



Direction
Régionale
de l'Équipement

Basse
Normandie



D.T.A. ESTUAIRE

LA PERSPECTIVE BAIE DE SEINE EN BASSE NORMANDIE

ANNEXE :
LES PORTS BAS NORMANDS
SITUATION ET PERSPECTIVES

366
INF

Dans le cadre de la problématique portuaire, la Basse Normandie se doit :

- d'assurer le développement économique des ports et des villes,
- d'aménager et de desservir les sites industriels-portuaires et urbains de Cherbourg, de Caen et de Honfleur.

CADRAGE GENERAL

Trafic de marchandises

Les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg ont connu au début des années 1980 un niveau d'activité marchandises sensiblement comparable entre 2 000 et 2 500 milliers de tonnes/an pour chaque port. La mise en service de la liaison transmanche à Ouistreham en 1986 a fait bénéficier le port de Caen-Ouistreham d'un trafic supplémentaire, son activité globale (port amont + port aval) culminant autour de 4 000 milliers de tonnes/an pour les trois années fastes de 1990, 1991 et 1992. Pendant cette période, la croissance du port de Cherbourg, après avoir subi un léger tassement, a repris sa croissance pour s'établir à 3 300 milliers de tonnes en 1992.

A partir de cette date, la baisse d'activité, puis l'arrêt total de l'usine Unimétal ont fait chuter le port de Caen-Ouistreham à un niveau de 2 500 milliers de tonnes, comparable à celui des années 1985-1987. Dans le même temps, le trafic de Cherbourg a connu une croissance assez soutenue, lui permettant de dépasser Caen-Ouistreham en 1994 et 1995 pour atteindre 4 355 milliers de tonnes en 1995.

Le port de Honfleur a connu pendant ces quinze dernières années un trafic variant entre 200 et 600 milliers de tonnes/an au gré des fluctuations de l'activité de la société Miroline, ainsi que de la baisse des trafics traités par le port intérieur, jusqu'à son extinction en 1993.

En 1995, Caen-Ouistreham et Cherbourg se situaient respectivement aux 13ème et au 9ème rang pour le trafic de marchandises.

Le total des trois ports traite un trafic compris entre 700 et 8 000 milliers de tonnes/an, stable depuis le début des années 1990, avec une légère tendance générale à l'augmentation depuis 2 ans.

Nature des marchandises traitées par chaque port :

En 1995, la nature des marchandises traitées par chaque port est spécifique et témoigne de la complémentarité entre les trois ports de la baie de Seine.

Pour Caen-Ouistreham, à côté des véhicules et objets manufacturés (69 %) qui sont l'apanage du trafic transmanche, on note un important trafic (23 %) de produits agricoles (céréales et bois),

A Cherbourg, la quasi-totalité des trafics repose sur les liaisons par ferry (94 %),

Honfleur se répartit entre le trafic de bois (38 %), les hydrocarbures (23 %) et les autres liquides (21 %).

Trafics passagers

Concernant seulement Cherbourg et Caen-Ouistreham, ce trafic, stable autour de 1 million de passagers/an au début des années 1980, a connu une vague d'expansion très marquée entre 1986 et 1992 passant ainsi de 1 million à 3 millions de passagers transportés. Cette hausse a été consécutive à la mise en service d'une, puis deux passerelles à Ouistreham. Toutefois, il n'y a pas eu de baisse à Cherbourg durant cette période; il semble bien qu'il y ait eu synergie plutôt que concurrence entre les deux ports.

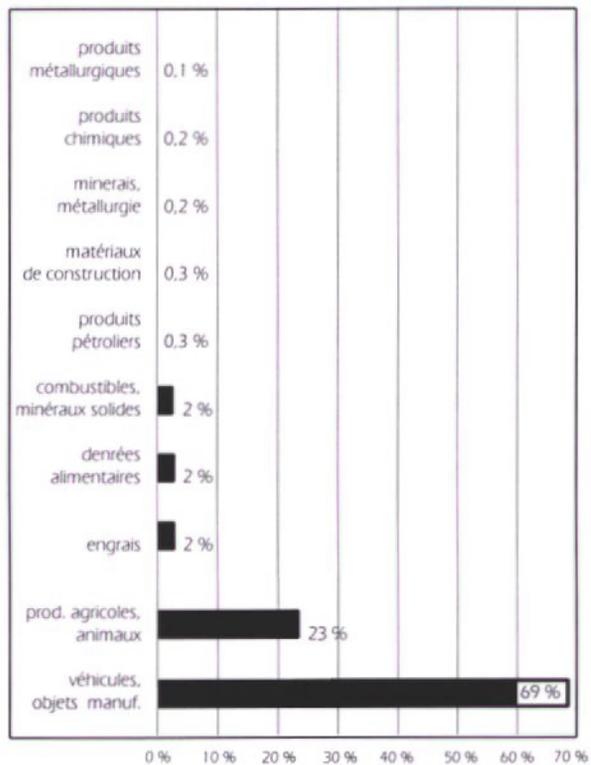
Depuis 1994, on constate une légère baisse d'activité, plus marquée à Ouistreham, liée probablement à la concurrence des autres liaisons transmanche, et depuis peu au lien fixe.

En 1995, Cherbourg se situait au 2ème rang français pour le trafic passagers et Caen-Ouistreham au 6ème.

