



Les transports maritimes bas-normands en 2005

Les transports maritimes bas-normands en 2005

Sommaire

Le transport de marchandises	3
<hr/>	
Le contexte national	3
Le trafic de marchandises des ports bas-normands en 2005	4
Le port de Caen-Ouistreham	5
Le port de Cherbourg	7
Le port de Honfleur	8
Le port de Granville	8
Le transport de voyageurs	9
<hr/>	
Le contexte national	9
Les données régionales	10
Les dates clés	11
Le port de Caen-Ouistreham	12
Le port de Cherbourg	12
Le port de Granville	12

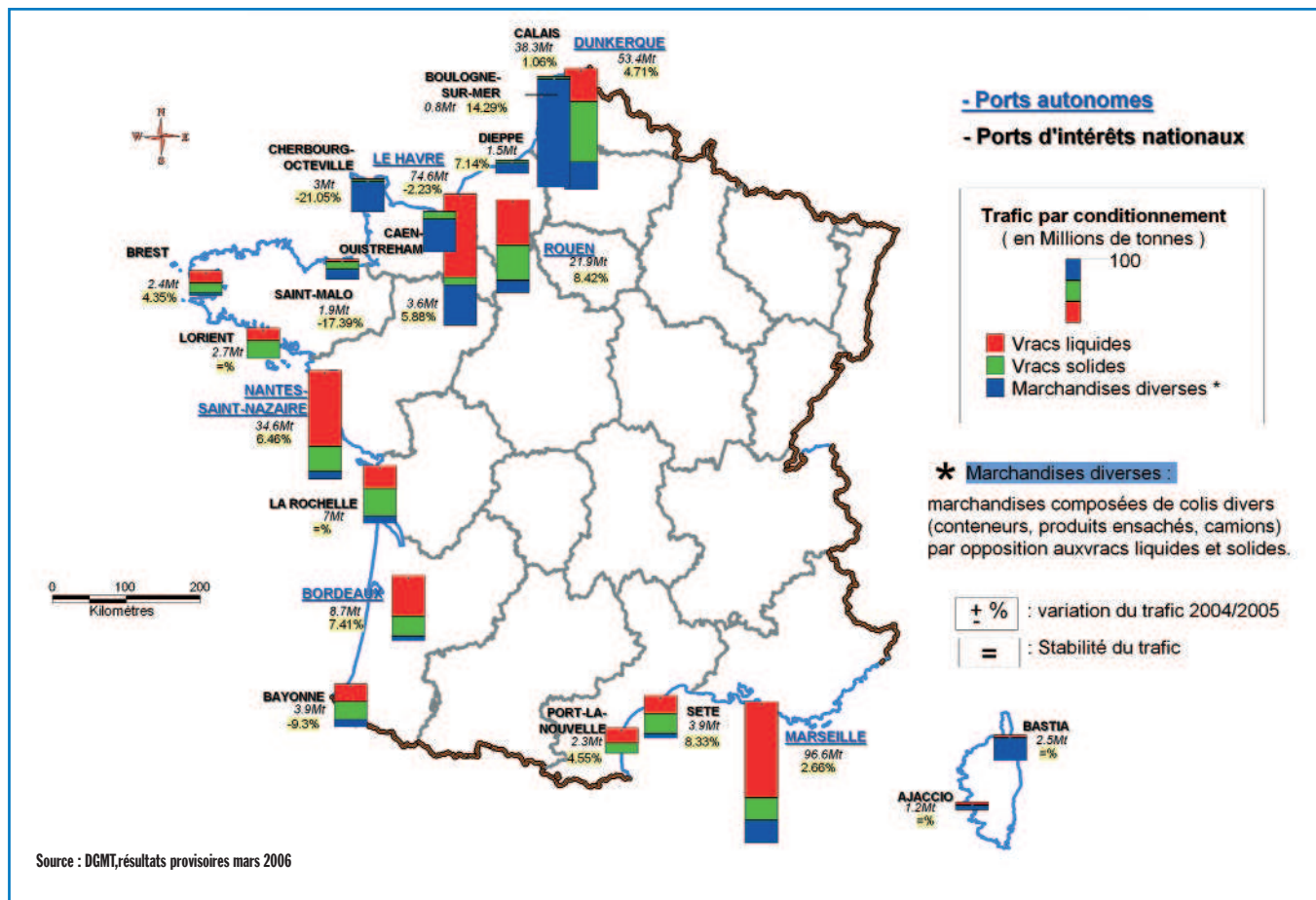
Le transport de marchandises

Le contexte national

Avec un trafic global de 370,6 millions de tonnes (hors avitaillement¹, tous ports confondus), l'année 2005 se situe au meilleur niveau par rapport aux trafics constatés au cours de la décennie écoulée. Les échanges progressent de 2,1% par rapport à 2004, confirmant ainsi la tendance régulière à la hausse observée depuis plusieurs années. Sur 10 ans, les trafics ont augmenté de près de 25%.

