

**PERSPECTIVES ET
CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT
DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS**

RAPPORT

présenté au Conseil Economique et Social Régional de Basse-Normandie

par Pierre BALMER

Séance du 13 juin 2008

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
I. UN MONDE PORTUAIRE ET DES TRANSPORTS MARITIMES EN CONSTANTE MUTATION	5
I.1. LES ORIENTATIONS MARQUANTES DES POLITIQUES COMMUNAUTAIRES ET FRANÇAISES EN MATIERE MARITIME ET PORTUAIRE	6
I.1.1. La volonté européenne d'initier une politique maritime intégrée.....	6
I.1.2. En France, la décentralisation portuaire et le projet de modernisation des ports autonomes	7
I.1.2.1. La décentralisation portuaire	8
I.1.2.2. L'éventualité d'une réforme de la manutention portuaire.....	9
I.2. IMPORTANCE ET CROISSANCE DU TRAFIC MARITIME ET PORTUAIRE	10
I.2.1. Un trafic maritime mondial en forte et permanente expansion	10
I.2.2. L'évolution du trafic portuaire en France	12
I.2.3. Le trafic marchandises et passagers en Manche	14
I.2.3.1. Le trafic marchandises en Manche.....	14
I.2.3.2. Le trafic transmanche.....	16
I.2.3.3. Le cas particulier du trafic avec les îles anglo-normandes	18
I.3. DES MOYENS DE TRANSPORTS MARITIMES ET UNE LOGISTIQUE A TERRE EN PROGRES PERMANENTS.....	20
I.3.1. Des navires aux performances sans cesse améliorées	20
I.3.2. Consécutivement, l'affirmation de places portuaires géantes.....	22
I.3.3. Le développement du trafic portuaire et de la logistique intimement liés	23
I.3.4. Les autoroutes de la mer.....	25
II. SITUATION ET EVOLUTION DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS.....	29
II.1. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS.....	29
II.1.1. Des positionnements géo-économiques préférentiels	30
II.1.2. Des ports aux statuts juridiques différenciés	32
II.1.2.1. Les ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg placés sous l'égide d'un syndicat mixte.....	32
II.1.2.2. Le port de Granville placé sous l'égide du Conseil Général de la Manche.....	35
II.1.2.3. Le port de Honfleur, base avancée du port Autonome de Rouen	35
II.1.3. Une volonté régionale d'instituer des coopérations et de constituer des réseaux	36
II.1.3.1. L'intérêt renouvelé des collectivités territoriales pour le développement maritime et portuaire	36
II.1.3.2. L'appartenance des ports de commerce bas-normands à des associations ou à des réseaux	38
II.1.4. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES PORTS DE COMMERCE BAS- NORMANDS	41
II.1.4.1. Le port de Caen-Ouistreham	41
II.1.4.2. Le port de Cherbourg	43
II.1.4.3. Le port de Granville	46
II.1.4.4. Le port de Honfleur.....	48
II.2. LES TRAFICS ET LES RESULTATS ECONOMIQUES DES PORTS DE COMMERCE BAS- NORMANDS.....	49
II.2.1. Le port de Caen-Ouistreham	49
II.2.1.1. Le trafic transmanche.....	50
II.2.1.2. Le trafic marchandises	51
II.2.1.3. Le trafic croisières	52
II.2.1.4. Le chiffre d'affaires	52
II.2.2. Le port de Cherbourg	52
II.2.2.1. Le trafic transmanche.....	53
II.2.2.2. Le trafic avec les îles anglo-normandes	55
II.2.2.3. L'activité croisières.....	55
II.2.2.4. Le trafic marchandises	55
II.2.2.5. Le chiffre d'affaires	56
II.2.3. Le port de Granville	56
II.2.3.1. Le transport de marchandises	56
II.2.3.2. Le transport de passagers.....	57

II.2.4. Le port de Honfleur.....	59
II.2.4.1. Le trafic marchandises	59
II.2.4.2. Le trafic croisières	60
II.2.5. Les autres ports présentant une activité commerciale	61
III. QUELLES CONDITIONS POUR UN DEVELOPPEMENT OPTIMAL DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS ?	63
III.1. ATOUTS ET HANDICAPS DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS.....	63
III.1.1. Le port de Caen-Ouistreham	64
III.1.2. Le port de Cherbourg	65
III.1.3. Le port de Granville	67
III.1.4. Le port de Honfleur.....	68
III.2. OBJECTIFS ET PROJETS DE DEVELOPPEMENT DES PORTS DE COMMERCE BAS NORMANDS.....	69
III.2.1. Le port de Caen-Ouistreham	69
III.2.2. Le port de Cherbourg	71
III.2.3. Le port de Granville	74
III.2.4. Le port de Honfleur.....	76
III.3. PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU TRAFIC ET D'EVOLUTION DES MODES D'ACHEMINEMENT MARITIMES	77
III.3.1. Les perspectives d'évolution du trafic maritime	77
III.3.1.1. Le trafic de marchandises	77
III.3.1.2. Le trafic transmanche.....	80
III.3.2. L'extension du réseau Natura 2000 aux zones maritimes.....	81
III.3.3. L'expansion en cours de l'intermodalité et de la logistique au service du développement portuaire	82
III.4. LES FACTEURS ET LES CONDITIONS INDISPENSABLES AU DEVELOPPEMENT DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS	83
III.4.1. Instaurer dans le cadre du nouveau syndicat mixte (PNA) un véritable partenariat entre concedant et concessionnaire	84
III.4.2. Mettre en place une politique d'investissement durable et ambitieuse	86
III.4.3. Conforter le trafic transmanche	88
III.4.4. Développer la coopération interportuaire.....	92
III.4.5. La disponibilité foncière : un enjeu global et une opportunité de développement pour les ports bas-normands	94
III.4.6. Donner aux ports bas-normands des liaisons terrestres à même d'assurer leur compétitivité..	96
III.4.7. La nécessité de voir le projet de réaménagement du port de Granville (enfin) aboutir.....	98
ANNEXES	101

INTRODUCTION

Quel que soit le niveau auquel on se situe, national ou régional, le rôle joué par les ports de commerce au service de l'économie est incontestable. Ces infrastructures remplissent en effet de multiples fonctions. Elles sont à la fois des outils de communication vers des destinations plus ou moins lointaines tant pour les passagers que pour les marchandises, des lieux privilégiés d'échanges intermodaux (mer-route, mer-fer, mer-mer...) et, enfin, des zones d'activités où les produits peuvent être manutentionnés, stockés, conditionnés et parfois transformés. Les ports sont donc des moteurs de développement qui apportent aux régions qui en sont pourvues un avantage économique indéniable.

Pour ces nombreuses raisons, ils sont l'objet de la part des pouvoirs publics d'une attention soutenue et le transfert des ports d'intérêt national aux collectivités territoriales en est l'illustration la plus récente.

Le secteur du commerce maritime et portuaire est de surcroît un domaine caractérisé par des évolutions permanentes, voire des mutations. Il faut à cet égard souligner la croissance continue du commerce mondial par voie maritime à raison de 3 à 4 % par an depuis de nombreuses années, la montée en puissance du transport par conteneurs, l'augmentation de la taille des navires, et consécutivement la constitution d'un petit groupe de ports "dominants", la recherche également d'une efficacité accrue par la diminution des temps de parcours et de manutention, l'ensemble de ces facteurs s'inscrivant dans un contexte de concurrence sans cesse croissante, et d'autant plus exacerbée qu'elle est non seulement internationale mais également interrégionale et parfois même intra-régionale.

Enfin quelques perspectives à l'échéance incertaine viennent s'ajouter aux évolutions maritimes et portuaires précédemment citées. Il s'agit notamment du tarissement progressif des ressources pétrolières et de son pendant, en l'occurrence la hausse progressive et économiquement difficilement supportable des coûts de transport. Plus économe en énergie, moins polluant (sauf en cas de marées noires) en termes d'émissions globales de gaz à effet de serre, le transport par voie maritime pourrait dès lors connaître une expansion progressive au travers en particulier du cabotage. Pour les ports secondaires, cette perspective semble riche de promesses de développement.

Ainsi, avec quatre ports de commerce de tailles moyenne et petite (Caen-Ouistreham, Cherbourg, Granville et Honfleur), la Basse-Normandie est partie prenante à cette problématique d'ensemble.

Le maintien en région d'une activité portuaire commerciale variée, dynamique, bien répartie sur le linéaire côtier - c'est déjà le cas en Basse-Normandie - est donc un véritable enjeu non seulement économique mais aussi d'aménagement du territoire. Comme cela a été évoqué, un port remplit de multiples fonctions dont les effets sont ressentis in situ, en périphérie, et parfois de façon plus éloignée encore selon l'étendue de l'hinterland concerné. L'évocation précédente des évolutions constantes que connaît le commerce maritime et portuaire et du climat de concurrence dans lequel il évolue explique donc pourquoi, en la matière, il n'existe

pas de rente de situation. La veille économique et technologique, la prospection de nouveaux marchés, l'amélioration de la manutention et de l'intermodalité, autrement dit la recherche permanente de l'efficacité et de la performance économiques sont des quasi-obligations auxquelles doit s'astreindre l'ensemble des acteurs portuaires.

Pour toutes ces raisons, le Président du Conseil Régional de Basse-Normandie a confié au CESR le soin de mener une réflexion sur les perspectives d'avenir et de développement des ports de commerce régionaux. Cette mission est empreinte d'une actualité certaine et ce à un double titre :

- le transfert des ports d'intérêt national de Caen-Ouistreham et de Cherbourg au profit du Conseil Régional et des Conseils Généraux de la Manche et du Calvados (réunis sous l'égide d'un syndicat mixte) n'est entré en vigueur que le 1er janvier 2007, et consécutivement, du fait de son caractère récent, les orientations et les choix de développement ne sont pas encore précisément définis et définitivement arrêtés¹.
- certaines des caractéristiques des ports de commerce bas-normands - importance du trafic transmanche y compris avec les îles anglo-normandes, proximité des grands ports internationaux que sont le Havre et Rouen, obligation de se diversifier sur des niches commerciales... - rendent ce questionnement d'autant plus intéressant.

Pour répondre à cette saisine du Conseil Régional, le présent rapport retiendra une triple approche :

- une première partie sera consacrée au contexte juridique, économique, technique dans lequel évoluent les ports de commerce en général ; elle permettra notamment d'évoquer l'évolution du commerce maritime au plan mondial, français et en mer de la Manche. De même, certaines orientations de nature communautaire comme le Livre Vert et les autoroutes de la mer seront abordées ;
- une deuxième partie traitera de façon détaillée des ports bas-normands en termes de statut, de caractéristiques maritimes, de moyens techniques, de niveau d'investissement, d'appartenance à des réseaux et, bien entendu, de trafics tant pour 2007 que depuis le début des années 2000 ;
- une troisième et dernière partie fera le point des atouts et des handicaps caractérisant les ports de commerce bas-normands et examinera les facteurs et les orientations susceptibles de favoriser leur développement au regard des évolutions possibles du trafic maritime et portuaire en Europe du Nord. Le rôle attendu des partenaires du développement portuaire sera également évoqué.