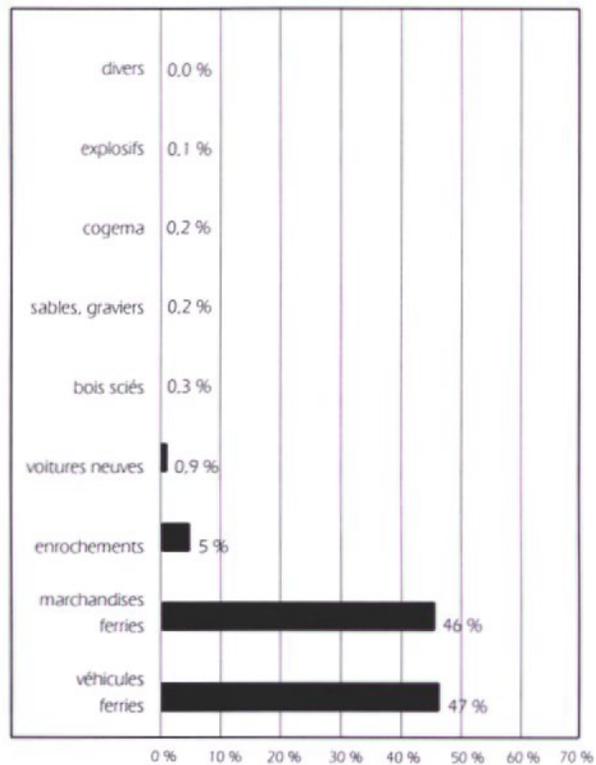
Marchandises (milliers de tonnes)				
Année	Caen Ouistreham	Cherbourg	Honfleur	TOTAL
1981	2 073	1 941	581	4 595
1982	2 074	1 997	599	4 670
1983	2 048	2 050	333	4 431
1984	2 052	2 043	211	4 306
1985	2 450	2 000	206	4 656
1986	2 408	2 296	297	5 001
1987	2 672	2 284	356	5 312
1988	3 317	2 687	358	6 362
1989	3 407	2 411	400	6 218
1990	4 037	2 537	589	7 163
1991	3 859	3 239	485	7 583
1992	3 961	3 304	370	7 635
1993	3 683	3 033	342	7 058
1994	2 585	4 048	501	7 134
1995	2 679	4 355	530	7 564

Passagers (milliers)			
Année	Caen Ouistreham	Cherbourg	TOTAL
1981		904	904
1982		976	976
1983		993	993
1984		957	957
1985		1 047	1 047
1986	261	1 097	1 358
1987	377	1 014	1 391
1988	690	1 024	1 714
1989	870	1 200	2 070
1990	970	1 240	2 210
1991	943	1 501	2 444
1992	1 129	1 790	2 919
1993	1 152	1 624	2 776
1994	1 121	1 782	2 903
1995	978	1 764	2 742

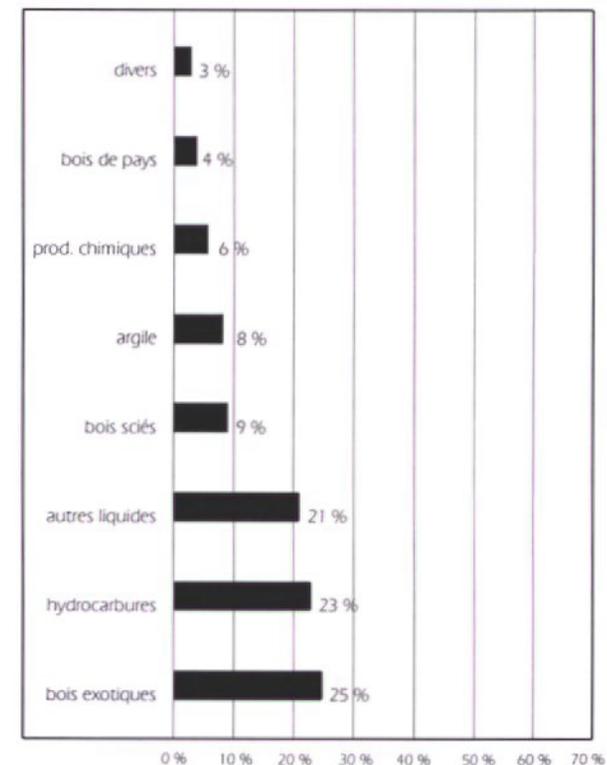
NATURE DES MARCHANDISES :
CAEN - OUITREHAM



NATURE DES MARCHANDISES :
CHERBOURG



NATURE DES MARCHANDISES :
HONFLEUR



LE PORT DE COMMERCE DE CAEN-OUISTREHAM

Descriptif et perspectives

Port d'intérêt national, Caen-Ouistreham est constitué essentiellement :

- **d'un Canal Maritime** à niveau constant de 14 kms de long, alimenté par l'Orne et débouchant en mer à Ouistreham par deux écluses en parallèle, le long duquel se répartissent les installations portuaires. Les plus anciennes d'entre elles (Bassin Saint-Pierre à Caen) sont délaissées par le commerce au bénéfice des zones aval, en particulier les Quais de Blainville.

Les secteurs amont, très proches du centre de l'agglomération Caennaise, sont considérés à terme comme des **sites de reconversion urbaine** - Quais de Normandie - Nouveau Bassin (S.D.A.U. approuvé le 1^{er} juillet 1994) ou de **restructuration industrielle et portuaire** : site du bassin d'Hérouville, où s'opéraient les trafics de l'usine sidérurgique Unimétal Normandie (1 700 000 tonnes en 1990).