Trafic de marchandises 2005 des ports français		
Ports autonomes	Ports d'intérêt national	
Ports	Tonnage 2005	Évolution 2005-2004
Marseille	96 600 000	2,66%
Le Havre	75 200 000	-1,99%
Dunkerque	53 300 000	4,51%
Calais	38 301 665	1,05%
Nantes Saint-Nazaire	34 437 000	5,82%
Rouen	22 000 000	8,91%
Bordeaux	8 687 390	6,73%
La Rochelle	6 900 000	-1,57%
Bayonne	3 898 050	-9,27%
Sète	3 840 000	6,25%
Caen Ouistreham	3 582 000	5,23%
Cherbourg	3 145 935	-19,26%
Lorient	2 679 507	-0,27%
Bastia	2 500 000	stabilité
Brest	2 461 438	7,02%
En tonnes	DGMT, résultats provisoires mars 2006	

Le trafic total de marchandises des ports métropolitains en 2005

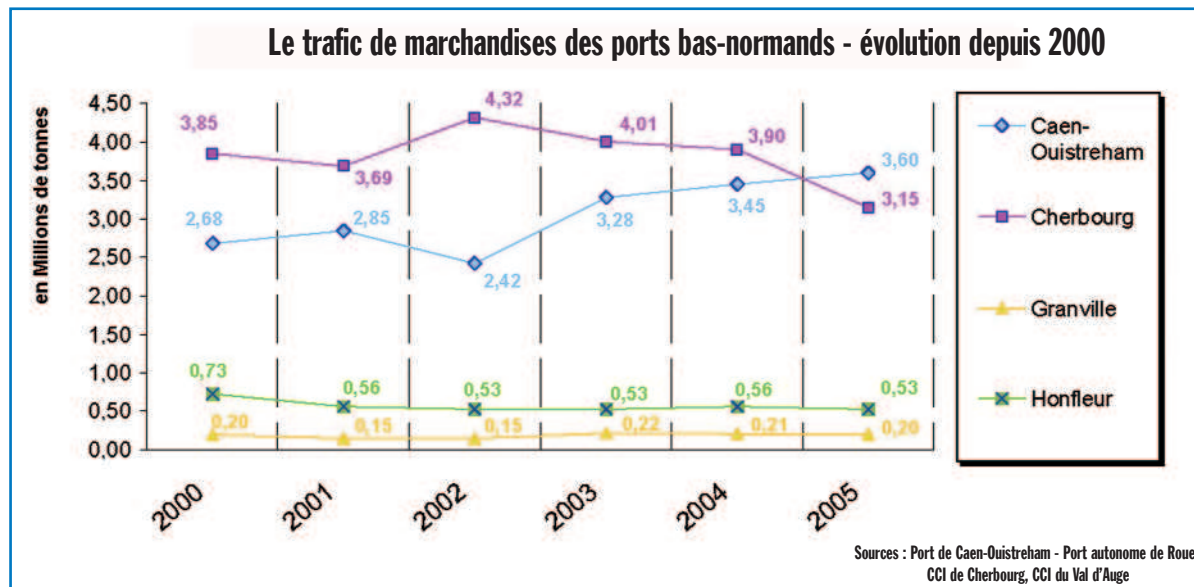


Le trafic des ports autonomes (290 millions de tonnes) est en hausse de 2,8% et celui des ports d'intérêt national légèrement en recul de 0,5% (DGMT, résultats provisoires mars 2006).

¹ Avitaillement : ensemble des provisions d'un navire

Le trafic de marchandises des ports bas-normands en 2005

(détail par produit)



MARCHANDISES	CAEN			CHERBOURG			GRANVILLE			HONFLEUR			
	2005	2004	Var. 05/04	2005	2004	Var. 05/04	2005	2004	Var. 05/04	2005	2004	Var. 05/04	
Houille	19 044	29 854	-36,21%										
Bois du nord	26 524	28 076	-5,53%										
Bois exotiques	95 216	81 931	16,21%										
Autres Bois										172 471	191 009	-9,71%	
Mélasses	9 059	5 294	71,12%										
Céréales	338 830	339 629	-0,24%										
Nourritures animales	13 193	0											
Engrais	91 322	110 375	-17,26%							41 788	53 149	-21,38%	
Ferrailles	78 292	113 037	-30,74%										
Ligne Algérie	911	5 234	-82,59%										
Plastiques													
Dérivés énergétiques										52 157	52 051	0,20%	
Explosifs				1 628	1 339	21,58%							
Enrochements				152 965	434 162	-64,77%							
Sables,graviers,granit				103 352	107 074	-3,48%				145 171	154 347	-5,95%	
Nucléaire				1 305	1 304	0,08%							
Conteneurs					36 098	-100,00%							
Soutage				0	4 720	-100,00%					43	96	-55,21%
Divers	61 349	62 270	-1,48%	5 555	15 481	-64,12%				54 142	56 948	-4,93%	
Tare des véhicules (car-ferries)	1 449 536	1 368 740	5,90%	1 434 635	1 716 518	-16,42%							
Tonnage marchandises (car-ferries)	1 398 724	1 259 404	11,06%	1 446 495	1 579 641	-8,43%							
Total Marchandises (en tonnes)	3 582 000	3 403 844	5,23%	3 145 935	3 896 337	-19,26%	197 328	206 398	-4,39%	525 799	555 382	-5,33%	
Nombre de voitures transportées	244 236	277 728	-12,06%	209 577	346 588	-39,53%							
Nombre de camions et Véhicules utilitaires	110 927	101 447	9,34%	103 083	113 941	-9,53%							

Sources : Port de Caen-Ouistreham - Port autonome de Rouen
CCI de Cherbourg, CCI du Pays d'Auge - Capitainerie du port de Granville

Le port de Caen-Ouistreham



La capitainerie de Caen-Ouistreham

En progression de 5,23% le port de Caen-Ouistreham termine l'année 2005 à hauteur de 3,58 millions de tonnes.

Dans l'histoire du port, il s'agit de la 5^{ème} meilleure année en trafic total. Avec le passage du port de la Rochelle au statut de port autonome, Caen arrive, de fait, à la 4^{ème} place des ports d'intérêt national.