A l'issue de cette introduction, il convient de préciser que la question des ports de commerce n'avait jamais été traitée d'une manière globale par le CESR. Seule la

¹ Il convient de préciser que, parallèlement à cette autosaisine, le Comité syndical du Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg (SMRPCOC) a bien entendu commencé un travail de réflexion sur la stratégie portuaire à développer d'ici les dix prochaines années, en lien avec un cabinet d'étude (CATRAM).

question du trafic transmanche a fait l'objet de deux études successives en avril 1997 et en octobre 1998².

De plus, cette saisine intervient au moment même où les prix des énergies fossiles connaissent une augmentation forte et très probablement durable et où les intentions de transférer vers le maritime une partie du trafic routier international se font de plus en plus insistantes. Cette réflexion s'inscrit donc dans un cadre plus large de développement durable, concept au service duquel l'économie maritime et portuaire peut et doit apporter une contribution active.

² Evolution et perspective du trafic transmanche (avril 1997). Les retombées du trafic transmanche en Basse-Normandie (octobre 1998).

I. UN MONDE PORTUAIRE ET DES TRANSPORTS MARITIMES EN CONSTANTE MUTATION

Le contexte maritime et portuaire mondial est actuellement le théâtre de profondes mutations. Elles reposent, aux plans communautaire et national, sur des visions communautaires et nationales novatrices comme la mise en œuvre par l'Union Européenne d'une politique maritime intégrée, le lancement du concept d'autoroutes de la mer, la décentralisation portuaire en France, le projet de réformer définitivement les ports autonomes et en particulier la manutention, la révision de la politique portuaire britannique...

Ces mutations sont également générées par la hausse régulière (3 à 4 % par an) des volumes transportés par mer, expression d'un commerce mondial en pleine expansion du fait notamment de la mondialisation des échanges et en particulier de l'importance prise par l'Asie dans les processus de production.

Cette croissance des échanges a naturellement suscité un grand nombre d'évolutions techniques au titre desquelles il faut citer l'augmentation continue de la taille des navires, de leur vitesse, le recours accru à la conteneurisation, l'efficacité améliorée des systèmes de manutention et enfin l'usage en cours de généralisation des technologies de l'information dans la logistique.

Tous ces facteurs d'évolution engendrent de profondes modifications dans les conditions d'exercice des activités maritimes et portuaires et concourent à une exacerbation de la concurrence. Il faut à ce propos souligner que le trafic maritime, du moins en Europe, est une activité économique que se dispute un nombre considérable de ports et d'opérateurs sur un territoire somme toute restreint. Ainsi, ne recense-t-on pas moins de 33 ports de commerce en Manche (22 en Grande-Bretagne et 11 en France³), et une trentaine d'autres en mer du Nord sur les côtes anglaises, belges, hollandaises et allemandes. Certaines de ces infrastructures portuaires comptent même parmi les plus puissantes d'Europe et du monde comme Rotterdam⁴, Anvers, Hambourg, Le Havre, Immingham.

Dès lors, pour mieux affronter ces nouvelles conditions économiques, on comprend mieux les décisions prises, même tardivement, par l'Etat français en faveur, d'une part, d'un recentrage de son action au profit des ports autonomes, et d'autre part, d'une mise en œuvre d'une politique de décentralisation des ports d'intérêt national.

Ainsi, cette première partie du rapport sera successivement consacrée à la présentation succincte dans le domaine maritime et portuaire des inflexions des politiques communautaires et françaises, de l'évolution mondiale et européenne (au sens de la mer de la Manche) du trafic maritime, et enfin, à l'évocation des novations techniques et logistiques les plus significatives dans le domaine du transport par mer et de la manutention.

³ Du Pas-de-Calais (strait of Dover en Angleterre) aux pointes respectives de la Cornouaille et de la Bretagne.

⁴ Le port de Rotterdam connaît à lui seul un trafic annuel supérieur à celui de l'ensemble des ports français, soit de l'ordre de 405 millions de tonnes.

I.1. LES ORIENTATIONS MARQUANTES DES POLITIQUES COMMUNAUTAIRES ET FRANÇAISES EN MATIÈRE MARITIME ET PORTUAIRE

Il ne s'agit pas dans ce bref développement relatif aux orientations marquantes des politiques communautaires et françaises en matière maritime et portuaire de relater l'ensemble des réflexions, des initiatives et des mesures prises dans le cadre de cette thématique par la Commission Européenne et par le gouvernement français. Seules les orientations relatives à la future politique maritime intégrée de l'Union Européenne, pour la plupart évoquées dans le "Livre Vert", à la mise en œuvre de la décentralisation portuaire par l'Etat français et au projet de réforme de la manutention portuaire seront présentées car il s'agit d'inflexions dont les conséquences à moyen et à long termes peuvent être considérables.

I.1.1. La volonté européenne d'initier une politique maritime intégrée

Cette intention a pris corps avec la présentation en juin 2006 d'un Livre Vert par le Commissaire aux affaires maritimes traçant les grandes orientations d'une future politique maritime intégrée de l'Union Européenne. Il s'agit d'une approche transversale, et pédagogique, destinée à mettre en cohérence les différents domaines de la vie maritime des Etats de l'Union. L'enjeu majeur identifié et souligné par le Livre Vert tient dans la nécessité de mettre en place une politique maritime véritablement intégrée qui, tout en renforçant la protection du milieu marin, ouvrira des possibilités inexploitées de croissance et d'emploi.

De façon synthétique, le Livre Vert insiste, en matière portuaire et maritime, notamment sur les points suivants. Ainsi, l'affirmation du caractère économiquement stratégique pour l'Europe du transport maritime et des ports est opérée dès le début du document en insistant d'ailleurs sur les perspectives de croissance continue de ces activités et sur leur rôle de catalyseur pour d'autres secteurs tels la construction navale, la logistique à terre.... A cet égard, l'importance du transport maritime à courte distance et des autoroutes de la mer est mise en évidence.

L'intérêt de voir se constituer des "clusters", en quelque sorte des pôles de compétitivité, est signalé afin de favoriser l'association de tous les acteurs présentant (aux plans maritime et portuaire) un certain niveau d'interaction et d'interdépendance, ce dans des espaces territoriaux cohérents.

Par ailleurs, le passage à un environnement concurrentiel fait également l'objet d'un développement. Le Livre Vert met à ce propos en avant l'intention de la Commission de publier des lignes directrices sur l'application des règles de concurrence à toutes les formes de coopération subsistant dans le domaine des transports maritimes. Dans cet ordre d'idées, la Commission s'est récemment aperçue que les conférences maritimes avaient une incidence négative sur la concurrence et a proposé au Conseil de les supprimer⁵.

⁵ Page 25 du Livre Vert.

L'intérêt pour le concept de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) est rappelé, notamment pour ce qui concerne les problèmes d'aménagement portuaire qui doivent prendre en compte les considérations environnementales.

Enfin, la question est posée de savoir s'il faut donner la priorité à la concentration des activités dans quelques grands ports très performants ou s'il convient de les répartir dans un nombre plus important de ports afin d'éviter les problèmes environnementaux généralement causés par une trop grande concentration des activités.

En outre, le Livre Vert semble sonner le glas d'un projet, un temps soutenu, de rédaction d'une directive européenne portuaire. C'est donc vers une approche douce que l'Union Européenne semble s'orienter, au moins pour les thèmes suivants :

- aides étatiques ;
- questions environnementales ;
- extension des règles de transparence sur la tarification portuaire ;
- adoption du règlement sur le financement des ports.

A l'issue d'une année de concertation, la Commission Européenne a présenté le 10 octobre 2007 ses propositions déterminant sa vision d'une politique maritime pour l'Union Européenne. L'esprit des orientations proposées dans le Livre Vert demeure et l'abandon d'une gestion sectorielle des actions européennes dans le domaine de la mer a donc été entériné. Un plan d'action a été mis au point et contient, entre autres, les initiatives suivantes :

- un espace européen pour le transport maritime sans frontière ;
- un réseau intégré pour la surveillance maritime ;
- la promotion d'un réseau européen de pôles d'activités maritimes (clusters) ;
- un réexamen des dérogations à la législation du travail européenne accordées au secteur des transports (et de la pêche).

D'autres initiatives seront présentées ultérieurement par la Commission européenne.

I.1.2. En France, la décentralisation portuaire et le projet de modernisation des ports autonomes

La situation de plus en plus délicate des ports français de commerce placés sous l'autorité de l'Etat appelait inéluctablement à la mise en œuvre de réformes. Voici vingt ans déjà que s'élevaient des avis autorisés, notamment le Rapport Dupuydauby en 1986, pour plaider en faveur d'une limitation de l'intervention de l'Etat aux ports les plus importants puis plus récemment un rapport de la Cour des Comptes (2005) et un autre du Centre d'Analyse Stratégique (2006)⁶. Mais l'économie ayant ses raisons que la raison politique ignore, il aura fallu attendre deux

⁶ Rapport de la Cour des Comptes de juillet 2006 intitulé "Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action" et rapport du groupe Poséidon du Centre d'Analyse Stratégique de décembre 2006 intitulé "Une ambition maritime pour la France".

décennies pour que la loi de décentralisation portuaire du 13 août 2004 (avec effet au 1er janvier 2007) rompe avec le statu quo et enfin instaure une nouvelle partition des outils portuaires entre l'Etat et les grandes collectivités territoriales.

De façon comparable, la perte constante de compétitivité des grands ports français face à leurs concurrents européens, entre autres imputable à une organisation inadaptée de la manutention portuaire, semble début 2008 retenir l'attention des pouvoirs publics. La réforme partielle de la manutention portuaire mise en œuvre en 1992 pourrait être enfin menée à son terme.

I.1.2.1. La décentralisation portuaire

La réforme, de façon schématique, organise le nouveau paysage portuaire français de la façon suivante :

- les ports autonomes (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille) demeurent sous l'égide de l'Etat⁷ ;
- les ports d'intérêt national passent sous l'autorité des collectivités territoriales, majoritairement les Régions, ces dernières devenant en quelque sorte les exécutrices testamentaires⁸ de l'Etat ;
- les ports dont l'activité principale est la plaisance relèvent des communes.

Ainsi, selon cette dernière loi, 17 ports d'intérêt national ont été transférés⁹ principalement aux Régions (Aquitaine, Bretagne, Nord-Pas-de-Calais, Languedoc-Roussillon) mais également à des Départements (Var, Alpes-Maritimes) ainsi qu'à des syndicats mixtes.

Il convient à ce propos de préciser que cette dernière forme de transfert n'a pu être rendue possible qu'en vertu d'un amendement puis d'une loi nouvelle, en l'occurrence en date du 21 décembre 2006. En effet, la loi de 2004 n'autorisait le transfert qu'au profit d'une Région ou d'un Département et non d'un groupement de collectivités. Un texte voté le 21 décembre 2006 a permis le transfert de ports maritimes aux groupements de collectivités. Ce texte permet donc la constitution d'un syndicat mixte, en l'occurrence qualifié "d'ouvert à la carte", c'est-à-dire que ses membres n'interviennent pas tous financièrement à la même hauteur (voir 2^{ème} partie du rapport).

