



DÉBAT
PUBLIC

CAHIER D'ACTEUR

NOUVEAUX RÉACTEURS
NUCLÉAIRES ET PROJET PENLY

27.10.2022
27.02.2023

N°45 – 16 FEVRIER 2023



A PROPOS DE PORTS DE NORMANDIE
Propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, Ports de Normandie ce sont : 6 000 emplois directs et indirects (Etude INSEE 2016) / 435 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2022 / 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables et 2 futures bases de maintenance / 1.5 million de passagers transmanche par an / 7 millions de tonnes de marchandises par an / Près de 50 escales croisières par an et plus de 100 000 croisiéristes / 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 000 nuitées / +de 10 MT soit environ 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie / + de 300 mises à sec/an

Ports de Normandie est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des Départements du Calvados, de la Manche et de la Seine Maritime ainsi que des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires.

portsdenormandie.fr
contact@portsdenormandie.fr

Ports de Normandie constitue **l'affirmation d'une priorité et d'une ambition collectives et politiques au service de la stratégie portuaire et maritime de la Normandie** en matière de plaisance, pêche, croisière, commerce, transmanche, réparation navale et Energies Marines Renouvelables (EMR).

Autorité portuaire, Ports de Normandie **gère et aménage le domaine portuaire**. Pour ce qui concerne le Port de Dieppe, il a délégué l'exploitation du port à **la Régie Dieppoise des Activités Portuaires**. **Il est un outil au service du développement économique de son territoire**.

A proximité immédiate de l'EPR de Flamanville et des champs éoliens en mer normands, Ports de Normandie a saisi dès le début des années 2010, l'opportunité d'accueillir les activités nécessaires au mix énergétique national.

Cette stratégie s'est avérée payante, avec une activité industrielle et logistique particulièrement dynamique sur le port de Cherbourg.

L'EPR de Penly constitue **une nouvelle opportunité** dont comptent se saisir Ports de Normandie et son délégataire en termes **d'aménagement et de développement commercial du port**. **Le projet offre en effet l'opportunité technico-économique de développer des terre-pleins dont manque cruellement le port pour assurer son activité d'aujourd'hui et sa pérennité à moyen et long terme**.

Le projet d'EPR offre également une opportunité de remis niveau des accès ferroviaires du port qui permettrait la réduction n des impacts logistiques négatifs du chantier sur son environnement.



Débat public nouveaux réacteurs nucléaires et projet Penly
244 Boulevard Saint-Germain – 75007 Paris
nouveaux-reacteurs-nucleaires@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr/nouveaux-reacteurs-nucleaires-et-projet-penly



Port de Dieppe : un trafic limité et contraint par son foncier

Le port de commerce de Dieppe a enregistré en 2022 une activité de près de 1 000 escales, engendrant près de 1,5 MT de manutention de marchandises, et le transit de plus de 370 000 passagers.

L'examen de l'activité marchandises montre :

- Qu'au 2/3, elle est réalisée par l'activité transmanche, c'est-à-dire le transit de remorques routières. Ce marché est en repli à la suite du Brexit (ré-orientation des économies, procédures douanières...), induisant une compétition accrue entre opérateurs et ports.
- Que le 1/3 restant (420 KT environ) se divise en seulement 3 trafics : l'importation de granulats marins (387 KT), d'oléagineux (14 KT) et de composants de turbines éoliennes terrestres (26 KT)

Ce niveau et cette concentration d'activité du port de commerce, s'explique notamment par la configuration des espaces portuaires, organisée autour de 2 grands pôles : l'avant-port et le bassin de Paris.



Avant port de Dieppe ©Biplan-S.Leroy



Bassin de Paris ©AgenceBiplan.SLeroy

Plus de 95 % du tonnage (Transmanche et Granulats marins) s'effectue dans l'avant-port. Cet espace qui représente environ 10ha est saturé. A la suite du Brexit le port ne sait plus effectuer l'ensemble des contrôles au sein du terminal. Par exemple, les contrôles véto et phyto-sanitaire des marchandises sont effectués, à titre dérogatoire, au hangar d'Afrique dans le bassin du commerce.

La situation va encore se tendre prochainement avec les futurs contrôles des passagers issus de la réglementation EES. Ces contrôles induisent la prise d'empreintes biométriques des ressortissants pays tiers, dont les Britanniques, à la ligne frontière, c'est-à-dire sur le terminal ferry pour le transmanche.

Dans le même temps, le GIE « graves de mer » qui assure l'import de granulats marins, recherche du foncier additionnel pour exploiter plus efficacement le terrain portuaire mis à sa disposition et mieux satisfaire les besoins du territoire en matière de matériaux de construction, en offrant une offre alternative à l'ouverture de nouvelles carrières.