L'ensemble est appelé **Port Amont**.

- **d'un Port Aval** comprenant deux postes d'accostage pour navires rouliers construits en 1986 et 1992, sur lesquels accostent les navires transbordeurs de la Brittany Ferries de la ligne Caen-Ouistreham - Portsmouth.

Les trafics

Les résultats **1994** avaient été marqués par une baisse de 30 % du tonnage traité par le port, la croissance du trafic sur la liaison Transmanche n'ayant pas compensé la perte de ceux que générait la société Unimétal Normandie, conjuguée à des exportations de céréales en retrait.

1995 enregistre une hausse de 4 % du tonnage avec + 22 % sur le port amont (829 000 tonnes), due à une reprise des exportations de céréales, et - 3 % sur le fret Transmanche (1 850 400 tonnes). Le nombre de passagers de la ligne Caen - Portsmouth montre un recul avec - 13 % (978 130 passagers).

Les dessertes

Ouvert sur la mer de la Manche, le port de Caen-Ouistreham prend appui sur le réseau routier et autoroutier pour étendre sa zone d'influence à l'intérieur. C'est un atout important pour l'avenir.

Le port est correctement desservi par la voirie départementale irriguant la presqu'île portuaire entre les sites de Calix et de Blainville, il n'est toutefois pas directement accessible à partir du périphérique Nord (A 13). La liaison Ouistreham-Caen à 2 x 2 voies est bonne.

Toutefois, on constatera néanmoins que l'état d'aménagement actuel de ce réseau n'est satisfaisant que via Paris (A 13). Pour le port de Caen-Ouistreham, cette situation constitue un handicap si l'on sait combien est importante sa zone d'influence vers l'Ouest et le Sud-Ouest en ce qui concerne les trafics dominants.

Il en résulte que l'aménagement de la route des Estuaires , celui de l'axe Calais - Bayonne passant par Rouen - Sées - Le Mans - Tours (Caen étant relié à Sées par A 88), et la jonction A 29 - Pont de Normandie - A 13 constituent des perspectives opportunes pour ce port.

Les mêmes remarques peuvent s'appliquer au désenclavement ferroviaire (les quais portuaires de Caen à Blainville sont desservis par le réseau ferroviaire) du site portuaire : l'activité du port de Caen-Ouistreham tirera bénéfice de **l'électrification de la ligne S.N.C.F. - Cherbourg - Caen - Paris et, dans une optique plus lointaine, de la mise en service d'une liaison rapide Normandie - Vallée de la Seine. La modernisation de la ligne Caen - Le Mans - Tours est également importante pour assurer un meilleur débouché vers le Sud.**

On notera à cet égard que les trafics routiers et ferroviaires liés à l'activité maritime ne sont pas du même ordre de grandeur et que le transport ferroviaire représente ici un marché, certes complémentaire, mais limité par rapport au marché routier.

De toute évidence, la mise en place d'une plate-forme de transport combiné mer - rail - route dans l'agglomération caennaise est particulièrement opportune.

Les perspectives

Le lancement de l'opération transmanche en 1986 se présentait comme un pari pour l'avenir du port, la pérennité de la métallurgie normande étant déjà à l'époque bien incertaine.

On conçoit mal la survie, à terme, d'un port de commerce sur le site de Caen-Ouistreham sans le maintien des liaisons «transmanche» dont il représente 70 % du tonnage et 85 % des produits d'exploitation de la concession portuaire (53 MF sur 62 MF en 1994).

Le maintien et le développement du trafic transmanche sont indispensables. L'adaptation des infrastructures et superstructures à des navires rapides sera à examiner.

La restructuration du port commercial repose pour les années à venir sur une stratégie de diversification s'appuyant sur les vocations traditionnelles du port : céréales, bois, charbons mais aussi nouvelles : viandes, croisières, elles-mêmes en liaison avec des composantes industrielles, commerciales et touristiques de la région.

Les terrains du site du bassin d'Hérouville (ex SMN) ont vocation à accueillir des activités industrielles portuaires. Le District du Grand Caen vient d'engager la réflexion sur l'avenir de ces terrains. L'enjeu est d'une certaine importance pour l'avenir du port : il y a quelques années ce site accueillait 1 600 000 tonnes de minerai de fer et de charbon.

Aménagement

L'origine du port se situe au coeur de l'agglomération caennaise. Les installations se sont ensuite développées en direction de la mer alors que le canal s'approfondissait et s'élargissait. A partir du début du siècle, la métallurgie normande prit une part prépondérante dans le trafic portuaire.

Sa disparition fin 1993 laisse libre un espace portuaire (le Bassin d'Hérouville), des terrains situés entre Canal et Orne (60 ha) et le secteur du plateau de Colombelles.

Le Schéma Directeur de l'agglomération caennaise, approuvé le 1er juillet 1994, a fixé l'évolution à long terme des espaces entre Orne et Canal dits de la «presqu'île portuaire»:

- à proximité du centre-ville de Caen (au Sud du périphérique) : site de reconversion urbaine
- au Nord du périphérique, y compris les terrains d'UNIMETAL : site de restructuration industrielle ou (et) portuaire.

Plus au Nord, le Schéma Directeur réserve la possibilité de doubler de 600 m à 1 200 m la longueur des quais de Blainville auxquels est adossée la zone industrielle Caen-canal, équipée par la C.C.I. de Caen (environ 80 ha), en cours de développement.