D'une manière générale, la décentralisation des ports d'intérêt national emporte un transfert de compétences pour leur gestion mais aussi, pour la première fois, un transfert de propriété à titre gratuit des biens affectés à l'usage portuaire. Si l'Etat conserve un certain nombre de compétences et de prérogatives relatives à la sécurité des transports maritimes et des opérations portuaires, à la réglementation sociale applicable aux transports, les collectivités héritent d'un grand nombre de missions : aménagement, entretien et gestion du domaine public portuaire,

⁷ Il est par ailleurs créé un nouveau port autonome à La Rochelle.

⁸ Néanmoins, les Conseils Généraux demeurent compétents pour les ports de commerce qui relèvent de leur responsabilité au titre de la Loi de 1983 et pour ceux qui relèvent de leur compétence dans le cadre du processus de décentralisation prévu par la Loi de 2004.

⁹ Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Le Fret, Roscanvel, Concarneau, Lorient, Bayonne, Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice et Le Larivot (Guyane Française).

exploitation des outillages publics, fixation du tarif des redevances, police de l'exploitation portuaire...

Le transfert de compétence instaure une réelle proximité de gestion, gage possible d'une plus grande efficacité économique. Toutefois, deux problématiques d'importance, de nature financière, restent pendantes et viennent quelque peu affecter les perspectives à terme de développement portuaire des ports d'intérêt national.

Il s'agit tout d'abord du rattrapage des dépenses de fonctionnement et d'investissement non réalisées ces dernières années par l'Etat - le bilan du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 pour la Basse-Normandie en témoigne explicitement - et, corrélativement, de la détermination sur des bases équitables du montant des charges transférables et donc des compensations financières opérées au profit des collectivités nouvellement gestionnaires.

Il faut à cet égard préciser que la loi de 2004 a prévu que soient transférés aux collectivités les crédits d'investissement effectivement engagés sur les dix dernières années et non ceux prévus. Or, les retards constants accumulés par l'Etat dans l'entretien et l'équipement portuaires¹⁰ aura pour conséquence de tirer vers le bas le montant des dotations globales attribuées par l'Etat aux collectivités en compensation des charges transférées.

Pour répondre à cette argumentation en forme de réquisitoire, l'Etat souligne que le domaine portuaire a été remis gratuitement aux collectivités et que, par ailleurs, les crédits d'investissement ont été transférés globalement, sans distinguer les opérations de maintien de celles de développement du patrimoine, ces dernières étant par nature ponctuelles. Ainsi, l'ensemble des crédits concernés sont pérennisés dans la dotation globale de décentralisation.

I.1.2.2. L'éventualité d'une réforme de la manutention portuaire

La compétitivité des grands ports français, tous autonomes¹¹, c'est-à-dire, comme leur nom ne l'indique pas, placés sous la tutelle de l'Etat, est l'objet depuis de nombreuses années d'une dégradation constante. Quelques chiffres tirés du récent rapport GRESSIER¹², illustrent bien cette situation préjudiciable à l'économie nationale : alors que le trafic conteneurs ne cesse de s'accroître - il a été multiplié par deux en Europe depuis 1990 -, les parts des ports français dans ce marché européen économiquement essentiel sont passées de 35 % à 6 % ! L'une des raisons identifiées de longue date à cette situation dommageable est l'organisation insatisfaisante de la manutention. Celle-ci demeure éclatée entre les entreprises

¹⁰ Sur la durée du CPER 2000-2006, le décalage entre crédits d'investissement effectivement engagés et prévus est estimé au plan national à 50 %. En ce qui concerne plus particulièrement la Basse-Normandie, le taux d'exécution des engagements de l'Etat n'a été que de 23,58 % correspondant au mandatement de 5,212 millions d'euros pour une inscription originelle de crédits d'un montant de 22,105 millions d'euros. Pour information, la Région Basse-Normandie a mandaté 17,448 millions d'euros initialement prévus.

¹¹ A l'exception de Calais, port essentiellement dédié aux échanges transmanche, dont le trafic est supérieur à 40 millions de tonnes.

¹² Rapport sur la modernisation des ports autonomes établi par MM. GRESSIER et GENEVOIS du Conseil Général des Ponts et Chaussées et par Mme BOLLIER et M. LAFITTE de l'Inspection Générale des Finances remis au Gouvernement le 18 juillet 2007.

(dockers) et le service d'outillage des ports autonomes (grutiers) si bien que les évolutions amorcées avec la réforme de 1992 n'ont véritablement pu produire leurs pleins effets.

Ainsi, selon les propositions mêmes du rapport GRESSION, les domaines d'intervention des ports autonomes en tant que tels devraient être notamment réorientés vers un recentrage desdits ports sur les missions d'autorité publique, de développement, d'aménagement et de gestion du domaine portuaire. L'exploitation des terminaux portuaires devrait donc être transférée aux entreprises de manutention du secteur privé ; ainsi les fonctions de grutage, qui dépendent encore aujourd'hui des ports autonomes, gagneraient à passer sous l'autorité des manutentionnaires comme cela s'est déjà fait pour les dockers.

I.2. IMPORTANCE ET CROISSANCE DU TRAFIC MARITIME ET PORTUAIRE

La mondialisation de l'économie est caractérisée notamment par une repolarisation du monde et de ses zones de production accompagnée d'une modification de la division internationale du travail. Elle a, entre autres, pour effet de générer des courants d'exportations sans cesse en augmentation, régulés par la croissance plus ou moins prononcée des pays ou groupes de pays producteurs et/ou consommateurs. Cet accroissement permanent des échanges a pour double conséquence d'entraîner une augmentation notable des transports par voie maritime et consécutivement du trafic portuaire. Il faut souligner à cet égard que plus de 80 % de la richesse du monde passent sur la mer à un certain moment de sa transformation.

L'objet du présent développement est donc de situer au moyen de données chiffrées particulièrement significatives l'importance du transport par voie maritime au niveau mondial, puis français et enfin en mer de la Manche.

I.2.1. Un trafic maritime mondial en forte et permanente expansion

Tiré par le commerce mondial et en particulier par l'augmentation des courants d'exportations (+ 6 % en 2005), le transport par voie maritime affiche une croissance continue et ce depuis une très longue période. Ainsi estime-t-on que le trafic maritime mondial a pratiquement été multiplié par deux entre 1980 et 2005. Sur un espace temps plus restreint, il est passé de 5,9 milliards de tonnes en 2000 à 7,1 milliards de tonnes en 2005.

Non seulement, les volumes s'accroissent mais les nécessités de transporter sur de longues distances les différents types de produits (matières premières, produits semi-finis, produits manufacturés) augmentent en raison d'une répartition de plus en plus étendue des lieux de production et de consommation. Pour mémoire, les pays asiatiques représentent à l'heure actuelle de l'ordre de 39 % des exportations maritimes mondiales¹³, les pays européens 23 %, essentiellement en provenance de

¹³ A ce propos, certains pays asiatiques développent fortement le tonnage de leur flotte de commerce : Viet Nam (+ 27 %), Indonésie (+ 20 %), Corée du Sud (+ 15 %) et Malaisie (+ 11 %).

l'Union Européenne, les deux Amériques environ 21 %, l'Afrique et l'Océanie respectivement 8 % et 9 %.

Parallèlement la flotte mondiale a connu et connaît une augmentation continue de ses capacités. Elle a ainsi crû de 7,2 % entre 2004 et 2005, passant de 890 millions de tonnes à 960 millions de tonnes de port en lourd (tpl). Cette hausse est la plus forte enregistrée depuis 1989. La répartition de la flotte mondiale par grands types de navire est actuellement la suivante :

- pétroliers → 37,7 % (+ 5,4 % par rapport à 2004) ;
- vraquiers → 35,8 % (+ 7,9 % par rapport à 2004) ;
- porte-conteneurs → 11,6 % (+ 13,0% par rapport à 2004) ;
- navires de charge classique → 11,3 % ;
- autres (paquebots, rouliers...) → 3,6 %.

Selon des données encore plus récentes mais partiellement accessibles (rapport 2007 de la CNUCED sur le transport maritime), la flotte mondiale représenterait atteindrait désormais un port en lourd de 1 040 millions de tonnes avec en son sein 15,5 % de porte-conteneurs. Enfin, 6 900 navires seraient actuellement commandés aux chantiers navals représentant 300 millions de tonnes d'emport supplémentaire à entrer en service dans les années à venir.

Au plan des quantités transportées, la répartition par type de marchandises est la suivante (pour l'année 2004) :

- navires citernes (super-tankers) → 37 % (en hausse de 4,2 % par rapport à 2003) ;
- vraquiers → 38 % (en hausse de 4,0 %) ;
- porte-conteneurs → 18 % (en hausse de 9,6 %) ;
- autres → 7 %.

La comparaison des importances respectives des flottes selon les types de navires et des quantités transportées selon la nature des produits appelle trois commentaires.

On peut ainsi observer une concordance entre la part des pétroliers et des vraquiers dans la flotte mondiale et leur part de trafic dans les échanges maritimes mondiaux.

En revanche, une discordance notable apparaît entre la part des porte-conteneurs dans la flotte mondiale (11,0 % en 2004) et celle des quantités qu'ils transportent (18 % des tonnages enregistrés), signe probable d'une capacité d'emport de ces navires supérieure à la moyenne et surtout d'une préférence désormais bien établie des armateurs et des chargeurs pour ce mode de transport. Ainsi, 85 % des produits manufacturés transportés dans le monde le sont par conteneurs.

Enfin et corrélativement, le transport par porte-conteneurs connaît depuis un certain nombre d'années une croissance bien supérieure à celle des autres trafics. En l'occurrence, cette augmentation était en 2004 (par rapport à 2003) deux fois plus élevée que celle des volumes acheminés par les vraquiers et les pétroliers.

I.2.2. L'évolution du trafic portuaire en France

De concert avec l'accroissement du commerce mondial, le trafic portuaire français a été caractérisé ces quinze dernières années (1992-2006) par une augmentation conséquente de 26 %, cependant moindre que celle enregistrée au niveau mondial (+ 40 %). Le tableau n° 1 opère une présentation succincte de cette évolution au plan national. Pour plus de précision, on signalera qu'elle a été syncopée et entrecoupée de périodes de stagnation comme entre 1998 et 2001 (+ 1,2 %), voire de décroissance légère comme entre 1992 et 1996 (- 1,7 %).

Années	Trafic total	Vracs liquides	Vracs solides	Diverses	Conteneurs
1992	297,2	157,1	77,8	62,2	13,0
1996	292,1	152,0	66,4	72,7	18,3
2000	339,1	169,4	84,0	86,0	25,6
2005	364,9	177,9	78,6	108,5	35,3
2006	375,7	180,0	80,1	115,7	35,6
2007	376,9	175,3	78,5	123,1	42,0

**Tableau n° 1 : L'évolution du trafic maritime français de marchandises entre 1992 et 2006
(par types de trafic et en millions de tonnes)**

Source : DGMT

Le tableau n° 1 suscite en outre un certain nombre de commentaires. Ainsi, il faut souligner que le trafic des vracs liquides, principalement de nature pétrolière, après avoir fléchi entre 1992 et 1996, est reparti à la hausse mais de façon toutefois modérée. Finalement, sur 15 ans, la croissance de cette activité s'est élevée à 11,6 % pour l'essentiel centrée sur les années 1999-2006.