Le foncier attenant au Bassin de Paris représente une surface de 7 ha. Cette surface accueille les activités de réparation navale, d'importation de graines de

Colza et de pales d'éoliennes. La puissance des éoliennes progresse, entraînant l'allongement de la taille des composants : tours et pales notamment. Ainsi au gré des navires d'importations, les terrains sont régulièrement saturés, ce qui limite la quantité et rend très complexe l'implantation d'autres trafics réguliers.

Cette difficulté s'applique aux besoins logistiques du futur chantier logistique de de l'EPR de Penly. En l'état de la configuration du port, la participation du port de Dieppe à ce projet ne pourra être que partielle et limitée, ce qui aura pour effet d'augmenter l'empreinte environnementale de la construction de l'EPR.

L'EPR, une opportunité pour redonner des capacités foncières au port

a) Etendre le foncier du port de Dieppe : au cœur de la stratégie de Ports de Normandie
La stratégie à moyen et long terme de Ports de Normandie afin d'assurer la pérennité du port et développer son activité consiste donc à étendre ses capacités foncières.
Or, l'implantation du Bassin de Paris au cœur de la ville, la proximité immédiate du fleuve Arque sur son flan Est, limitent les possibilités aux abords immédiat de ce bassin.
1,5 ha ont été récemment acquis le long du cours de Dakar. Toutefois, les nouvelles possibilités à l'avenir apparaissent peu nombreuses.



Port de Dieppe©l'Europevueduciel

C'est pourquoi, Ports de Normandie a entamé en 2022 des études afin de mesurer la faisabilité juridique, technique, économique d'étendre d'une dizaine d'hectares les terre-pleins de l'avant-port, dont environ la moitié serait dédiée au transmanche, l'autre moitié au trafic de commerce conventionnel (vrac, colis). Les nouveaux terrains gagnés sur la mer pourraient être disponibles en 2026.

Cette étude de plus d'un million d'€ est soutenue pour environ 50% par l'Union Européenne. Le coût de cet ouvrage est de l'ordre de 25 M€.

b) Une opportunité pour conforter le modèle économique du projet d'extension foncière
Le projet EPR2 de Penly est prévu d'être réalisé sur la période 2024/2037 soit 14 ans. Il engendre une logistique majeure pour fournir le chantier :

- Matériaux de carrière pour réaliser la digue et l'assise de l'EPR.
- Matériaux de carrière et acier pour réaliser les coffrages

- Equipements industriels : plus 200 colis de plusieurs dizaines ou centaines de tonnes sont envisagés
- Composants divers

Disposer d'un port de commerce à moins de vingt kilomètres de l'EPR constitue une opportunité majeure pour EDF et ses sous-traitants dans le cadre de l'exécution logistique de ce projet industriel exceptionnel. C'est réciproquement une opportunité majeure pour Ports de Normandie de pouvoir louer immédiatement et sur une période longue tout ou partie des terre-pleins de l'avant-port que Ports de Normandie aura tout juste créés. La démolition du Hangar d'Afrique (Cf. art 3) pourrait s'envisager dans une cohérence fonctionnelle avec la remise à niveau de la voie ferrée située le port.

Cette concordance temporelle livraison/occupation de tout ou partie des terrains conforte sur le plan de l'activité l'intérêt de réaliser les terre-pleins, et dé-risque sur le plan économique et financier, le modèle économique que le port aura à construire et à justifier auprès de ses collectivités membres, mais aussi de ses financeurs externes : Union européenne (subvention, prêt), banques (prêt) notamment.

Cette première opportunité est complétée par une seconde : l'implantation des bâtiments de l'EPR nécessite de créer une emprise en creusant la falaise. EDF disposera donc de matériaux excédentaires, dont il n'a pas l'usage. Il lui sera possible de les stocker sur place mais ces matériaux de bonne qualité ne seront alors pas valorisés. Le port est intéressé par les recevoir afin de constituer le terre-plein portuaire. Le besoin global de matériaux de l'extension de terre-plein est de 2 M de m³, mais une économie peut être également générée pour des quantités moindres.

Ce transfert serait alors gagnant-gagnant : il représente une opportunité pour EDF de valoriser par un circuit court ses matériaux de construction excédentaires et de contribuer ainsi au rayonnement territorial de son chantier, et une limitation des coûts de dragage pour Ports de Normandie.

La soutenabilité environnementale du projet d'EPR en serait encore améliorée.