La presqu'île portuaire amont va perdre dans les 10 années à venir tout trafic portuaire à l'exception d'éventuels paquebots de croisière :

- le site bien que proche du centre-ville se présente plutôt comme une friche portuaire.
- les conditions d'accès nautique sont limitées (20 à 21 m de large).

Les réflexions, engagées par la ville de Caen dans les années 1990, ont concerné la restructuration urbaine de ce secteur. Les projets devront attendre les résultats d'aménagements hydrauliques conséquents pour valider la possibilité de mettre hors d'eau ces terrains, actuellement en partie submergés lors des crues de l'Orne.

Les terrains au nord du périphérique entre Orne et Canal, outre les quais et terre-pleins du bassin de Calix, comprennent en particulier 40 ha situés à proximité des quais du Bassin d'Hérouville. La destination précise de ces terrains, qui devraient être acquis en 1996 par le District du Grand Caen, n'est pas fixée. Ils peuvent se prêter à des activités portuaires diverses compatibles avec l'environnement urbain en rive Ouest du canal et les espaces du plateau (200 ha) sur lesquels était située l'usine sidérurgique.

En quelque sorte, la montée en puissance des trafics transmanche a conduit à réaffirmer une organisation du territoire qui «tienne compte de la mer» (ce que propose le schéma directeur pour le couloir Caen-Ouistreham), et à concevoir «un projet de coeur de ville» ouvert sur la mer (la presqu'île).

CAEN - OUISTREHAM

CONFIGURATION	<p>Canal maritime à niveau constant de 14 kilomètres.</p> <p>Port Aval : 2 postes d'accostage pour ferries Port de pêche Port de plaisance</p> <p>Port Amont : Bassin Saint Pierre (plaisance, port d'escale et abris) Bassin de commerce Bassins d'Hérouville et de Blairville Quais de Blairville et terre-pleins (bois, agro-alimentaire)</p>
TRAFICS	<p>1995 : Hausse de 4% + 22 % . Port Amont (829 000 tonnes de céréales) - 3 % sur le fret transmanche (850 400 tonnes) - 13 % sur le trafic passagers (978 130 passagers)</p>
DESSERTES	<p>Desserte des Ports par la voirie départementale dont une RD à 2 x 2 voies pour le terminal des ferries. Raccordement vers Paris par l'autoroute A 13 Embranchement ferré pour le port Amont</p>

CAEN - OUISTREHAM

DEVELOPPEMENT

*Maintien et développement du trafic transmanche,
Diversification des activités et trafics traditionnels : céréales, bois, viandes,*

Développement de la croisière.

AMENAGEMENT

*Extension des terre-pleins industrialo-portuaires de Blainville,
Reconversion industrielle et portuaire des terrains Unimétal et des sites portuaires du Port Amont*

ENJEUX

Mise en place d'une plate-forme de transport combiné mer-rail,

Amélioration des relations avec les zones d'influence vers l'Ouest et le Sud-Ouest

. A 88, pour rejoindre l'axe Calais - Bayonne

. modernisation de la ligne SNCF Caen - Le Mans - Tours pour les trafics de fret

Etudes sur les perspectives de développement et sur un projet stratégique pour les activités et les territoires des Ports Amont et Aval

LE PORT DE COMMERCE DE CHERBOURG

Descriptif et perspectives

Développement

Situé à l'extrémité de la presqu'île du Cotentin, le port de Cherbourg - port d'intérêt national - est l'un des deux principaux ports bas normands. Il est composé de quatre ports juxtaposés (militaire, plaisance, pêche et commerce) occupant l'ensemble de la rade sur un front de mer de huit kilomètres.

Le port de commerce est composé de trois grandes zones avec chacune leur affectation :

- le port transmanche, autour de la darse transatlantique, est le centre des activités liées au trafic transmanche ;
- les terre-pleins des Mielles et des Flamands, autour de la darse des Mielles, sont réservés au traitement de toutes les marchandises hors transmanche. Ils servent aussi aux activités d'entreposage ou industrielles en relation avec la zone industrialo-portuaire des Mielles ;
- la partie Est du port constitue, quant à elle, une réserve de terrains. Elle est actuellement en partie occupée par des activités liées à la pêche.

A l'abri d'une rade en eau profonde de 1 500 ha, le port de Cherbourg bénéficie d'une accessibilité maritime remarquable qui a servi son passé prestigieux de port transatlantique.

De plus, sa situation au nord de la presqu'île du Cotentin lui permet d'être plus proche des ports britanniques que ses concurrents de Manche Ouest. Cette proximité lui permet de tenir aujourd'hui un rôle bien établi au sein du marché transmanche et constitue, dans la perspective du développement des échanges européens, un atout significatif pour son avenir.

Les trafics

Le port de commerce de Cherbourg est principalement spécialisé dans deux activités qui sont l'activité transmanche (passagers et fret) et l'activité relative au trafic automobiles (plate-forme d'éclatement de voitures neuves Toyota en provenance du Japon).

D'autres trafics tels que les explosifs, les enrochements et la croisière sont également présents sur le port de Cherbourg.

Le trafic transmanche est en constante progression, tant en ce qui concerne les passagers que le fret. Plus de 138 000 camions ont transité par le port en 1995 et, d'après les estimations, on en attend 250 000 en 2005.