Le trafic des vracs solides (minerais, céréales...), quant à lui, est resté pratiquement inchangé sur la période (+ 0,9 %) après avoir significativement décliné jusqu'en 1996.

A l'inverse, le trafic de marchandises a été affecté d'une forte augmentation (+ 97,9 %).

L'activité "conteneurs" a connu une croissance encore supérieure. Elle a été multipliée par 2,3 entre 1996 et 2007 et par 3,3 sur la période de quinze ans retenue pour cette présentation. Après la stabilisation caractérisant les années 2004-2006, ce trafic est fortement reparti à la hausse sous l'impulsion notamment du port du Havre. Par rapport à l'ensemble du tonnage ayant transité dans les ports français, l'activité "conteneurs" pèse désormais 11 % du trafic total contre 4,4 % en 1992. Néanmoins, cette part demeure presque deux fois inférieure à celle observée au niveau du trafic maritime mondial avec une proportion observée en 2004 de 18,0 %.

Il est à ce propos utile de préciser, au travers d'un tableau récapitulatif, le partage du trafic conteneurs au plan européen. Ce tableau (n° 2) démontre qu'en

2007, les deux premiers ports français spécialisés dans ce trafic ne figuraient qu'aux 9^{ème} (Le Havre) et au 20^{ème} (Marseille) rangs européens¹⁴.

A ce classement modeste, préoccupant même, plusieurs explications peuvent être apportées. D'une part, les trois premiers ports européens, tous situés en Mer du Nord (Rotterdam, Hambourg et Anvers), affichent des quantités de conteneurs manutentionnées 3 à 4 fois supérieures à celles du Havre, ce qui laisse supposer que ces ports détournent une partie considérable des marchandises conteneurisées à destination ou au départ de la France.

Pour Marseille, la situation est comparable. Le trafic conteneurs des ports de Tauro Gioia (Italie-Calabre), Valence, Barcelone... est deux à trois fois supérieur. Leur capacité à "détourner" des trafics qui pourraient normalement transiter par le port phocéén est également avérée. Il est à ce propos utile de signaler que le déchargement d'un conteneur est actuellement 50 % plus coûteux en France qu'à Gênes ou à Barcelone.

Position	Port	Total (EVP)	Croissance 2005-2007
1	Rotterdam (NL)	10 800	+ 17 %
2	Hambourg (DE)	9 900	+ 22 %
3	Anvers (BE)	8 176	+ 31 %
4	Bremen & Bremerhaven (DE)	4 892	+ 31 %
6	Gioia Tauro (IT)	3 450	+ 10 %
5	Algesiras (ES)	3 414	+ 8 %
7	Felixstowe (UK)	3 300	+ 20 %
8	Valence (ES)	2 991	+ 24 %
9	Le Havre (FR)	2 660	+ 24 %
10	Barcelone (ES)	2 616	+ 26 %
14	Gênes (IT)	1 855	+ 79 %
19	Istanbul	1 851	nc
12	Southampton (UK)	1 800	+ 30 %
18	Saint-Petersbourg (Rus)	1 697	nc
13	Las Palmas (ES)	1 453	+ 19 %
11	Le Pirée (GR)	1 403	0 %
17	Constantza (RO)	1 348	nc
15	La Spezia (IT)	1 187	+ 30 %
20	Marseille (FR)	1 003	+ 8 %

Tableau n° 2 : Les principaux ports européens spécialisés dans le trafic conteneurs en 2007

Source : "Le Marin"

Au plan de la dynamique de ce type de trafic, les chiffres d'évolution 2005-2007 laissent apparaître une croissance significative pour le Havre tandis que l'augmentation comptabilisée pour le port de Marseille demeure bien inférieure à celle constatée dans les ports méditerranéens concurrents. Le nombre de conteneurs¹⁵ traités y a progressé soit en valeur relative soit en valeur absolue de façon globalement moins importante que celui de leurs concurrents directs : Brème

¹⁴ Au plan mondial, les ports asiatiques occupent les cinq premières places ; Singapour traite ainsi 27,9 millions de conteneurs et Shanghai 26,2, à comparer aux 10,8 millions de conteneurs transitant par Rotterdam.

¹⁵ Exprimés en équivalent vingt pieds (EVP). Il existe par ailleurs des conteneurs de quarante pieds.

+ 31 % Anvers + 31 %, Barcelone + 26 %, Gênes + 79 %, Anvers + 2 millions de conteneurs, Rotterdam et Hambourg + 1,8 million...

Si pour Le Havre, l'entrée progressive en service de Port 2000 est un facteur indéniable d'amélioration des résultats (2,66 millions de conteneurs en 2007 en hausse de 25 % par rapport à 2006¹⁶ et trafic global d'environ 79 millions de tonnes en augmentation de 6,6 %), la situation de Marseille, en proie à de récurrents problèmes de fiabilité sociale, reste préoccupante avec une des plus faibles progressions observées (+ 8,3 % pour les conteneurs mais - 3,7 % pour le trafic total).

Ces observations contribuent en partie à expliquer pourquoi l'importance du trafic conteneurs au sein du trafic portuaire global français est deux fois moindre qu'au niveau mondial.

I.2.3. Le trafic marchandises et passagers en Manche

Après avoir évoqué l'évolution du trafic maritime mondial et portuaire français, il est utile de donner un aperçu du trafic commercial en mer de la Manche et ce pour deux raisons principales. D'une part, il s'agit d'une des mers les plus fréquentées du globe, supportant un transit de l'ordre de 25 % du trafic maritime mondial, point de passage obligé pour rejoindre les grands ports français, anglais, belges, hollandais et allemands¹⁷ ; d'autre part, ce secteur maritime présente la particularité d'héberger un trafic roulier et passagers entre les îles britanniques et les pays précités considérable.

Compte tenu de l'objet de ce rapport, cette vision du trafic commercial en mer de la Manche ne concernera que les ports français.

I.2.3.1. Le trafic marchandises en Manche

Le trafic marchandises des ports français riverain de la Manche (de Dunkerque à Brest) s'est élevé en 2007 à 216,7 millions de tonnes, en légère augmentation (+ 2,5 %) par rapport à l'année précédente. Plus de la moitié de ce tonnage est constitué de vracs solides ou liquides (minerais, produits pétroliers...) et de fret issus du trafic par ferries. Le tonnage de marchandises diverses atteint pour sa part 96,6 millions de tonnes. Le trafic des ports français de la Manche représente 62 % du tonnage comptabilisé sur l'ensemble des ports français.

Le tableau n° 3 opère une présentation pour 2007 des trafics de chacun des ports de commerce jalonnant le littoral français entre Dunkerque et Brest. Cet ensemble de données chiffrées suscite plusieurs commentaires.

D'une part, les ports autonomes (Dunkerque, Le Havre et Rouen) concentrent 73 % du trafic total. D'autre part, les quatre ports affichant un trafic supérieur à 5 millions de tonnes par an (Dunkerque, Calais, Le Havre et Rouen) représentent

¹⁶ Une augmentation importante est également attendue en 2008 du fait de l'ouverture définitive du Terminal Porte Océane (TPO) qui n'a traité en 2007 que 11 300 evp pour cinq semaines d'activité.

¹⁷ Trafic 2005 des principaux ports concernés : Rotterdam (346 millions de tonnes), Anvers (146), Hambourg (108), Le Havre (71), Immingham (61), Hartlepool (56), Londres (54), Amsterdam (47), Brême (47), Wilhemshaven (46), Southampton (40).

92 % du trafic total des ports français riverain de la Manche. En outre, entre le 4^{ème} port par ordre d'importance (Rouen avec 22,2 millions de tonnes) et le cinquième (Caen avec 3,9 millions de tonnes), il existe une différence d'échelle plus que considérable¹⁸. Enfin, ces différents classements montrent que le trafic est essentiellement localisé au nord de la Seine et de son estuaire, soit 94 % du total, c'est-à-dire 203 millions de tonnes sur un total évalué à 216,7 millions de tonnes. Il faut voir dans cette concentration la conséquence de la proximité géographique des principales zones de population, de consommation et de transformation, en l'occurrence l'Île de France, le Bénélux et la Vallée du Rhin.

Pour ne pas surcharger le tableau précité, il n'a pas été fait mention de la distinction majeure entre trafic d'importation et d'exportation. Or il s'avère que les ports français de la Manche sont deux fois plus importateurs qu'exportateurs ; précisément, le volume des importations atteint 62,5 % de la totalité du trafic. Seuls les ports de Calais, Rouen, Caen, Cherbourg et Granville présentent des courants d'exportations supérieurs aux importations.

Ports	Tonnage total	Evolution 2007-2006	Dont marchandises diverses	Evolution 2007-2006
Dunkerque (P. Aut.)	57,1	+ 0,7 %	15,5	+ 6,0 %
Calais	41,5	-	40,9	- 0,3 %
Boulogne	0,7	- 5,3 %	0,7	+ 11,9 %
Le Tréport	0,3	-	nc	nc
Dieppe	2,3	- 6,0 %	1,2	- 23,3 %
Fécamp	0,3	-	nc	nc
Le Havre (P. Aut.)	78,8	+ 6,7 %	28,1	+ 23,6 %
Rouen (P. Aut.)	22,2	- 4,6 %	2,9	- 5,2 %
Honfleur	0,6	+ 21,7 %	nc	nc
Caen	3,9	+ 0,7 %	3,4	+ 5 %
Cherbourg	2,9	+ 0,9 %	2,6	- 2,8 %
Granville	0,1	-19,3 %	-	-
St Malo	2,0	9,6 %	0,9	- 1,4 %
Le Légué, Tréguier, Pontrieux, Lézardrieux	0,6	+ 7,0 %	nc	nc
Roscoff	0,6	+ 2,2 %	0,6	+ 2,2 %
Brest	2,8	+ 15,7 %	0,3	+ 12,2 %
Total	216,7	+ 2,5 %	96,6	+ 5,5 %

**Tableau n° 3 : Trafic marchandises des ports de la Manche de Dunkerque à Brest en 2007
(en millions de tonnes)**

Source : "Le Marin"

¹⁸ Même en globalisant les trafics des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg réunis désormais sous la bannière de PNA (Ports Normands Associés), soit 6,8 millions de tonnes de trafic et 1,8 million de passagers transportés, l'écart demeure considérable.

Cette observation vient corroborer les commentaires opérés précédemment et selon lesquels une partie non négligeable voire significative des exportations françaises transite par les ports du Benelux¹⁹.

I.2.3.2. Le trafic transmanche

Autre composante et non la moindre du trafic maritime intéressant les ports français, l'activité transmanche constitue à bien des égards le quotidien des ports situés de part et d'autre de la Mer de la Manche et en particulier des ports bas-normands, du moins pour trois d'entre eux si l'on inclut dans ce type de trafic les relations avec les îles anglo-normandes.

Coupant perpendiculairement le "rail", c'est-à-dire le trafic maritime international à destination et au départ de l'Europe, le trafic transmanche passagers est particulièrement intense quoiqu'en baisse significative depuis 1994. De 27,5 millions à cette date, il était estimé en 2006 à environ 18 millions de personnes, présentant encore une baisse de 5 % depuis 2004. Cette forte diminution a principalement affecté deux ports : Calais et Cherbourg.