Port amont¹ :

Le port amont, malgré le dynamisme du marché des bois exotiques (+16,21%) et la stabilité du trafic céréalier, est en repli de 5,41% par rapport à 2004. Il conserve toutefois une activité supérieure à 700 000 tonnes.

Plus précisément, 46% du trafic amont est réalisé grâce à l'activité céréalière des silos de Blainville (340 000 tonnes en 2005). Ce trafic, lié à l'arrière pays agricole de la Basse-Normandie, est complété par 90 000 tonnes d'import d'engrais essentiellement traité sur la plate-forme multivrac du Bassin d'Hérouville, 9 000 tonnes de mélasses opérées à Calix et 13 000 tonnes de tourteaux de soja.

Le port de Caen-Ouistreham en 2005

Statut :	Port d'intérêt national - Port de commerce - Trafic transmanche - Port de plaisance
Situation :	Façade maritime de la Manche (débouché direct sur la ville de Caen)
Principales activités 2005 :	
Commerce	Céréales, bois, engrais, ferrailles
Tonnages transportés	3 582 000 tonnes de fret
Transmanche	976 065 passagers
Directeur du Port :	Monsieur Lucien Bollotte Directeur régional et départemental de l'Équipement Tél : 02 31 43 15 00 - Fax : 02 31 43 15 10
Exploitant :	Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen
Contacts :	
Directeur des équipements portuaires	Monsieur Philippe Thieuv Tél : 02 31 35 63 00 - Fax : 02 31 43 15 30
Capitainerie	Monsieur Philippe Auzou Tél : 02 31 36 22 00 - Fax : 02 31 96 39 52
Plaisance	Port de plaisance de Ouistreham Tél : 02 31 96 91 37 - Fax : 02 31 96 91 47 Bassin de plaisance - Tél : 02 31 95 24 47
Site internet :	http://www.caen.port.fr

¹ Le port amont comprend le canal maritime de Caen à la mer, de la porte de l'Orne jusqu'aux écluses de Ouistreham.

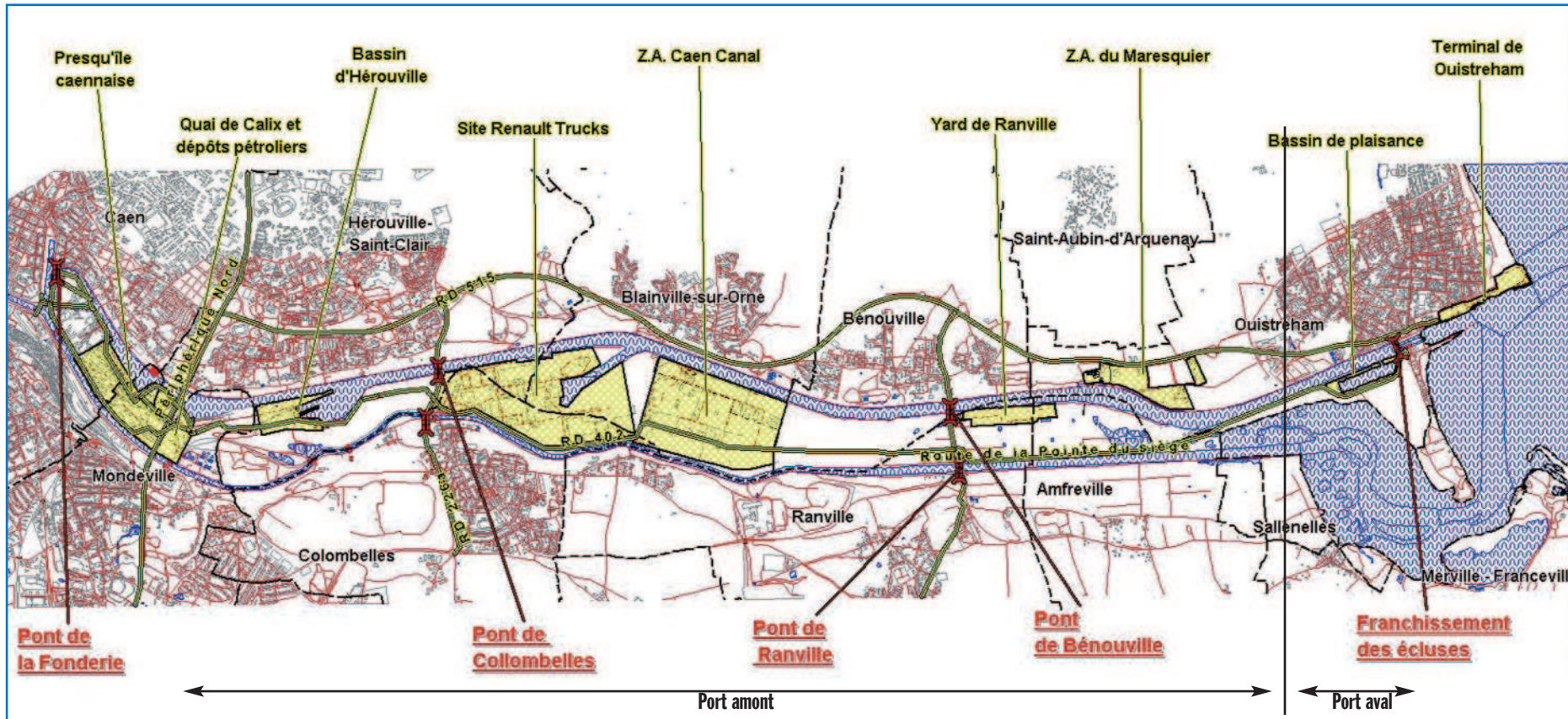
L'autre trafic du port amont est celui des bois exotiques, en progression de 16,21 % sur 2005. Les 95 000 tonnes manutentionnées se répartissent entre 54% de bois arrivés en provenance du Brésil et 46 % de bois africain en grumes ². C'est la première année que le bois brésilien, en très forte progression, (+63%) dépasse le trafic en provenance d'Afrique (-13%).

