stratégique 2014-2019 du GPMR, 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, le GPMR et la Communauté de Commune Caux Vallée de Seine avait confirmé les potentiels de développement et l'attractivité du terminal de Radicatel notamment.

4. 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 impacts du projet ne concernent pas d'autres communes.

5. 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).

Pour qualifier et quantifier les impacts potentiels du projet sur l'environnement, le Grand Port Maritime 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 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.

Par ailleurs concernant les impacts potentiels sur la biodiversité, une 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 aucun enjeu de conservation.

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 (souille déjà existante).

Plus précisément 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.

En effet, la ligne régulière short-sea qui doit démarrer en 2024 depuis le terminal de Radicatel aura pour destination Liverpool. L'hypothèse retenue est qu'un tiers du trafic que représente cette ligne régulière est actuellement transporté par camions depuis la région rouennaise jusqu'à Liverpool, en empruntant le ferry à Calais.

Ainsi, en complément des recettes opérationnelles de ce projet, deux types de bénéfices socio-économiques peuvent être valorisés :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre engendrée par la diminution du nombre de camions transportant les conteneurs de Radicatel à Calais ;
- La baisse des coûts logistiques pour le transport de conteneurs, dans la mesure où le gasoil n'entrera plus en compte dans la composition du prix du transport.

6. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

6.1. 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 5 : 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 HT 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.

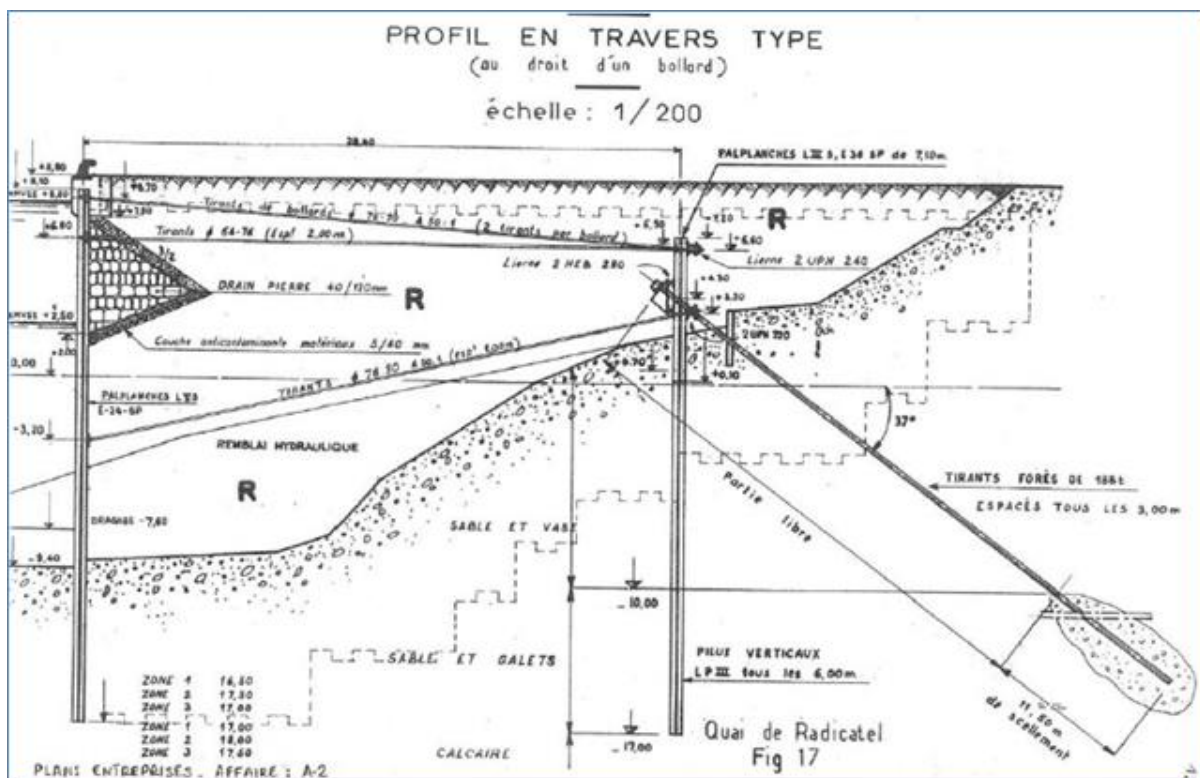


Figure 6 : Coupe type au droit du quai de Radicatel

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 Grand Port Maritime de Rouen (11,70 m).