Les résultats très satisfaisants de l'année 1995 ont hissé le port de Cherbourg à la seconde place des ports transmanche et confirment que celui-ci apparaît plus que jamais comme devant être l'alternative au lien fixe.

L'augmentation des flux constatée démontre l'attrait que représente Cherbourg pour la clientèle britannique. Cette augmentation n'est pas sans répercussions sur l'activité de plusieurs branches de l'économie locale tels que le tourisme, le commerce, les transports et les activités de production. L'objectif général est de développer ces flux.

Les dessertes

Si le port de Cherbourg bénéficie de l'avantage d'être plus proche des ports britanniques que ses concurrents de Manche-Ouest, à contrario, sa position géographique le situe naturellement à l'écart des grands axes de communication terrestres, ce qui constitue un handicap certain et explique pour beaucoup la faiblesse de son hinterland.

Une telle situation justifie pleinement l'effort consenti par l'Etat, la Région et le Département de la Manche pour moderniser les réseaux routiers et autoroutiers indispensables au désenclavement du Nord Cotentin.

La desserte routière se situe à deux niveaux :

- les liaisons routières avec l'arrière pays et les liaisons plus lointaines afin d'assurer un transit rapide et sûr entre l'origine et la destination finale des marchandises et des passagers passant par le port ;

A cet effet, deux objectifs sont essentiels :

· la mise à 2 x 2 voies complète de la RN 13 entre Cherbourg et Caen, bien engagée, doit être poursuivie activement (raccordement aux liaisons vers l'Est et le Sud-Est, par A 13 ; ainsi que vers le Sud, par les futures A 88 et A 28),

· la modernisation de la route des Estuaires (A 84) et des axes qui permettent à Cherbourg d'y être rattaché, notamment la RN 174 par St Lô, ou la RD 2 par Granville s'impose d'emblée, compte tenu de l'intérêt des échanges Îles Britanniques - France Ouest - Sud-Ouest passant par le port.

- **le contournement de l'agglomération pour faciliter l'accès au port et limiter les perturbations qu'il génère dans l'agglomération.**

Le contournement de Cherbourg par l'Est constitue une priorité liée au site urbain. Le port de Cherbourg est, en effet, ceinturé par l'agglomération bâtie en amphithéâtre sur les flancs de collines qui, en demi-cercle, dominant la rade.

Accéder au port depuis la RN 13 à travers un tissu urbain très dense est source de nuisances, de désagrément et d'insécurité tant pour les riverains que pour les usagers du port, dont une part importante de clientèle poids lourds.

Pour remédier à cette situation qui empire avec la croissance du trafic portuaire et l'extension de l'urbanisation, il est envisagé de réaliser un contournement Est de l'agglomération. L'objectif est de favoriser le transit des passagers du port (80 % des Anglais) et surtout celui des camions. Ces derniers passeront à l'extérieur de l'agglomération, laquelle retrouvera ainsi une ambiance de vie plus attractive pour la population locale et pour les visiteurs en transit.

Les mêmes orientations générales doivent sous-tendre **l'amélioration des dessertes ferroviaires.**

Les besoins du Nord Cotentin et ceux propres au port et aux entreprises installées sur les zones industrialo-portuaires, ainsi que la perspective de développement du ferroutage imposent ces améliorations.

La récente électrification de la ligne Paris - Caen - Cherbourg a permis, en raison des coûts de transports compétitifs et du gain de temps, de **mettre en place en juin 1996 des navettes rail-route au départ du port et à destination de l'Italie et de l'Espagne via Perpignan.**

Le projet de **liaison Normandie - Vallée de la Seine** avec l'interconnexion à Roissy devrait encore améliorer les conditions de transit.

Au plan local, il importe de trouver une solution à la **traversée du centre-ville.** En effet la ligne ferroviaire qui relie la gare au port traverse le centre en son secteur le plus névralgique.

La fin de mise en site propre de cette voie (passages à niveaux, clôtures...), l'allongement et le doublement de la voie d'insertion au niveau de la jonction avec la ligne Cherbourg - Paris pourraient améliorer cette structure.

Par ailleurs, le développement du ferroutage nécessitera la création d'une plate-forme et l'électrification de la liaison entre celle-ci et le réseau électrifié (actuellement la voie reliant la gare au port n'est pas électrifiée).

Les perspectives

Moderniser la fonction portuaire

Le port de commerce de Cherbourg a fait l'objet d'une réflexion menée en 1992 au sein de la communauté portuaire qui a abouti à l'élaboration du schéma directeur d'aménagement portuaire approuvé par la Chambre de Commerce.

Ce document :

- fixait, en particulier, les lignes directrices du nouveau terminal transmanche (mis en service en 1994),
- prévoyait des aménagements à réaliser dans la partie Est du port, la création de la zone industrialo-portuaire des Mielles et l'allongement du quai des Flamands.

Les choix à effectuer pour les années à venir doivent contribuer :

- à la poursuite du développement des trafics,
- à l'accroissement des retombées économiques du port.

Pour répondre à ces objectifs, plusieurs priorités apparaissent, notamment :

- Disposer d'un poste transmanche permettant l'accueil des navires larges et des navires rapides.

La création d'un pôle de compétence transport rapide (accueil et maintenance des navires à grande vitesse) doit permettre à Cherbourg de préserver sa position prépondérante sur le transmanche.