L'année 2005 a néanmoins connu des baisses importantes sur des trafics conjoncturels, comme la ferraille (- 31% à 78 000 tonnes) ou le charbon (-36% à 19 000 tonnes). Les bois du Nord restent à peu près stables à 27 000 tonnes.

En revanche, des trafics comme le sel, destiné au déneigement (34 000 tonnes) ou le clinker ³ (14 500 tonnes) prennent de l'importance.

Port aval ⁴ :

Cette baisse du trafic de marchandises sur le port amont est compensée par une progression de 8,38 % du trafic fret sur le port aval de Ouistreham, avec un trafic de 110 927 camions (soit une hausse de 9,34%).



Le plan du port de Caen-Ouistreham

Source : DDEI4 / SMAHE / BEGCH - Octobre 2004
échelle 1/37 250

² **Grumes** : tronc d'un arbre abattu, ébranché mais non écorcé.

³ **Clinker** : dérivé du ciment

⁴ **Le port aval** se situe du Nord des écluses à la limite Sud du chenal d'accès. Ce secteur comprend : l'embouchure de l'Orne, les postes du terminal de Ouistreham, l'apponement Est des pêcheurs, le ponton d'attente plaisance, la cale d'échouage, l'apponement du musoir central des navires de servitude, l'apponement Ouest des pêcheurs et le mouillage léger de Merville-Franceville.

Le port de Cherbourg



Vue du port de Cherbourg

En 2005, il a été observé globalement un manque de capacité sur l'Angleterre pour le trafic de poids lourds. En effet, à l'inverse du trafic passagers (-39%), le trafic fret tend à se développer. On constate ainsi depuis quelques années une progression du volume des échanges fret avec la Grande-Bretagne comprise entre 3 et 5 % par an.

Avec une présence moins marquée sur l'activité fret, le départ de P&O à l'automne 2004 a pu être plus facilement compensé par une offre élargie de la Brittany-Ferries.

Le Barfleur a assuré pendant la saison (de juin à septembre 2005) les deux lignes Cherbourg-Portsmouth et Cherbourg-Poole (une rotation par jour sur chaque ligne). Hors saison (de septembre à juin), le Bretagne et le Val de Loire ont été affectés sur la ligne Cherbourg-Portsmouth. Le Coutances est resté fidèle à la route Cherbourg-Poole avec deux rotations par jour.

La Brittany-Ferries n'a toutefois pas réussi à trouver un nouveau frèteur, compte tenu du marché très tendu de l'affrètement. Il sera nécessaire d'attendre la mise en service du Coutances 2 pour retrouver une croissance significative sur les lignes de Poole et Portsmouth. Aussi, dans un marché en croissance, l'offre de Cherbourg vers l'Angleterre n'a pu satisfaire pleinement les demandes des transporteurs routiers, en termes de capacité ou d'horaires de départ.

Les travaux réalisés au cours de l'année 2005 ont permis de valider le projet d'autoroutes de la mer proposé par la Chambre de Commerce et d'Industrie Cherbourg Cotentin.

L'année 2005 a débuté avec la création de l'association Eurocoast Network Association regroupant les ports de Cuxhaven (Allemagne), Oostende (Belgique), Rosslare (Irlande), Ferrol (Espagne) et Cherbourg. Ce projet va maintenant entrer dans la phase finale de validation. Les démarches en

Le port de Cherbourg en 2005

Statut :	Port d'intérêt national - Port de commerce - Port transmanche
Situation :	Façade maritime de la Manche
Principales activités 2005 :	
Commerce	Total fret : 3 145 935 tonnes
Nombre de passagers	836 569 passagers
Dont transmanche	806 665 passagers
Directeur du Port :	Monsieur Pierre Sallenave (DDE 50) Directeur départemental de l'Équipement Tél : 02 33 06 39 00 - Fax : 02 33 06 39 08
Exploitant :	Chambre de Commerce et d'Industrie Cherbourg Cotentin
Contacts :	Monsieur Jacques Meslindrey Responsable de la promotion commerciale du port Tél : 02 33 23 32 00 - Fax : 02 33 23 32 36 Mel : concedes@cherbourg.channel-tm-fr/ccicc
Capitainerie	Tél : 02 33 20 41 25 - Fax : 02 33 20 69 29
Site internet :	http://www.port-cherbourg.com

cours portent sur la recherche de partenaires, compagnies maritimes et utilisateurs potentiels, afin de pouvoir établir le prévisionnel financier des différents services proposés.

Cette démarche va également permettre au projet de Cherbourg, soutenu par la région Basse-Normandie et le Conseil général de la Manche, de répondre aux appels à projet lancés par la France dans le cadre des programmes RTE-T (réseaux transeuropéens de transport) ou par la Commission européenne pour le programme Marco Polo.

L'année 2006 doit donc être décisive et hisser ce projet au rang d'autoroutes de la mer pour les régions de l'ouest de l'Europe.