Pourtant, les échanges entre la Grande-Bretagne et le continent n'ont eux cessé de s'accroître grâce en particulier à l'ouverture du tunnel sous la Manche. D'après le Ministère des Transports, le trafic passagers tous modes de transport confondus, est ainsi passé de 32 millions de personnes en 1994 à 37,3 en 2003. A lui seul le tunnel a vu transiter 15 millions de passagers (Eurostar+Shuttle) en 2003, tandis que le trafic passagers par ferries diminuait sensiblement comme précédemment indiqué. Plusieurs raisons expliquent cette diminution : outre l'ouverture en 1994 du lien fixe transmanche qui a détourné une certaine quantité de voyageurs et de marchandises du transport maritime, il faut souligner et insister sur la suppression du duty free qui constituait une opportunité d'achats et donc un motif supplémentaire pour emprunter le transmanche. Egalement et de façon assez significative, la montée en puissance de l'offre de transport aérien par des compagnies low cost est à l'origine du détournement d'une partie du trafic passagers²⁰. Enfin, il est utile de signaler la relative désaffection de la clientèle britannique pour la destination France.

En revanche, le trafic roulier, évalué en 1994 à 42 millions de tonnes a augmenté significativement s'établissant à environ 62 millions de tonnes en 2007. Il faut voir dans cette tendance le reflet de la croissance continue des transports routiers. De la sorte, le nombre de camions transitant par la voie maritime est passé de 1,6 million en 1994 à 2,225 millions en 2003 pour s'établir à environ 2,7 millions

¹⁹ Le détournement du trafic au profit des ports du Benelux est considérable quoique difficile à évaluer avec précision. En effet, depuis 1993 date d'ouverture du marché unique européen, les statistiques douanières ne permettent plus d'opérer un calcul précis de ce phénomène. Pour mémoire, en 1992, l'ampleur du détournement de trafic était évaluée à 25 millions de tonnes de marchandises, soit 10 % du trafic maritime français de l'époque et environ 15 % en valeur. Cette proportion n'a probablement pas varié à la baisse depuis.

²⁰ A ce propos, les aéroports du Grand Ouest français auraient connu depuis le début des années 2000 une multiplication par trois de leurs trafic passagers par compagnie low cost.

en 2007, trafic auquel il faut ajouter 1,4 million de poids lourds acheminés par la navette²¹.

Ainsi, les échanges transmanche demeurent caractérisés par une intense activité économique et surtout par une concurrence exacerbée. On compte ainsi sur cet espace maritime, dans l'absolu peu étendu, environ une dizaine d'opérateurs²² répartissant leur activité sur quinze ports et autant de lignes commerciales, et assurant de l'ordre de 60 rotations quotidiennes.

Il s'agit par ailleurs d'un marché géographiquement très segmenté avec une focalisation sur le Détroit. En l'occurrence, le port de Calais affiche un trafic passagers s'élevant à 11,5 millions en 2007 (11,7 en 2005) et les ports de Dunkerque et de Boulogne avec respectivement 1,9 million et 0,7 million de passagers contribuent à ce phénomène de concentration. Comme le montre le tableau n° 4, ces trois ports recueillent 78 % du trafic passagers transmanche.

Ports	Trafic passagers Transmanche (y.c. Iles Anglo-Normandes)	Trafic passagers croisière	Trafic passagers total	
			Nombre	Evolution 2005-2006
Dunkerque	1,938	0	1,938	+ 26,3 %
Calais	11,519	0	11,519	+0,5 %
Boulogne	0,704	0	0,704	- 5,3 %
Dieppe	0,263	0	0,263	- 4,0 %
Le Havre	0,355	0,078	0,433	+ 39,0 %
Caen	0,998	0,001	0,999	- 7,4 %
Cherbourg*	0,766	0,015	0,781	- 2,9 %
Granville**	0,180	0	0,180	- 10,0 %
Saint Malo***	0,959	0,019	0,978	+ 3,2 %
Roscoff	0,564	0	0,564	+ 1,8 %
Brest	0	0,018	0,018	+ 12,5 %
Total	18,246	0,131	18,377	+ 2,5 %

* dont environ 0,148 million de passagers à destination de l'Irlande

** à destination soit des îles anglo-normandes, soit des îles Chausey

*** dont 0,450 million de passagers à destination des îles anglo-normandes

**Tableau n° 4 : Le trafic en millions de passagers en mer de la Manche en 2007
(y compris passagers croisières)**

Source : "Le Marin"

Le passage par le Détroit a été sinon encouragé du moins favorisé par une offre globalisée et étoffée de moyens de transports (y compris la navette) et par une amélioration généralisée des liaisons routières contribuant au désenclavement de cette portion du territoire français. Ces différentes évolutions ont sans doute incité un nombre croissant de touristes et de transporteurs à opter pour un passage par le

²¹ Le trafic poids lourds par voie maritime voit sa croissance se poursuivre sur le Détroit, ce qui n'est plus le cas sur la Manche Ouest.

²² Les compagnies maritimes opérant sur le transmanche (France-Angleterre, France-Irlande) sont actuellement les suivantes : Brittany Ferries, Condor Ferries, LD (Louis Dreyfus) Lines, P&O, Norfolk Line, Speed Ferries, Sea France, Stena Lines, Celtic Links et Irish Ferries, ces deux dernières compagnies effectuant des liaisons avec l'Irlande.

Détroit. En effet, en dotant le Nord et l'Ouest de la France d'axes à normes autoroutières à 2 x 2 voies, la plupart gratuits, les temps de parcours et les coûts pour rejoindre la Grande-Bretagne par cette partie du territoire ont été rendus plus attractifs encore.

Le trafic transmanche en Manche Centrale et en Manche Ouest²³, en ce qui le concerne, est caractérisé par un relatif déclin des liaisons maritimes et terrestre (par le tunnel), tendance compensée par l'essor des liaisons aériennes. Quantitativement, ce segment géographique du trafic transmanche revêt une ampleur plus limitée mais représente pour les ports en cause, à l'exception cependant du Havre, une activité de première importance. En 2007, ces ports avaient accueilli près de 3,9 millions de passagers, environ 320 000 poids lourds et un trafic marchandises ro-ro²⁴ évalué à environ 9 millions de tonnes. Le tableau n° 4 ci-dessus opère un récapitulatif des trafics passagers des ports concernés.

Au sein de cet ensemble, les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg, autrement dit les Ports Normands Associés²⁵ (PNA), "pèsent" 1,850 million de passagers, 220 000 poids lourds et presque 6 millions de tonnes de fret transportées. Ces derniers chiffres montrent bien que les ports bas-normands occupent au sein de l'ensemble des ports de la Manche centrale et de la Manche ouest une place déterminante (cf. informations chiffrées réalisées par PNA - annexe n° 2), même si leurs résultats en 2007 ont connu un fléchissement pour le transport de passagers (1,765 million) en partie compensé par l'augmentation du trafic poids lourds (230 000 unités).

Pour compléter cet aperçu, il faut mentionner qu'en 2006 le trafic croisière représentait 131 000 passagers, essentiellement aux escales du Havre (78 000), de Saint-Malo (19 000) et de Cherbourg (28 000).

I.2.3.3. Le cas particulier du trafic avec les îles anglo-normandes

Le trafic avec les îles anglo-normandes constitue l'une des spécificités de l'activité portuaire et maritime des ports de commerce situés dans le golfe normano-breton. Il convient cependant de préciser que les îles anglo-normandes réalisent l'essentiel de leurs échanges avec la Grande-Bretagne, le commerce avec le continent étant nettement moins développé et pratiquement limité au seul port de Saint-Malo. Cependant, conscient du potentiel économique insuffisamment exploité que représente cet archipel, le Conseil Général de la Manche a mis en œuvre une stratégie de développement des échanges maritimes au départ notamment de Granville mais également de Portbail et de Carteret. Après des débuts plutôt délicats au plan technique, ces relations commencent à se développer.

Globalement, le trafic observé au départ du continent représente de l'ordre de 600 000 passagers par an, ce qui est loin d'être négligeable. L'activité passagers

²³ Zones incluant par convention pour la Manche centrale les ports de Dieppe, Le Havre, Caen-Ouistreham et Cherbourg, et pour la Manche Ouest, les ports de Saint-Malo et de Roscoff.

²⁴ Roll on-roll off.

²⁵ PNA est la nouvelle dénomination du syndicat mixte regroupant ces deux ports bas-normands ex-ports d'intérêt national.

concerne à 85 % des continentaux. Les liaisons sont assurées par les compagnies suivantes²⁶ :

- Au départ de Saint-Malo avec HD Ferries (fret et passagers), compagnie low cost, Corsaire (compagnie récemment implantée en remplacement d'Emeraude Lines, Condor Ferries (fret et passagers), Compagnie Morvan Fils Commodore Shipping (fret uniquement). En 2006, l'ensemble de ces opérateurs a transporté 456 000 passagers, en diminution de 17 % par rapport à 2005.
- Au départ de Granville, de Carteret et de Diélette, la relation avec les îles anglo-normandes a été confiée à la Compagnie des Îles de la Manche (Manche Îles Express), filiale de la Société Morbihannaise de Navigation²⁷. Trois navires assurent ces liaisons : deux catamarans, le Marin Marie et le Victor Hugo ainsi que, depuis l'été 2007, un monocoque, le Tocqueville²⁸. Le trafic comptabilisé en 2007 a été de l'ordre de 114 500 passagers (contre 138 700 en 2006 et 107 000 en 2005²⁹). Les conditions atmosphériques de l'été 2007, à bien des égards calamiteuses, ont eu pour effet d'affecter négativement la fréquentation.
- Au départ de Cherbourg, la compagnie HD Lines, déjà présente à Saint-Malo, a en juillet 2007 ouvert une liaison (fret et passagers) à destination de Guernesey. Après quelques déboires d'ordre administratif, cette compagnie a enregistré les résultats suivants : 18 escales, 361 passagers, 114 voitures et 1 camion transportés. Cette liaison, pour des raisons diverses, n'a pas été renouvelée au printemps 2008.

Ce trafic s'inscrit donc dans un contexte très concurrentiel puisque pas moins de huit ports français et anglais desservent ces îles : Dinard, Saint-Malo, Granville, Carteret, Cherbourg, Weymouth, Pool et Portsmouth, l'ensemble de ces liaisons représentant bon an mal an un trafic potentiel de un million de passagers, sans même évoquer le trafic fret principalement opéré à partir de la Grande-Bretagne et à un degré moindre de Saint-Malo.

Pour les ports du département de la Manche, les perspectives de développement des trafics passagers et fret apparaissent intéressantes et ce d'autant plus que les ports concernés sont géographiquement mieux situés que leurs concurrents. De surcroît, le niveau de vie élevé d'une grande partie des 148 000 habitants de ces îles laisse entrevoir des perspectives commerciales plutôt encourageantes. En outre, la parité du taux de change livre sterling/euro, telle qu'elle apparaît à la date de rédaction de ce document, contribue favorablement à l'attractivité touristique des îles vis-à-vis du continent.