Toutes les compagnies présentes à Cherbourg ont, en effet, des projets de navire rapide. Ce créneau apparaît comme le principal enjeu des prochaines années. La Stena Line est la plus avancée en ce domaine, puisqu'elle a déjà mis en construction plusieurs catamarans qu'elle compte exploiter dès 1997 sur le transmanche, en particulier sur la ligne Cherbourg - Southampton. Or, aucun poste ne permet actuellement d'accueillir des navires larges.

L'accueil de ces navires nécessite donc une adaptation de l'outil portuaire et notamment du poste prévu en remplacement du poste n° 1 dans le schéma directeur et une adaptation des fonctions industrielles tant matérielles qu'immatérielles nécessaires à un positionnement des entreprises sur ce nouveau créneau.

Cherbourg, de par ses conditions nautiques, ses liens maritimes existants, les savoir-faire notamment dans les alliages légers des entreprises du bassin d'emploi, peut et doit se positionner sur ce nouveau créneau et devenir ce pôle de compétence génie naval spécialisé dans le transport rapide naval, au côté des activités maritimes classiques.

- Doter le port d'équipements lui permettant d'améliorer ses performances en matière d'intermodalité et de favoriser la multimodalité.

Dans l'optique du développement futur du ferroutage, il convient en premier lieu de permettre, grâce à un outillage adapté mais aussi en aménageant des zones de manutention suffisante, de faciliter l'intermodalité mer-fer.

Parallèlement, il convient d'offrir aux chargeurs des possibilités de s'implanter à Cherbourg pour pouvoir y assurer la logistique de leurs transports. Cet objectif peut nécessiter **la réalisation d'une zone logistique située sur le port ou à proximité immédiate.**

Aménagement

La réflexion menée en 1992 qui a abouti à l'élaboration du schéma directeur d'aménagement portuaire (document déjà cité), prévoit des aménagements à réaliser dans la partie Est du port, la création de la zone industrialo-portuaire des Mielles et l'allongement du quai des Flamands.

Trois priorités apparaissent, notamment :

- Diversifier les trafics et disposer de structures d'accueil d'activités sur le port.

Probablement, en partie à cause de la situation péninsulaire du Nord Cotentin et de son enclavement, le port de Cherbourg n'a pu jusqu'à présent profiter d'un tissu industriel local suffisant pour développer et diversifier les trafics hors transmanche. Le développement de ces trafics n'est possible que si des industries, ayant besoin du port, peuvent s'implanter à proximité du quai.

Pour favoriser cet accueil, le port a aménagé deux zones qu'il entend renforcer : la zone industrialo-portuaire des Mielles et la zone Produimer. Ainsi pour offrir un service de ferroutage performant, efficace aux transporteurs qui fréquentent le port, la C.C.I. de Cherbourg a décidé d'aménager une zone de transbordement de remorques, de caisses et de conteneurs au Nord de la zone industrielle des Mielles, zone en prise directe avec les voies S.N.C.F.

Par ailleurs, il apparaît nécessaire d'étendre ces capacités d'accueil en prévoyant, conformément au schéma directeur et dès que le besoin s'en fera sentir, une extension des zones portuaires sur les terrains situés à l'Est du port des Flamands. Cet objectif impose que soit préservée dans les études routières du barreau des Flamands la possibilité d'établir une connexion «portuaire» (route et voie ferrée) avec cette zone.

- Améliorer les conditions d'accueil des trafics traditionnels.

L'extension des capacités du terminal conduit à exclure les trafics traditionnels de la partie Ouest du port et à concentrer ces activités sur la zone des Flamands.

Cette situation engendre des conflits d'utilisation du quai des Flamands qu'il est prévu d'allonger d'au minimum 120 mètres afin de rendre possible l'escale simultanée de plusieurs navires ; il apparaît impératif de rendre performant et mieux adapté l'outillage existant pour favoriser l'accueil sur le site d'activités susceptibles de générer de nouveaux trafics portuaires.

- Renforcer les relations et la complémentarité ville - port

Le secteur urbain, son organisation autour du port rendent indispensables une bonne harmonie entre les fonctions urbaines et celles qui relèvent du port.

Ainsi, les interfaces ville-port se cristallisent autour de trois espaces :

- celui qui sépare le centre-ville du port de plaisance
- autour du bassin de commerce
- et à un degré moindre sur le parcours entre la sortie du port transmanche et le centre-ville

- **Ville - port de plaisance** : une complémentarité entre les ports de plaisance de la Manche par le biais d'une organisation en réseaux pourrait être encouragée dans une perspective de développement touristique.

- **Ville et bassin de commerce** : dans cet objectif de meilleure communication entre la ville et le port, deux opérations d'urbanisme présentent un intérêt majeur car situées à proximité du bassin de commerce ou sur le parcours entre la sortie du port transmanche et le centre-ville.

Il s'agit :

- de la rénovation du quartier des bassins
- du projet de «Cité de la mer» (projets de musée du sous-marin «le Redoutable», salle de spectacles, centre de congrès...)

- **Ville - port de commerce** : après le réaménagement du terminal «Car-ferry» et de la gare maritime qui ont déplacé le port vers l'Est, la nécessité s'impose de revoir les liaisons ville-port.

La C.C.I. de Cherbourg a déjà réalisé à cette intention une série d'investissements:

- création d'un relais information-service,
- liaison piétons-cycles (en site propre),
- navette de bus avec le centre-ville et la gare S.N.C.F.

Ces actions seront bien sûr à conforter dans les perspectives du contournement Est.