Le port de Honfleur



crédit photo : F. Leroy

Vue du port de Honfleur - Manutention de grumes

Ce sont 470 000 tonnes de marchandises qui ont transité par le port de Honfleur en 2005 (-14,9% par rapport à 2004). Tous les trafics du port sont touchés : la baisse est de 9,4% pour les bois du nord et d'Afrique (16 800 tonnes), de 12% pour les hydrocarbures (129 000 tonnes), de 11,4% pour les graviers de mer (95 000 tonnes) et de 29,4% pour les engrais, argiles et ciment (78 000 tonnes). Les escales de paquebots au nombre de 18 reculent également. Elles étaient de 25 en 2004. Ce trafic du port de Honfleur s'effectue sur les quais en Seine qui appartiennent au Port autonome de Rouen.

Le port de Honfleur

Le port de Granville

Le port de Granville, qui depuis 2 ans exporte essentiellement des ferrailles et des graviers, a observé cette année une baisse de son trafic d'environ 20%. Cela dit, le volume total de marchandises atteint en 2005 son 2^{ème} meilleur niveau depuis 2001.

Capitainerie du port de Granville

Terre-plein de l'écluse
50 400 Granville

Tél : 02 33 91 28 28

Fax : 02 33 91 28 29

Tonnage depuis 2001 :

année	tonnes
2001	31 598
2002	42 288
2003	33 111
2004	61 527
2005	49 280

Source : Capitainerie du port de Granville

Ventilation du trafic :

	Tonnage de marchandises	
	2005	2004
importations	0	0
exportations	49 280	61 527
dont plastiques	0	0
dont ferrailles	16 271	16 813
dont graviers	33 009	44 714

Source : Capitainerie du port de Granville

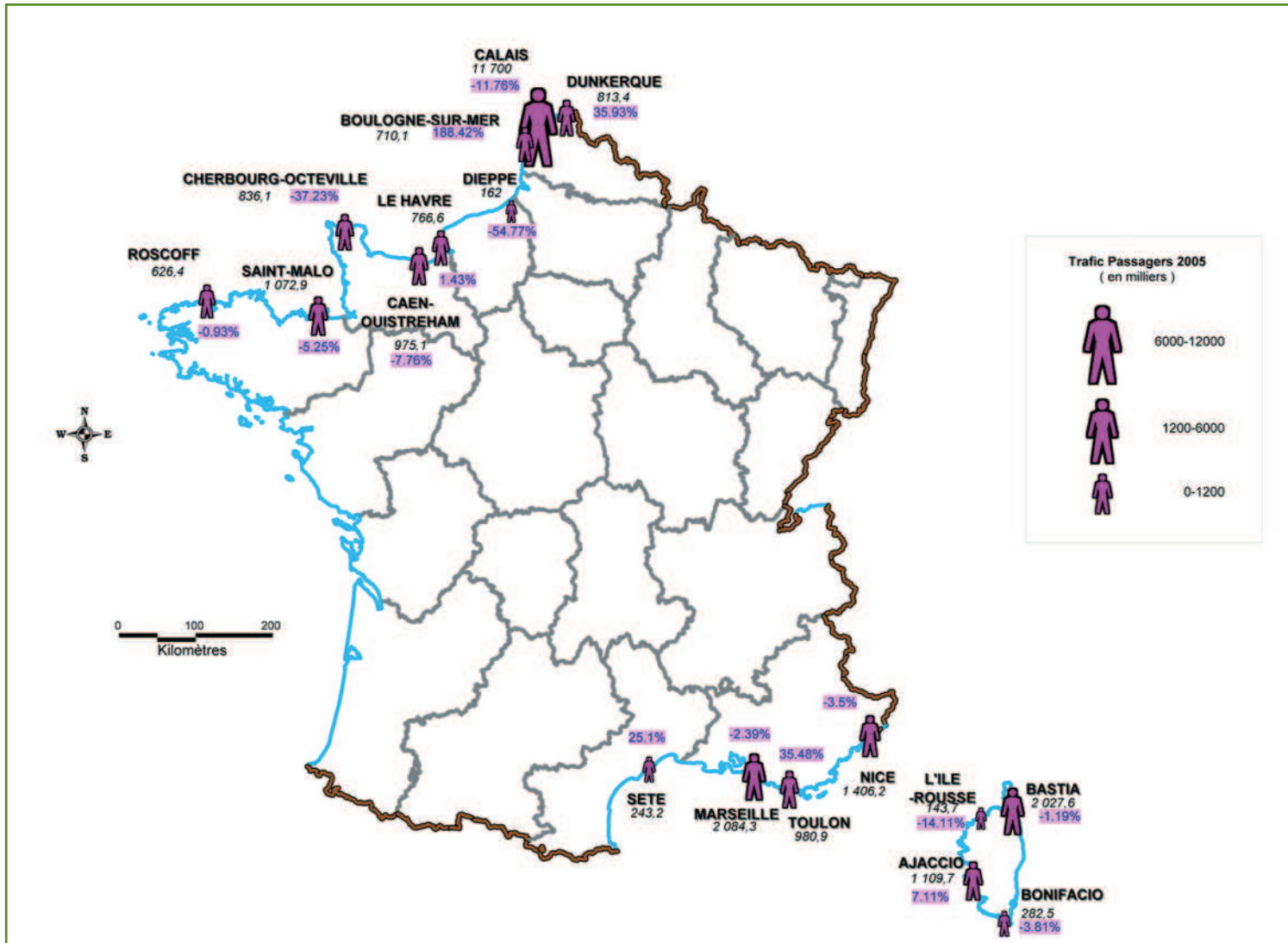


Vue du port de Granville

Le transport de voyageurs

Le contexte national

Le trafic total de passagers des ports métropolitains en 2005



Avec 25,9 millions de passagers, le trafic passagers des grands ports maritimes métropolitains est en retrait de 5,4% par rapport à l'année précédente.