²⁶ Il faut également signaler pour mémoire l'existence d'une liaison fret au départ de Portbail sous l'égide de la Compagnie Normande Maritime Limited.

²⁷ Pour mémoire, ce trafic a été relancé en 2003, après le retrait d'Emeraude Lines, et confié à la Société de Navigation de Normandie. Pour diverses raisons, le Conseil Général de la Manche a souhaité que la Compagnie Morbihannaise de Navigation reprenne l'exploitation de ces lignes.

²⁸ Les spécificités de ce navire, qui peut transporter 265 passagers, doivent permettre de diminuer de 30 à 40 % le nombre de traversées annulées pour cause de mauvais temps.

²⁹ Cette fréquentation inclut le trafic inter-îles opéré par les navires ayant appareillé au départ des différents ports de la côte ouest du département de la Manche. Pour mémoire, le trafic s'élevait en 1992 à environ 70 000 passagers pour ensuite décliner régulièrement, descendant même sous le seuil des 20 000 passagers.

I.3. DES MOYENS DE TRANSPORTS MARITIMES ET UNE LOGISTIQUE A TERRE EN PROGRES PERMANENTS

Le monde du transport maritime, pour accompagner la croissance permanente des échanges internationaux, se doit de mettre en œuvre des moyens et des techniques toujours plus performants. Il en va ainsi des navires, toujours plus grands, plus rapides, et plus sécurisés (du moins pour les plus récents d'entre eux). C'est également le cas des techniques de manutention et de logistique à terre à l'efficacité croissante.

Pour compléter cette évocation de l'évolution continue des moyens de transports et de manutention maritimes, il faut enfin relater, pour des motifs légitimes de développement durable, le possible développement, en mers de la Manche et du Nord notamment, des autoroutes de la mer, concept qui contribuera, s'il vient à se développer, à densifier encore le recours aux transports maritimes.

I.3.1. Des navires aux performances sans cesse améliorées

Pour répondre à l'accroissement quantitatif des échanges commerciaux entre pays et surtout entre continents et aux exigences de rentabilité visant à réduire les temps de transport (et de manutention), les navires ont connu ces trente dernières années des évolutions techniques notables. Ils sont ainsi plus grands, plus larges, plus rapides, plus spécialisés, le recours en forte augmentation à la conteneurisation en étant une illustration marquante. La recherche d'une sécurité améliorée est également un autre axe de progrès avec la généralisation par exemple pour les pétroliers des doubles coques, évolution cependant insuffisamment rapide puisque de nombreux bateaux continuent de naviguer malgré une vétusté avérée.

On observe notamment une course quasi généralisée à l'augmentation de la taille et donc de la capacité de transport : les minéraliers atteignent désormais 300 000 tonnes de port en lourd ; les pétroliers, pour les plus grands d'entre eux, jaugent jusqu'à 450 000 tonnes ; les transporteurs de voitures peuvent en contenir jusqu'à 8 000 ; les navires rouliers peuvent dépasser 200 mètres de longueur et 20 000 tonnes de port en lourd.

Il convient cependant de faire observer que si la course au gigantisme a affecté et affecte encore tous les types de navires, elle a été marquée par des périodes selon la spécialisation des navires.

Ainsi, le gigantisme naval dans le secteur pétrolier a été stoppé net par le second choc pétrolier et, en matière de transport vraquier, les plus grandes unités sont sorties de chantier au milieu des années 1980. Cependant, le segment des grands pétroliers (suezmax) et des grands vraciers (panamax) demeure en forte croissance.

En revanche, les navires aujourd'hui mis en service dans les secteurs passagers, rouliers, cargos pour marchandises générales et porte-conteneurs sont de plus en plus grands. La tendance est continue et les limites tant économiques que techniques ne semblent pas encore atteintes.

Pour ce qui concerne les porte-conteneurs, mode de transport de plus en plus prisé, on note que, désormais, les derniers d'entre eux affichent une longueur

supérieure à 350 m, allant même jusqu'à 400 mètres et une capacité d'emport allant de 8 000 à 11 000 conteneurs pour un tonnage de 100 000 à 180 000 tonnes. Il faut cependant préciser que l'essentiel de la flotte de porte-conteneurs reste constituée de navires transportant de 5 000 à 8 000 boîtes et affichant un tirant d'eau inférieur ou égal à 13 mètres.

Les navires vont également de plus en plus vite même s'ils ne sont pas motorisés de la même façon selon les marchandises qu'ils transportent. Les vraquiers et les pétroliers ont des puissances moteurs inférieures aux navires de ligne. La valeur de la cargaison des porte-conteneurs impose d'importantes réserves de puissance. Les navires de passagers disposent des motorisations les plus impressionnantes pour des motifs de vitesse commerciale et de sécurité. D'une manière générale, à l'exception des vraquiers, tous les types de navires affichent des vitesses commerciales allant de 15 nœuds (25 km/h) pour les pétroliers, à 20 nœuds pour les porte-voitures (37 km/h), 25 nœuds (46 km/h) pour les porte-conteneurs, et même 28 nœuds pour les paquebots géants (52 km/h).

Il faut également évoquer les navires à grande vitesse (NGV) qui officient sur plusieurs mers du monde. Ce sont des navires soit à déplacement³⁰, soit à effet de portance avec adjonction de systèmes annexes de sustentation (sur coussin d'air, à ailerons immergés...). Les NGV affectés au transport de personnes atteignent communément des vitesses de 40 nœuds (75 km/h), réduisant considérablement les temps de parcours.

Le projet "Fastship" de trafic entre l'Amérique du Nord et l'Europe, s'il venait à intégrer toutes les contraintes imposées par ce mode de transport, serait une nouvelle étape dans le transport à longue distance sur des mers marquées par des conditions de navigation parfois difficiles. Toutefois, le caractère réputé "énergivore" de ce mode de transport constitue aujourd'hui et en l'état actuel des techniques de motorisation un facteur pénalisant.

Enfin, pour le transport de passagers, deux tendances sont observables : les unités de faible tonnage, très luxueuses, et les navires à très grandes capacités (4 000 passagers et plus).

L'ensemble de ces paramètres amène à tirer certaines conclusions, plutôt préoccupantes pour les ports de petite et de moyenne dimensions. Ainsi, au-delà d'une certaine taille de navire, l'escale dans ces ports est exclue et donc plus le navire est grand, plus la taille de l'escale (du port par conséquent) doit être importante. Ainsi les impératifs de tirant d'eau des navires de grande taille vont croissants (jusqu'à 16 ou 17 mètres), ce qui a pour effet de limiter de façon drastique le nombre de ports susceptibles en Europe d'accueillir de tels navires.

Toutefois, il importe de souligner que cette course au gigantisme s'accompagne de la création de "hubs" et de "spokes" (un centre et des rayons). Le hub est donc une plateforme portuaire dotée d'un réseau de lignes secondaires disposées en étoiles et assurant l'éclatement des marchandises vers des ports de petite taille. Ce type de trafic est généralement identifié sous les vocables de "feeder" et de

³⁰ Il s'agit de monocoques ou de catamarans pour lesquels la poussée d'Archimède équilibre la totalité ou la majeure partie du bateau.

transbordement³¹. Néanmoins, pour les ports de taille moyenne, l'avenir de ce type de trafic reste tributaire de leurs capacités à accueillir des navires de grande taille dotés d'un fort tirant d'eau.

Pour compléter cet ensemble d'informations relatives à la composition et à l'évolution de la flotte mondiale de commerce, deux ultimes précisions doivent être apportées. D'une part, le phénomène de modernisation observé n'affecte qu'une partie de la flotte mondiale, cette dernière demeurant majoritairement constituée de navires anciens, voire vétustes, aux caractéristiques techniques parfois obsolètes, et dotés de modes de propulsion peu performants et surtout très émetteurs de CO₂. A ce propos, 59 % des navires composant la flotte mondiale ont plus de 15 ans³², conséquence notamment d'un recours toujours considérable aux pavillons de complaisance (54 % de la flotte mondiale en 2007)³³.

D'autre part, il est indispensable de souligner que la flotte de commerce souffre, au moins au plan européen, d'une relative pénurie de navires de petite et de moyenne tailles. Cette insuffisante disponibilité en navires est particulièrement ressentie au plan du cabotage intracommunautaire. Elle a pour effet de limiter de facto le développement de ce mode de transport et engendre des coûts d'acheminement élevés, la demande étant en la matière supérieure à l'offre.

I.3.2. Consécutivement, l'affirmation de places portuaires géantes

Pour s'adapter à l'augmentation de la taille de la plupart des types de navires de commerce (super tankers, porte conteneurs, vraquiers...) et capter ces nouveaux trafics, les ports de commerce, du moins les plus importants d'entre eux, ont dû se doter des infrastructures correspondantes : approfondissement des chenaux, extension des quais, creusement de souilles particulièrement profondes au droit des quais, augmentation des surfaces de terre-pleins.... Ce gigantisme portuaire, conséquence logique du gigantisme naval, a pour effet de concentrer le trafic sur quelques places portuaires d'exception comme le sont en Europe Anvers, Rotterdam et Hambourg.

A l'heure actuelle, ces ports demeurent en capacité d'absorber l'augmentation annuelle du trafic maritime et notamment du trafic conteneurs. Leurs niveaux de trafic sont considérables : en 2007, Rotterdam a traité 407 millions de tonnes dont 130 de marchandises diverses représentant 10,5 millions de conteneurs (+ 1 million par rapport à 2006) ; Anvers a recueilli cette même année 183 millions de tonnes de trafic dont la moitié en marchandises conteneurisées soit 8,2 millions de conteneurs ; Hambourg, pour sa part, est crédité d'un trafic d'environ 8,5 millions de conteneurs. A titre indicatif, Le Havre, leader français du conteneur, malgré une hausse remarquable en 2007 de 25 % de son trafic, n'a traité qu'environ 2,6 millions de conteneurs.

³¹ Le *feeder* est une forme de trafic permettant au niveau d'un port dit "hub" d'acheminer les marchandises conteneurisées récupérées auprès d'un navire mère vers des ports secondaires. Le transbordement consiste en l'opération inverse, des navires de tailles petite et moyenne opérant une collecte pour acheminer des conteneurs vers le navire mère.

³² La moyenne d'âge de la flotte sous pavillon français était en 2005 de 8,6 ans.

³³ Mais 56,5 % en 1998. La répartition de la flotte sous pavillon de complaisance est la suivante : Panama (232 millions de tonnes), Libéria (105), Bahamas (55), Iles Marshall (54), Malte (40), Chypre (30), Ile de Man (14) et Antigua et Barbada (10).

Pour quelque temps encore, ces places portuaires majeures paraissent être en mesure de continuer à absorber la majeure partie de la croissance du trafic conteneurs. Toutefois, malgré des investissements considérables et continus, certaines d'entre elles semblent commencer à souffrir de difficultés qui se traduisent soit par des délais accrus d'attente en mer et en avant-port, soit par des difficultés à terre pour stocker puis extraire les marchandises des zones portuaires pour les acheminer vers les centres de consommation. Selon les experts du transport conteneurisé, il manquerait dans les ports d'Europe du nord-ouest de l'ordre de 11,7 km de quais pour recevoir efficacement les navires concernés.