CHERBOURG

CONFIGURATION	<p>Ensemble de 4 ports : militaire , commerce, pêche, plaisance Rade en eau profonde de 1 500 hectares Proximité des ports anglais du Sud-Ouest Situation à l'entrée du "channel"</p> <p>Port de commerce : Port transmanche autour de la darse transatlantique Terre-pleins des Mielles et des Flamands (zone industrialo-portuaire et zone de stockage) Réserve de terrains à l'Est</p>
TRAFICS	<p>Deuxième port pour le trafic transmanche</p> <p>Augmentation constante des trafics du transmanche (passagers et fret) 1995 : 138 000 camions 2005 : 250 000 camions (estimation)</p>
DESSERTES	<p>Problème majeur de la contrainte de l'éloignement géographique des hinterlands et des régions économiques fortes</p> <p>Axe de désenclavement : Cherbourg - Caen - Paris . RN 13 en 2 x 2 voies Ligne SNCF Cherbourg - Paris électrifiée</p>

CHERBOURG

CONFIGURATION	<p>Ensemble de 4 ports : militaire , commerce, pêche, plaisance Rade en eau profonde de 1 500 hectares Proximité des ports anglais du Sud-Ouest Situation à l'entrée du "channel"</p> <p>Port de commerce : Port transmanche autour de la darse transatlantique Terre-pleins des Mielles et des Flamands (zone industrialo-portuaire et zone de stockage) Réserve de terrains à l'Est</p>
TRAFICS	<p>Deuxième port pour le trafic transmanche</p> <p>Augmentation constante des trafics du transmanche (passagers et fret) 1995 : 138 000 camions 2005 : 250 000 camions (estimation)</p>
DESSERTES	<p>Problème majeur de la contrainte de l'éloignement géographique des hinterlands et des régions économiques fortes</p> <p>Axe de désenclavement : Cherbourg - Caen - Paris . RN 13 en 2 x 2 voies Ligne SNCF Cherbourg - Paris électrifiée</p>

LE PORT DE COMMERCE ET LES TERRE-PLEINS INDUSTRIELS DE HONFLEUR

Descriptif et perspectives

Développement

Le port de Honfleur est caractérisé par :

- **le port Intérieur**, à vocation de plaisance, pêche et activités commerciales, d'intérêt local géré par le Département du Calvados.

Il peut accueillir des navires de 1 500 à 2 000 tonnes maximum, la superficie des terre-pleins est d'environ 10 ha.

- **les quais en Seine** qui intéressent le grand commerce maritime et relèvent de la gestion du port autonome de Rouen. L'Etablissement Maritime de Rouen - Honfleur (E.M.R.H.) gère en Seine un terminal vracs solides composé de deux quais de 122 mètres de long et pouvant accueillir des navires de 250 mètres de long et de 40 000 tonnes de port en lourd. Le tirant d'eau minimum par marées de vives eaux à marée basse est de 8 mètres.

Un autre terminal, privé, de vrac liquide est situé sur la Seine. Il s'agit de l'apportement de la société Miroline. Celle-ci dispose d'un terrain loué par le port autonome de Rouen.

Les trafics

L'activité du port intérieur et de chaque terminal est spécifique.

L'activité du port intérieur est stable jusqu'en 1990 puis chute ensuite, devenant très faible. Le bois reste le produit essentiel du trafic (14 000 tonnes en 1995).

L'activité du port intérieur s'est transférée sur les quais en Seine où le trafic est facilité par une capacité à accueillir de plus gros bateaux.

La croissance de l'activité sur les quais en Seine est très forte depuis 1990, démontrant ainsi l'émergence et l'affirmation d'un trafic en Seine à Honfleur (282 400 tonnes en 1995).

L'activité est constituée de vracs solides (minéraux, engrais, argiles) mais les quais en Seine sont surtout spécialisés dans les bois avec un terminal forestier (bois exotiques, scies, ...).

La Société Miroline (234 000 tonnes en 1995) est spécialisée dans les vracs liquides, qu'il s'agisse de produits pétroliers, de mélasses, d'engrais liquides...

Les dessertes

Honfleur se trouve à proximité de deux autoroutes : A 15 (Tancarville - Le Havre) et A 13 (Paris - Caen - Cherbourg).

Ces deux autoroutes, alliées à l'achèvement de la liaison autoroutière Rouen - Le Havre (A 15 - A 29), aux poursuites de réalisation des autoroutes A 28 (axe Calais - Bayonne), A 88 (antenne Caen - A 28), A 29 (Le Havre - Yvetot - Amiens qui assurera la continuité de la Route des Estuaires via Le Havre et le Pont de Normandie auquel il sera directement raccordé), A 84 (Caen - Rennes : maillon de l'autoroute des Estuaires), à la réalisation en 1998 du barreau de raccordement entre l'A 29 et l'A 13 par le Pont de Normandie, à l'amélioration des routes nationales et aux déviations urbaines, devraient permettre aux rives de l'estuaire d'envisager une position de carrefour entre le Nord et le Sud.

Honfleur et son environnement devrait profiter de cette situation à la charnière du Bassin Parisien et du grand Ouest avec une façade maritime ouverte sur les Iles Britanniques et les trafics internationaux.

En matière de desserte ferroviaire, on notera les deux radiales, Cherbourg - Caen - Paris et son antenne Lisieux - Deauville et Le Havre - Rouen - Paris et une liaison interrégionale Caen - Rouen, Honfleur n'étant pas directement desservie par ce réseau. Il convient de souligner que la zone industrialo-portuaire Eure - Calvados (Z.I.P.E.C.), zone la plus importante du pôle de Honfleur, bénéficie d'une desserte ferroviaire avec la présence d'une gare de marchandises.