En Manche / Mer du Nord, le trafic des passagers transmanche, en recul depuis des années, concurrencé par Eurotunnel et par les compagnies aériennes à bas prix, baisse encore de 8,8% par rapport à 2004. Les redéploiements des compagnies maritimes provoquent des évolutions contrastées selon les ports, dans un contexte général de diminution du marché. Ainsi, le retrait d'Hoverspeed a réduit de moitié le trafic à Dieppe. Le port de Cherbourg compte environ 40% de passagers en moins entre 2004 et 2005 avec le retrait de P&O (Source : DGMT, résultats provisoires mars 2006).

En Méditerranée, le trafic passagers progresse de 2,7%, malgré les fortes perturbations de l'automne. Globalement, la fréquentation sur la Corse diminue, alors que le secteur des croisières est en expansion. La fréquentation a fortement augmenté à Toulon qui a profité de nouvelles rotations de Corsica Ferries et revient ainsi au premier plan pour la desserte de la Corse.

Source : DGMT, résultats provisoires de mars 2006

Les données régionales

Escale du ferry à Caen-Ouistreham

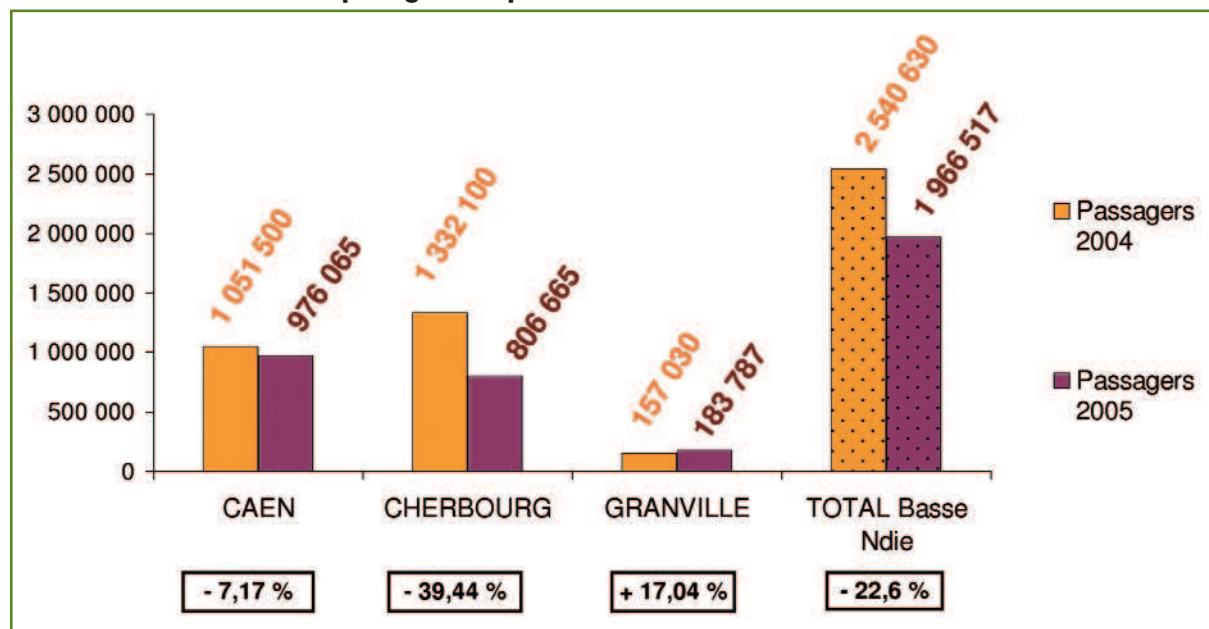


Source : CCI de Caen, Cherbourg
Capitainerie du port de Granville

Le trafic passager transmanche en 2005

	2005	2004	var, 05/04
Caen	976 065	1 051 500	-7,17%
Cherbourg	806 665	1 332 100	-39,44%
Granville	183 787	157 030	17,04%
Total Basse-Normandie	1 966 517	2 540 630	-22,60%

Le trafic passagers des ports bas-normands - évolution 2004 - 2005



Source : CCI de Caen, Cherbourg
Capitainerie du port de Granville

Les dates clés

1992-1993 : les opérateurs maritimes du détroit anticipent l'ouverture du tunnel sous la Manche. Certaines lignes sont rachetées, d'autres supprimées, ce qui entraîne une hausse du trafic sur les lignes restantes, notamment à Caen-Ouistreham et Cherbourg.

1994 : festivités du 50ème anniversaire du Débarquement.

1995-1997 : l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1995 entraîne une surcapacité des lignes et une très forte guerre tarifaire entre les compagnies.

1996 : chute de la livre et donc du pouvoir d'achat des Britanniques.

1998-2000 : après avoir frôlé le dépôt de bilan en 1997, la Brittany-Ferries se rétablit progressivement.

Printemps 2001 : ouverture de liaisons rapides au départ de Cherbourg (P&O).