Néanmoins, les perspectives de croissance de ces ports demeurent globalement considérables tant en termes de nombre de navires à accueillir que de traitement et d'acheminement terrestres des marchandises³⁴.

Pour ces quelques raisons, les possibilités de développement à court terme du feeding et plus largement du cabotage intra-européen restent improbables sinon incertaines.

1.3.3. Le développement du trafic portuaire et de la logistique intimement liés

La croissance du trafic maritime, si elle est la traduction d'une intensification des échanges commerciaux mondiaux, est également l'expression d'une amélioration et d'une sophistication continues des techniques de logistique portuaire. En effet, l'augmentation des quantités débarquées dans un nombre de ports quasi inchangé, du moins en Europe, a suscité des progrès en matière logistique. Il faut pourtant admettre, malgré les progrès réalisés, que la capacité d'accueil et de traitement des marchandises a moins vite évolué que le trafic maritime. C'est pourquoi dans certains ports³⁵ des situations de thrombose répétées et donc des durées d'escales incompatibles avec les critères actuels de rentabilité financière sont de plus en plus fréquemment observées.

Pour faire face et absorber cette augmentation considérable et continue des quantités à manutentionner, les ports, essentiellement les plus grands d'entre eux, ont développé, outre des aménagements infrastructurels, des moyens et des techniques logistiques novatrices :

- des moyens de manutention à l'efficacité et à la rapidité accrues ;
- une intermodalité (fer, route, fleuve...) déclinée au sein de la plateforme portuaire ou à immédiate proximité ;
- le recours à des outils logistiques informatisés autorisant des gains considérables de productivité, de traçabilité et de fiabilité.

Si la plupart des types de navires semblent avoir atteint une taille maximale (vraquiers, minéraliers, super tankers...), il n'en est pas encore de même pour les porte conteneurs poussés au gigantisme par une demande de transport en hausse

³⁴ Voir à ce propos l'excellent dossier du Marin en date du 7 mars 2007 sur la logistique.

³⁵ Ainsi le port de Newcastle en Australie est particulièrement encombré. Il a été compté jusqu'à 270 navires en attente devant ce port.

constante. Comme cela a déjà été indiqué, le trafic de conteneurs présente en effet une croissance annuelle d'environ 8 % et c'est cette véritable mutation du trafic de marchandises qui a généré les évolutions les plus remarquables

Ainsi, l'équipement de manutention a connu une augmentation significative. Là où il fallait cinq portiques pour décharger un porte-conteneurs de 5 000 evp³⁶, un navire de 10 000 evp en nécessite le double. De plus, les engins de manutention ont vu leur portée s'accroître pour couvrir des rangées de conteneurs de plus en plus importantes : de 11 rangées pour un porte-conteneurs de 5 000 evp à 22 pour un navire de 10 000 evp.

Mais au-delà de ces exigences nouvelles de capacité pour la manutention, il faut insister sur le recours à des modes de gestion informatisés de la logistique.

C'est surtout sur ce dernier point que les ports les plus importants (Le Havre en France, Anvers et Rotterdam au Benelux...) ont produit des efforts certains d'équipement et d'innovation. Désormais, dès leur arrivée, les marchandises, surtout en conteneurs, sont mieux identifiées, localisées et planifiées dans leur manutention. La fluidité, la sécurisation, la dématérialisation des procédures et des documents et, in fine, la diminution des délais de passage sur les plates-formes portuaires constituent des objectifs sans cesse recherchés.

A ce propos, la reconnaissance du "Pôle Logistique Haute-Normandie" comme pôle de compétitivité national témoigne bien du caractère stratégique de cet enjeu. En ce sens, l'amélioration des performances des grands ports, Le Havre notamment, constitue pour la France un objectif économique de première importance pour contenir la concurrence exercée par les places portuaires belges, hollandaises et allemandes.

Ce pôle, parmi les buts qu'il s'est fixé, donne à l'innovation logistique une place toute particulière et suscite sinon accompagne les initiatives dans le domaine de l'identification des produits transportés (recours au RFID³⁷), de la géolocalisation, de l'optimisation des process à l'entrée des terminaux à conteneurs, de la sécurisation des transports (matières dangereuses) et des marchandises (pour endiguer le vol), plus généralement de la traçabilité par la mise en œuvre de plates-formes de communication et d'échanges de données.

D'une manière générale, les évolutions attendues de la logistique sont destinées :

- à développer des concepts intégrés afin d'en améliorer l'efficacité globale ;
- à mettre en œuvre des outils et des systèmes d'information performants ;
- à maîtriser les impacts sur la sûreté et l'environnement ;
- à développer les transports alternatifs et la multimodalité ;
- à intégrer l'éco-conception pour favoriser le développement de logistiques émergentes et durables (ferroviaire, fluvial, collecte - recyclage, réduction de l'impact des plates-formes logistiques sur l'environnement...).

³⁶ Equivalent vingt pieds.

³⁷ Radio Frequency Identification, en français radio identification. Cette technologie, qui tend à supplanter le recours aux codes barres, est une méthode pour stocker et récupérer des données à distance en utilisant des marqueurs "radio-étiquetés".

I.3.4. Les autoroutes de la mer

Pour endiguer l'explosion du trafic routier, incompatible avec les objectifs de développement durable (et en particulier avec le respect des objectifs du protocole de Kyoto), la Commission Européenne a proposé dans son Livre Blanc sur la politique des transports la mise en œuvre d'autoroutes de la mer. Il s'agit de mettre en place des liaisons maritimes bien intégrées dans les chaînes de transports européennes, de haute fréquence et de bonne qualité, pour désengorger le réseau routier sur les grands corridors.

L'efficacité de ce concept demeure tributaire d'une massification des flux de marchandises, condition essentielle au succès de ces autoroutes de la mer car elle seule permet des services intermodaux rentables et fréquents.

C'est donc l'une des réponses qu'il est envisagé d'apporter à la croissance continue du trafic routier dont les effets sur l'environnement et les infrastructures sont connus et, à bien des égards, pesants. De surcroît, l'élargissement vers l'Est de l'Union Européenne génère un accroissement considérable du trafic de véhicules utilitaires. Au-delà des questions de compatibilité avec les objectifs de développement durable, les coûts envisagés pour créer un réseau routier transeuropéen sont de surcroît particulièrement élevés (estimés à 600 milliards d'euros).

C'est pourquoi en avril 2004, le législateur européen a inscrit les autoroutes de la mer dans les lignes directrices des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T). Pour compléter ce dispositif dédié aux infrastructures, le programme Marco Polo II a été institué en 2006 ; il a pour objet de contribuer aux investissements du secteur privé dans le domaine des services de transport.

Des appels à projets ont ainsi été lancés par l'Union Européenne et conjointement par des Etats (France et Espagne ou des Etats d'Europe du Nord par exemple) pour créer des autoroutes de la mer en Atlantique, Manche, Mer du Nord³⁸ et en Méditerranée. L'acceptation des dossiers par la Commission Européenne doit s'opérer sur la base du respect d'un grand nombre de paramètres : tonnage transporté en tonnes/km, nombre de poids lourds détournés de la route, neutralité des ports d'accueil vis-à-vis des projets concurrents, portage par un opérateur privé (compagnies maritimes, transporteurs routiers, opérateurs de terminaux portuaires...).

Au plan français, les autoroutes de la mer se justifient essentiellement pour diminuer les goulets d'étranglement qui ne cessent de prendre de l'importance au niveau des massifs pyrénéen et alpin, autrement dit pour faciliter la circulation des marchandises entre la France et la péninsule ibérique et entre la France et l'Italie.

A l'heure actuelle, l'appel à projet franco-espagnol pour la création d'une autoroute de la mer dans le golfe de Gascogne a suscité trois réponses : celle d'Acciona Transmediterranea pour une liaison entre Vigo et Saint-Nazaire, de GLD Lines-Modalohr - le Cercle de l'Optimalité - CDC pour relier Gijon à Montoire, et enfin

³⁸ Concernant les autoroutes de la mer dans la région de la mer du Nord, un second appel à projets a été lancé le 28 mars 2008 dans le cadre du réseau transeuropéen des transports (RTE-T).

de Brittany Ferries pour une relation entre Santander - La Rochelle ou Saint-Nazaire³⁹.

Globalement, les conditions imposées apparaissent contraignantes et parfois très différentes d'un appel à projets à l'autre. De plus, confrontés à une pénurie de navires ro-ro pour doter et assurer la fréquence des liaisons, les porteurs de projets éprouvent de réelles difficultés à répondre et à se conformer aux exigences de l'Union Européenne. Il convient d'ajouter que la lenteur apportée au processus de désignation des projets retenus rend plus délicat encore l'engagement définitif des partenaires privés.

Egalement, des problèmes de financement semblent se poser. Les concours proposés par l'Union Européenne au travers du RTE-T et du programme Marco Polo II⁴⁰ semblent en effet se révéler insuffisants au regard de la rentabilité encore économiquement improbable d'un tel trafic. Au plan national, les Etats concernés par l'appel à projet sur les autoroutes de la mer version Atlantique proposeraient les participations suivantes : 41 millions d'euros par l'Agence (française) de financement des infrastructures de transports (AFITF) et 15 millions d'euros proposés par l'Espagne par projets retenus, sommes considérées comme modestes par rapport aux coûts des opérations projetées.

En outre, du fait des particularités de la géographie côtière, certains projets notamment sur la façade atlantique sont plus complexes à promouvoir. Alors qu'en mer Baltique et en Méditerranée, le profil des côtes donne à la voie maritime l'avantage de la liaison la plus efficace, il n'en est pas de même pour la zone atlantique. Le long de cet espace, les relations maritimes sont directement concurrencées par certains axes routiers et ferroviaires.

Enfin, les opérateurs, en ce qui les concerne, émettent d'importantes réserves quant à la rentabilité des autoroutes de la mer d'autant que les navires ne sont toujours pas considérés par l'Union Européenne comme des infrastructures au même titre que le sont la route et le rail. A l'heure actuelle, la seule ligne ouverte en France entre Toulon et Civitavecchia (Rome) n'atteint pas après trois années d'existence son point d'équilibre, faute notamment d'un trafic poids lourds suffisant. Cette ligne enregistre en effet un déficit cumulé de 10 millions d'euros alors que les aides publiques de l'Etat français ont cessé en décembre 2007 et que celles de l'Union Européenne prendront fin à l'issue de l'année 2008.

Il faut par ailleurs signaler que Bilbao et Zeebrugge sont reliés par une ligne régulière assurée par la compagnie néerlandaise Transfennica à raison de 3 voyages par semaine dans chaque sens. Toutefois, pour diverses raisons, cette ligne n'est pas considérée comme une autoroute de la mer à proprement parler.

Seules des décisions gouvernementales et européennes imposant, sur certains axes, les autoroutes de la mer comme substitut au transport routier de longue distance peuvent, de l'avis des opérateurs, permettre à ce concept de connaître un réel développement.

³⁹ Brittany Ferries dessert déjà une ligne directe entre Poole et Santander avec le MV Cotentin qui peut transporter jusqu'à 120 camions dans d'excellentes conditions de sécurité et de confort pour les chauffeurs.