Les perspectives

L'avenir de l'ensemble du dispositif portuaire de Honfleur commande une redistribution des activités déployées (pêche, plaisance, bois, hydrocarbures, sables et graviers, fonte) :

- . **réaffirmation des activités de pêche, de plaisance et de commerce d'intérêt local dans le port intérieur,**
- . **développement des activités portuaires et industrielles en rive de la Seine.**

Cette restructuration du port justifie des investissements lourds qui devront être réalisés dans le cadre d'une programmation pluriannuelle en raison de leur importance. Elle inclut nécessairement la prise en compte des problèmes liés aux friches portuaires.

En appui de cette restructuration portuaire, **l'aménagement progressif de la Zone Industriale-Portuaire Eure - Calvados - (Z.I.P.E.C.)** laisse favorablement augurer également des perspectives de développement des échanges commerciaux et industriels d'Honfleur, d'autant que la mise en service du pont de Normandie constitue un atout important pour l'économie régionale.

Aménagement

Le site industriel-portuaire le plus important de la zone Est la Z.I.P.E.C. (Zone Industriale-Portuaire Eure - Calvados - 775 ha), auquel il convient d'ajouter la zone industrielle de l'Etablissement Maritime Rouen - Honfleur (E.M.R.H. - 240 HA).

Le développement et l'aménagement de la zone industrielle et portuaire de la Z.I.P.E.C. est au coeur des préoccupations majeures d'aménagement du territoire régional.

Ce territoire est encore suffisamment préservé pour pouvoir y mener une démarche globale d'aménagement.

La plaisance, la pêche, le commerce local et de proximité sont les utilisateurs principaux du sol. Le grand commerce maritime du quai en Seine, vocation créatrice de ces territoires, en est paradoxalement qu'un occupant modeste. La majeure partie du site de l'estuaire, tant dans le Calvados que dans le Département de l'Eure, est donc constituée essentiellement d'espaces naturels.

Néanmoins, le développement de cette zone industriel-portuaire est à prendre en considération rapidement. Elle doit profiter de la synergie porteuse engendrée par l'image du pont de Normandie et être organisée dans sa structure avec harmonie.

Sur ce territoire peuvent cohabiter des pôles d'intérêt différents qui se valorisent l'un l'autre. Soit, les pôles touristiques : Honfleur et le pont, et les pôles d'activités : le port, les bassins et le pont, les quais de Seine, les zones d'activités.

Sectoriser les vocations économiques sans «saupoudrer» tout ce territoire, permettra de faire jouer la synergie avec une consommation d'espace moindre.

C'est pourquoi l'activité portuaire devrait déboucher aussi à moyen terme sur un développement des infrastructures d'accueil, particulièrement en rive de la Seine où les aménagements prévisibles seront nécessairement liés à la croissance des activités (3ème quai en rive de la Seine).

HONFLEUR

CONFIGURATION

Port intérieur : Vocation plaisance, pêche, activités commerciales d'intérêt local (gestion départementale)

Quais en Seine : Port autonome de Rouen . E.M.R.H. : 240 hectares

Terminal vracs solides sur 2 quais de 122 mètres (capacité d'accueil : navires de 40 000 tonnes)

Tirant d'eau minimum - Vives eaux à marée basse : 8 mètres

Terminal privé vracs liquides

Zone industrialo-portuaire : Terre-plein à fortes potentialités de développement (Z.I.P.E.C. : 775 hectares - Eure, Calvados)

TRAFICS

Croissance forte de l'activité sur les quais en Seine depuis 1990 - 282 400 tonnes en 1995 -
(vracs solides, minéraux, engrais, argiles et, sur le terminal forestier : bois exotiques, scies, etc...)

Vracs liquides (Société Miroline : 234 000 tonnes en 1995)

DESSERTES

A 29 - Pont de Normandie et prolongement en cours vers l'autoroute A 13, Paris et Caen

Embranchement ferré vers la ligne SNCF Cherbourg - Caen - Paris

Gare de marchandises sur le site

HONFLEUR

DEVELOPPEMENT

*Pour le port intérieur : Soutien des activités traditionnelles (pêche)
Développement de la plaisance et de la croisière*

*Pour les quais de Seine et la zone Industriale-portuaire : Développement des équipements portuaires (troisième qual en rive de Seine)
Stratégie pour le développement de zones Industriale-portuaires et d'activités sur les terre-pleins potentiels*

AMENAGEMENT

Aménagement d'un troisième qual en Seine

Programme de viabilisation et d'équipement d'une première tranche de la partie "zone Industrielle" de la Z.I.P.E.C.

ENJEUX

Politique globale de développement des activités portuaires et Industrielles sur les deux rives tenant compte de la spécificité "naturelle" de la rive gauche

Programme d'accompagnement de la sortie du Pont de Normandie (tourisme, etc...) et traitement de l'entrée Est du site urbain de Honfleur

Développement en liaison avec les bassins économiques et les hinterlands de Caen , Le Havre et Rouen

Lancement d'une étude sur la définition d'un projet stratégique pour l'ensemble des espaces portuaires et Industriels et d'un plan directeur d'organisation, de traitement paysager, de V.R.D., d'équipements avec définition d'une première tranche opérationnelle