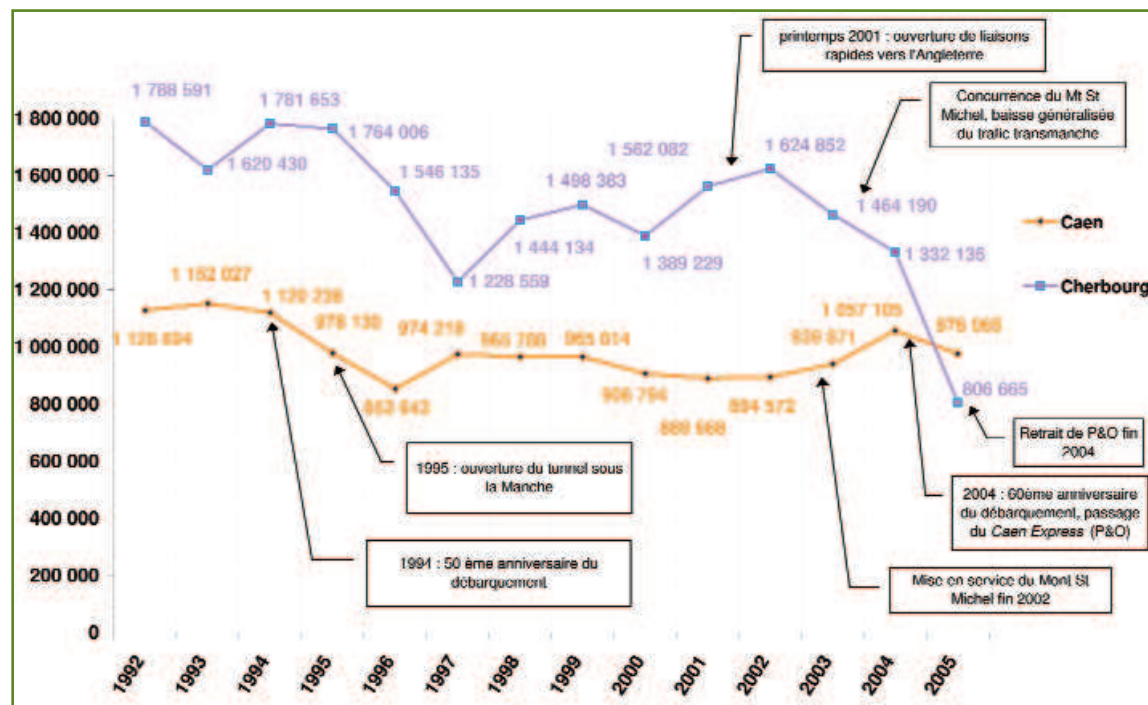
Fin 2002 : mise en service du Mont-Saint-Michel à Caen-Ouistreham.

2003 : la réorganisation du trafic de P&O à Cherbourg (passage de trois à deux rotations), dans un contexte général d'affaiblissement des échanges entre la France et la Grande-Bretagne, fait chuter le trafic du port.

2004 : festivités du 60ème anniversaire du Débarquement.

Automne 2004 : retrait de P&O sur Cherbourg.

L'évolution des trafics passagers de Caen-Ouistreham et de Cherbourg depuis 1992



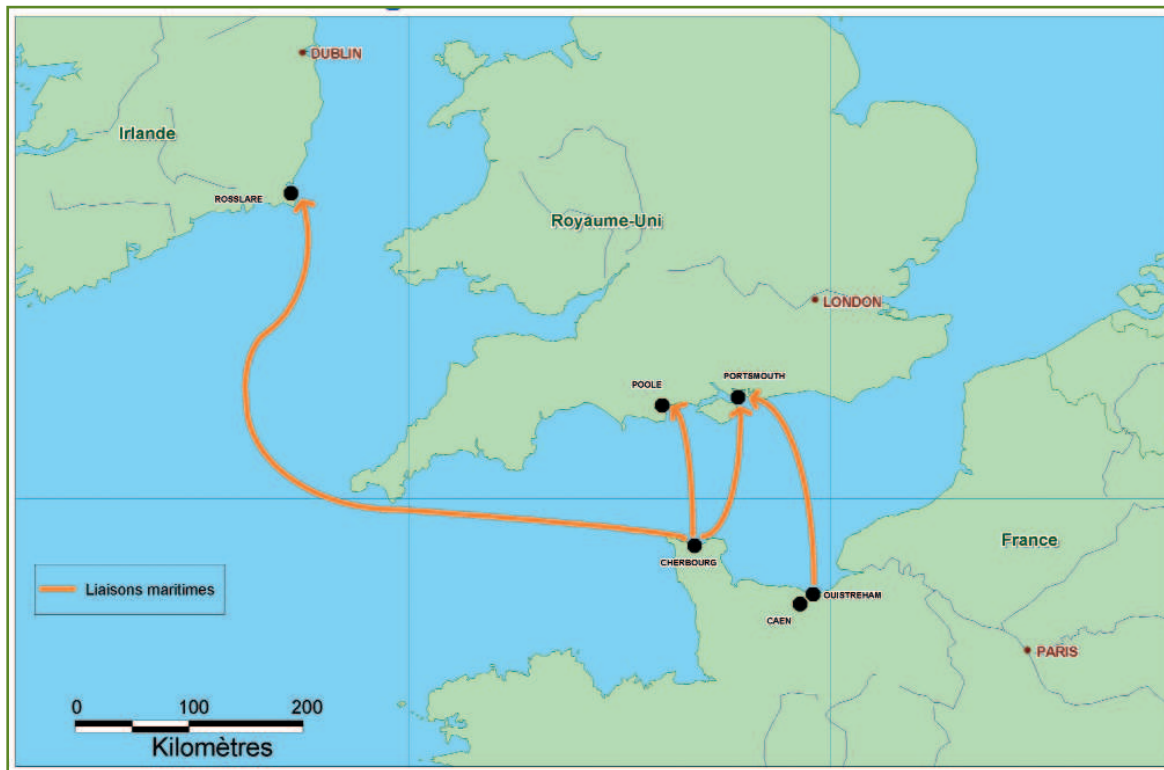
Source : CCI de Caen, Cherbourg
Capitainerie du port de Granville

Le port de Caen-Ouistreham

Le trafic passagers est en baisse de 7,18% par rapport à l'an passé. Toutefois, l'année 2004 avait été une année exceptionnelle à double titre avec le 60^{ème} anniversaire du Débarquement et la mise en place d'un navire rapide par la compagnie P&O.