Une opportunité pour réorganiser et renforcer le port

L'extension des terrains portuaires permettra de réorganiser le port et lui donner les moyens de son développement futur :

- L'activité transmanche disposera des espaces adaptés pour faire face aux conséquences et notamment la réalisation des contrôles marchandises et des personnes sur le terminal, tout en fluidifiant les transit. Le fonctionnement est simplifié et rationalisé, donc plus efficace pour une compétitivité accrue.
- Cette extension permet aussi de libérer le hangar d'Afrique qui pourrait être démoli afin de redonner des terre-pleins aux activités actuelles (éolien terrestre et importation de Colza) ou futur, dont la logistique de l'EPR, notamment en lien avec les transbordements ferroviaires (Cf. §4). La logistique liée à l'EPR pourrait donc prendre place sur 2 lieux : les terre-pleins étendus dans l'avant-port et le bassin sans le hangar de d'Afrique

Accueillir sur le port une partie de l'activité logistique de l'EPR répond au besoin de diversification du port à court terme, mais lui permet également de mieux se projeter à moyen et long terme grâce à :

- L'usage régulier du port durant le cycle d'exploitation de l'EPR
- La valorisation et le développement de nouvelles pratiques et le développement de nouveaux savoir-faire issue de l'activité EPR, notamment dans la manutention portuaire,

- Un investissement par le port ou acteurs portuaires dans de nouveaux équipements possiblement mutualisés avec d'autres activités, rendu possible par une meilleure visibilité d'activité
 - L'ouverture vers de nouvelles opportunités de trafic et de recettes associées
 - Le maintien des métiers et le développement de l'emploi sur le port de Dieppe
 - La montée en compétence des agents portuaires et l'élargissement de l'offre de service
 - La contribution à l'équilibre budgétaire de la Régie avec les nouveaux flux de recettes générés

Le port a dans le passé déjà bénéficié de ces opportunités lors de la construction des tranches 1 et 2 de Penly, qui ont conduit à l'époque le port et EDF à réaliser le quai Gaston Lalitte. C'est ce modèle qu'il convient de reproduire pour que le port progresse au diapason de la Centrale de Penly.



Quai Gaston Lalitte ©Biplan-S.Leroy

Impact environnemental

L'EPR est susceptible de générer des impacts positifs à court, moyen et long terme pour le port, à condition que la réalisation des terre-pleins dans l'avant-port puisse être réalisés.

Le port rendra au territoire les bénéfices de cette extension sur le plan environnemental. D'abord l'opération déblais EPR/remblai port limitera le dragage nécessaire à la constitution sur terre-plein et donc l'impact sur la faune et flore marine. Par ailleurs, elle aidera EDF à soutenir le territoire en n'impactant pas significativement le montant de son investissement.

De même, la proximité du port avec le chantier permet d'envisager de faire du port un des hub logistique multimodal mer/fer/route pour faciliter la construction de l'EPR. Cela nécessiterait, dans la mesure où EDF le solliciterait, de réactiver l'embranchement ferroviaire du port et les voies portuaires situés le long de l'Arques. Le port est ouvert à discuter avec le propriétaire des voies, SNCF-réseau de cette possibilité.

Cette capacité multimodale permettra aux marchandises de rejoindre le site de construction en minimisant le recours aux camions :

- soit via des connexions maritimes directes par barge ou caboteur avec le site de l'EPR, de marchandises arrivées par voie maritime ou ferroviaire
- soit en limitant le trajet routier : le port pourra recevoir par voie maritime, les marchandises. Le trajet routier final étant réduit de cette manière à une petite vingtaine de kilomètres

Conclusion

Le chantier de l'EPR constitue une chance unique pour le port de Dieppe

- De développer un foncier, qui aujourd'hui contraint son bon fonctionnement et limite ses perspectives.
- De dynamiser son activité, donc l'emploi et la valeur ajoutée générés sur le territoire

L'extension du port nécessaire à la logistique par voie maritime du chantier de l'EPR, est en effet une opportunité technique, économique et financière pour lui de se reconfigurer, et de se réorganiser afin de se positionner dans une dynamique positive d'activité à brève échéance, mais également à moyen long terme.

Cette dynamique ne peut être que favorable à l'emploi sur le port mais également auprès des sous-traitants locaux qui travaillent en lien avec le port (transporteur, logisticien, entretien....)

La proximité du port au chantier, son caractère multimodal, constituent également des vecteurs de limitation des externalités négatives liées à la logistique de ce chantier extraordinaire

C'est pourquoi, Ports de Normandie considère favorablement, pour la pérennité du port de Dieppe, la réalisation de cet EPR.