6.2. 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 7 : Rempiètement aval

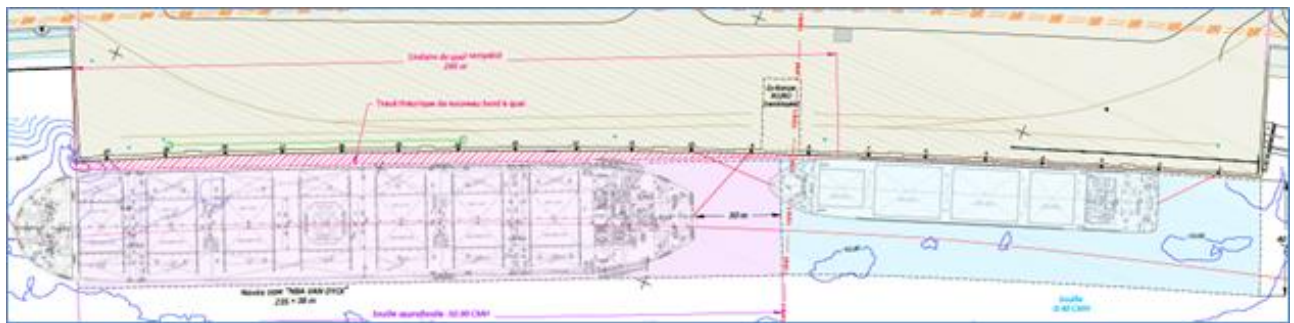


Figure 8 : Rempiètement amont

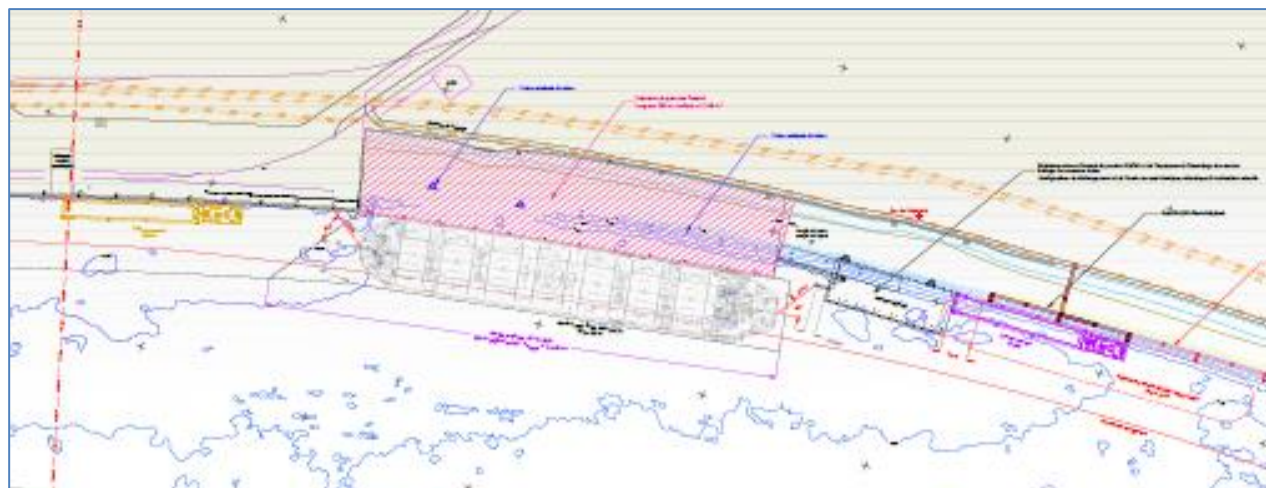


Figure 9 : Allongement du quai à l'amont

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 GPMR) ;
- 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.

7. MODALITES DEJA ENVISAGEES DE CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

En vertu de l'article L.121-17 du Code de l'Environnement, le Grand Port Maritime de Rouen prend conjointement l'initiative d'organiser une concertation préalable du public selon les modalités librement fixées et dans le respect des articles L.121-16 et R.121-19 et suivants du même Code.

Cette concertation permettra de faire remonter les enjeux de ce projet portés par les riverains et les parties prenantes de façon à les intégrer en amont dans la conception du projet.

7.1. LA CONCERTATION MIS EN PLACE DANS L'ÉLABORATION DU PROJET D'EXTENSION DU QUAI DE RADICATEL

Le projet d'extension du quai de Radicatel a été présenté au Conseil de Surveillance du GPMR le 20 mars 2020. Cette instance regroupe des représentants des services de l'État (DREAL, DDTM, Préfecture de Seine Maritime, Ministères), des collectivités locales (Conseil Départemental de la Seine Maritime, Région Normandie, communes et groupements de Collectivités territoriales) ainsi que des représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie Rouen Métropole ou de Voies Navigables de France.

Le client qui exploite le quai actuel de Radicatel a également été consulté et associé au projet lors de nombreuses rencontres réalisées à partir de décembre 2019.

7.2. LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

En vertu de l'article L121-17 du Code de l'Environnement, le 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 L.121-17 et R 121-19 à R.121-24 du même code.

Une concertation préalable d'une durée minimum de 15 jours et d'une durée maximale de 3 mois est envisagée par le GPMR. Les modalités de concertation préalable prévues sont les suivantes :

- - Registre de concertation préalable mis à disposition du public pour lui permettre de s'exprimer. Ce registre sera disponible au siège du port de Rouen ainsi que dans les bureaux situés à Radicatel, pendant une durée de 1 mois,
- - Plateforme accessible à tous sur le site internet du GPMR [https://https://www.haropaports.com/fr/rouen](https://www.haropaports.com/fr/rouen) où chacun peut s'exprimer pendant une période de 1 mois.

Toutes les modalités de la concertation préalable (lieux, horaires...) seront communiquées au public au moins 15 jours à l'avance par un avis diffusé sur le site internet HAROPA-Port de Rouen, par voie d'affichage au siège du port de Rouen, dans la Mairie de Saint-Jean-de-Folleville ainsi que dans les bureaux situés à Radicatel et par voie de presse.

La présente déclaration d'intention est publiée et téléchargeable sur le site internet HAROPA PORT DE ROUEN et sur le site internet des services de l'État et publiée par le biais d'un affichage dans les locaux du Port de Rouen (siège et bureaux de Radicatel).

8. PETITIONNAIRES

Rouen, le

Le président du Directoire du Grand Port Maritime de Rouen
P. GABET