Depuis le retrait de cette dernière à l'automne 2004, l'opérateur Brittany-Ferries a placé, avec succès, le Normandie Express sur la ligne Ouistreham-Portsmouth pour une traversée en 3h45 en fin de semaine, soit un gain de temps de 2 heures, comparé aux ferries classiques (Normandie et Mont-Saint-Michel).

Les liaisons maritimes Basse-Normandie - Angleterre et Irlande en 2005



Source : DRE de Basse-Normandie

Le port de Cherbourg

Le trafic transmanche (qui représente 82% du chiffre d'affaire du port) a connu de fortes turbulences. Elles ont en 2005 beaucoup affecté l'activité du port.

Le retrait de P&O, qui s'inscrit dans un marché passager transmanche en régression, est la principale cause des difficultés rencontrées. En 2004, le trafic de P&O représentait plus de 660 000 passagers (49% du trafic du port), 30 000 poids-lourds sur l'Angleterre (26% du trafic du port) et environ 15 000 poids-lourds sur l'Irlande avec P&O Irish.

Le maintien de la ligne P&O du Havre jusqu'à fin septembre 2005 a constitué un handicap supplémentaire puisqu'il a permis à P&O, en pratiquant des tarifs très bas, d'attirer une partie des passagers qui transitaient par Cherbourg.

En 2005, la Brittany-Ferries n'a pas pu mettre en place l'ensemble des projets annoncés. Si le Normandie Express (sur Portsmouth) a parfaitement répondu aux espoirs, le ferry Coutances n'a pas pu être remplacé comme prévu initialement. Le nombre d'escales est ainsi passé de 2 289 en 2004, à 1 875 en 2005, et le trafic global de passagers sur l'Angleterre de 1 144 539 à 668 822 (soit une baisse d'environ 40%).

Cependant avec une offre sensiblement équivalente à celle de 2004, les services rapides, assurés vers Poole et Portsmouth, ont permis d'assurer un trafic de 324 439 personnes à comparer à 318 164 en 2004 (soit environ +2%). Pour ce qui concerne les trafics avec l'Irlande, la stratégie mise en place par la compagnie Irish Ferries et le dynamisme de la nouvelle compagnie "Celtic Link" ont permis de maintenir des niveaux élevés. Cela dit, le trafic passe de 148 663 passagers en 2004 à 137 843 en 2005 (soit une baisse de 7,3%).

Le port de Granville

Avec un total de 183 787 passagers, le trafic vers les îles anglo-normandes et Chausey progresse en 2005 de 16,7%.

Passagers	2005	2004	évolution 2004-2005
Total débarqués	92 036	78 585	17,10%
Total embarqués	91 571	78 899	16,22%
Total général	183 787	157 481	16,70%
dont Chausey débarqués	69 761	64 409	8,30%
embarqués	69 591	64 319	8,19%
dont Jersey débarqués	22 103	13 949	58,50%
embarqués	21 986	14 353	53,20%
dont Guernesey débarqués	172	0	
embarqués	174	0	

Source : Capitainerie du port de Granville

Les liaisons maritimes de la Basse-Normandie vers les Îles Anglo-Normandes et les Îles Chausey en 2005



Directeur de la publication : Lucien Bollotte, Directeur régional de l'Équipement de Basse-Normandie, Directeur départemental de l'Équipement du Calvados

Directeurs de la rédaction : Jacques Louise et Jean-Michel Rogowski, Directeurs régionaux adjoints de l'Équipement de Basse-Normandie

Rédacteurs : Patrice Roux-Caillebot, Fabrice Piedagnel, Marie Fortin

Mise en page : Séverine Bernard - mission communication DRE BN / DDE 14

Relecture : Sandrine Hélicher, Jérôme Pichon - mission communication

Crédits photos : DRE / SPAD / DEP - Mission communication

Conception des cartes : DRE / SPAD / Gilles Enault

Cartes - Marché IGN n°: 05/04/DPSM/SG/CP

page 3 : trafic total de marchandises des ports métropolitains en 2005 / GéoFla®

page 6 : plan du port de Caen Ouistreham / IGN BDTopo®

page 9 : trafic total des passagers des ports métropolitains en 2005 / GéoFla®

page 12 : liaisons maritimes Basse Normandie Angleterre et Irlande en 2005 / Claritas - GéoFla®

page 13 : liaisons maritimes Basse Normandie îles anglo Normandes et îles Chausey en 2005 / Scan1000®

Adresse : Direction régionale de l'Équipement de Basse-Normandie,

10 boulevard du Général Vanier - BP 60040 - 14006 Caen cedex

Tél. : 02.31.43.15.00

ISSN : en cours

Dépôt légal : en cours

Site internet : www.basse-normandie.equipement.gouv.fr



service
prospective
aménagement
déplacements

unité
déplacements
environnement
observatoire
régional
des transports

10, boulevard du
Général Vanier
BP 60040
14006 Caen cedex
téléphone :
02.31.43.19.22
télécopie :
02.31.43.19.00
mél : SPAD.DRE-
Basse-Normandie
@equipement.gouv.fr
internet :
www.basse-normandie.
equipement.gouv.fr

Direction Régionale de l'Équipement de Basse-Normandie