⁴⁰ Seule une partie des 400 millions d'euros dédiés à ce programme sera consacrée aux autoroutes de la mer.

Malgré ces contraintes, ces difficultés et ces réserves, les organismes ou les entreprises intéressés par ces appels à projets sont nombreux si l'on en juge le nombre élevé de participants à la réunion d'information organisée en mai 2007 par le Bureau de Promotion du Shortsea Shipping (BP 25) sur l'appel à projet franco-espagnol ; il n'y avait à cette réunion pas moins de 6 compagnies présentes, de 8 ports (dont Le Havre, Rouen, Dunkerque, Cherbourg...) et un certain nombre de représentants d'organisations professionnelles, d'opérateurs portuaires et de groupes de transport.

Enfin, il est utile de souligner que le groupe de travail n° 1 opérant dans le cadre du Grenelle de l'Environnement a proposé pour les autoroutes de la mer les orientations suivantes :

- simplifier le système des appels d'offres ;
- redéfinir les modalités du partenariat public/privé ;
- développer le transport de fret par des navires de capacités suffisantes pour générer de réelles économies de CO₂.

II. SITUATION ET EVOLUTION DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS

Cette deuxième partie du rapport a pour principal objectif de broser un portrait le plus exhaustif possible des ports de commerce bas-normands tant aux plans de leurs caractéristiques juridiques, économiques, techniques que de leur positionnement géo-économique en mer de la Manche.

Au-delà du simple apport d'informations, ce développement permettra notamment de souligner l'évolution économique des ports concernés en termes de types de trafics, de tonnage, de nombre de passagers transportés, d'investissements réalisés, de chiffre d'affaires et donc de donner à cette partie descriptive un caractère dynamique.

II.1. LES CARACTERISTIQUES GENERALES DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS

Quatre types d'informations seront traitées dans le cadre de cette approche visant à mettre en exergue les principales caractéristiques des ports de commerce bas-normands. Il s'agit de l'évocation successive du positionnement géo-économique des ports concernés, à bien des égards préférentiel, de leurs statuts juridiques différenciés, de leur appartenance à des réseaux, directement ou indirectement et, enfin, de leurs caractéristiques techniques.

Mais auparavant, quelques ordres de grandeur doivent être mentionnés pour bien mettre en perspective l'importance des ports de commerce bas-normands et leur rôle dans l'activité économique régionale.

Ainsi le trafic transitant par les ports de commerce bas-normands ne représente en tonnage que 2 % des flux bas-normands de marchandises alors que 96 % de celles-ci sont acheminées par la route et moins de 2 % par le fer. En revanche, selon l'Observatoire Régional des Transports de Basse-Normandie, 40 % des transports internationaux régionaux empruntent la voie portuaire. Plus précisément, c'est le cas pour 30 % des produits agro-alimentaires, 13 % des machines, véhicules et objets manufacturés et 6 % des matériaux de construction. Enfin et contrairement aux ports bretons, les ports de Basse-Normandie ne sont que peu impliqués dans la filière agro-alimentaire. Ainsi, le vrac agro-alimentaire est absent des ports de Cherbourg, de Granville et de Honfleur alors qu'il représente 60 % des tonnages transitant par les ports de Lorient et de Brest et 33 % pour Saint-Malo. Cependant, ce type d'activité représente 12 % du trafic du port de Caen-Ouistreham pris dans son ensemble (c'est-à-dire y compris le trafic roulier) et 38 % en 2007 de son trafic marchandises réalisé dans le port amont. Pour mémoire, le trafic agro-alimentaire participe pour 53 % du trafic total du port autonome de Rouen, une part des marchandises en cause (céréales) provenant de la Basse-Normandie.

Ces différentes informations et comparaisons montrent à la fois le caractère stratégique de l'activité portuaire pour la région ainsi que l'existence de réelles marges de progression.

II.1.1. Des positionnements géo-économiques préférentiels

Existant depuis plusieurs siècles et continuellement améliorés depuis leur création (la grande rade au XVIII^{ème} siècle pour Cherbourg, le percement du canal de Caen à la Mer au milieu du XIX^{ème} siècle, plus récemment la mise en place d'infrastructures autorisant le trafic roulier...), les ports de Caen-Ouistreham, de Cherbourg, de Granville et de Honfleur avaient été logiquement édifiés en raison d'une localisation offrant, dès leur construction, des avantages maritimes et commerciaux indéniables. Malgré les évolutions et les mutations tant techniques qu'économiques, il apparaît que l'atout que constitue leur positionnement géographique demeure.

Placé au cœur de la baie de Seine et situé face au port anglais de Portsmouth, le port de Caen-Ouistreham bénéficie aujourd'hui d'un hinterland doublement étendu. D'une part, la périphérie caennaise de par son poids économique avéré octroie un débouché immédiat à une partie du trafic transitant par le port ; d'autre part, en raison de son activité transmanche notable, le port de Caen présente un hinterland particulièrement vaste que cela soit pour le trafic passagers ou poids lourds. A ce propos, une étude de décembre 2003, réalisée par un cabinet à la demande de la Direction Régionale de l'Équipement⁴¹, démontrait que 85 % des trafics concernés étaient extra-régionaux. Les trafics de marchandises diverses, autrement dit du port amont, intéressent également des secteurs géographiques extérieurs à la Basse-Normandie (régions d'Aquitaine, des Pays de la Loire, du Languedoc-Roussillon, de même que la Suisse, l'Espagne, la Hongrie...). Cette caractéristique, qui n'est pas propre au seul port de Caen-Ouistreham, incite à relativiser et à reconsidérer la notion même d'hinterland.

Avec le canal de Caen à la mer, le port de Caen dispose d'une longueur de quais proche de trois kilomètres autorisant l'accueil de trafics diversifiés. Cependant, l'accès au port amont reste tributaire du passage d'écluses limitant de ce fait l'importance des navires accueillis.

Enfin, le port de Caen-Ouistreham occupe sur la route des Estuaires une position, dans l'absolu, suffisamment éloignée du lien fixe pour conserver de réelles possibilités de développement.

Le port de Cherbourg est sans doute de tous les ports de commerce bas-normands celui qui dispose au plan des caractéristiques nautiques du plus grand nombre d'avantages. Il est tout d'abord le premier port en eau profonde accessible 24 heures sur 24 en mer de la Manche, ce qui fait qu'une entrée en rade de Cherbourg s'opère une heure après avoir quitté le "rail", 20 heures avant d'accéder à Anvers et 40 heures avant Hambourg. Sa position à grande proximité des îles britanniques et de l'Irlande (juste après Roscoff) lui octroie également un avantage temps que les compagnies transmanche ont depuis longtemps exploité. Ainsi, les

⁴¹ Les retombées régionales des activités commerciales des ports maritimes bas-normands - décembre 2003 - JMJ Conseil.

durées de traversée pour rallier Portsmouth et Poole sont particulièrement courtes, de l'ordre de 3 à 5 heures suivant les types de navires utilisés. De surcroît, les tirants d'eau disponibles sont importants puisqu'ils atteignent 13 mètres. Enfin, le port de Cherbourg offre des coûts d'exploitation modérés (pas de dragages).

Pourtant, malgré ces atouts diversifiés, le port de Cherbourg apparaît sous-utilisé sauf en ce qui concerne le trafic transmanche. Plusieurs explications peuvent être avancées à cette situation économiquement dommageable pour le Cotentin et pour l'ensemble de la région. D'une part, l'avantage maritime que constitue sa position avancée en mer de la Manche devient au plan terrestre un handicap pour des raisons tenant à l'éloignement de Cherbourg des grands centres de consommation et de transformation. Il faut ajouter à ce désavantage la quasi absence d'arrière-pensée proche, les activités du Cotentin, zone économiquement très spécialisée (construction navale et activités nucléaires pour l'essentiel) et dans l'absolu peu peuplée (200 000 habitants dont la moitié concentrée sur l'agglomération cherbourgeoise) ne suffisant absolument pas à générer des flux d'échanges de nature à impulser un trafic maritime significatif.

Enfin, le fait que la relation entre la RN13 et l'A84 via la RN174 demeure entravée par l'existence d'un tronçon d'une dizaine de kms (entre Carentan et St Jean de Daye) à 2 x 1 voie affecte les temps de parcours routiers depuis ou vers Cherbourg.

Le port de Granville présente une grande proximité avec les Iles Anglo-Normandes (et naturellement avec l'Archipel des Iles Chausey), destination devenant désormais une cible commerciale privilégiée. Alors que ces îles à fort potentiel économique étaient principalement desservies par des ports britanniques et en France par le port de Saint-Malo, pourtant plus éloigné, le Conseil Général de la Manche, en liaison étroite avec la CCI du Centre et Sud Manche, s'est donné pour objectif de relancer cette liaison pour donner au port de Granville une place plus conforme à ses potentialités dans le transport de passagers vers cette destination.

Toutefois, il faut souligner le fait que le port de Granville souffre de conditions nautiques défavorables et ce pour deux raisons : un marnage particulièrement élevé (jusqu'à 14 m d'amplitude en vives eaux) limitant l'accès au port à quelques heures par jour et un bassin à flot ne permettant pas l'accueil d'unités d'une jauge égale ou supérieure à 7 000 tonnes. Il faut enfin préciser que l'arrière-pensée granvillaise est pour le moins réduite. Cependant, le projet de réaménagement de l'ensemble des infrastructures du port de Granville, en cherchant notamment à augmenter les durées d'accès aux installations, peut contribuer à améliorer la situation actuelle.

Au plan des liaisons terrestres, Granville dispose d'une ligne ferroviaire passagers directe avec Paris ce qui constitue un atout potentiel en termes de développement touristique y compris pour le marché des liaisons avec les îles anglo-normandes. Toutefois, la qualité globale (temps de parcours, ponctualité et confort) de cette relation est loin d'être satisfaisante. Il en va de même pour les connexions routières qui, malgré la relative proximité de l'A84, peuvent être qualifiées de médiocres sinon de perfectibles.

Le port de Honfleur, et plus précisément les quais en Seine, sont idéalement placés à immédiate proximité du plus grand port français de la façade Manche-Atlantique, en l'occurrence Le Havre, et le long de la Seine, voie fluvio-maritime le

mettant en relation directe avec le Port Autonome de Rouen et la région parisienne, plus grand centre de consommation de l'hexagone.

Au plan nautique, l'accessibilité, plutôt aisée, autorise l'accueil de navires de tonnages respectables (30 000 tonnes et plus).

Il faut ajouter qu'en plus de son positionnement géographique favorable, le port de Honfleur (pour sa partie quais en Seine) a l'avantage structurel d'être un poste avancé du port autonome de Rouen et donc de pouvoir disposer, en tant que de besoin, de la puissance financière et technique de ce dernier. Enfin, le port de Honfleur est immédiatement connecté au réseau ferroviaire et surtout au réseau autoroutier (A29).

II.1.2. Des ports aux statuts juridiques différenciés

Les ports de commerce bas-normands présentent la particularité d'être régis par des statuts différenciés. Ainsi, les deux principaux ports de commerce, Caen-Ouistreham et Cherbourg, relèvent du récent transfert de compétences opéré par l'Etat à destination des collectivités territoriales. Granville, pour sa part, a conservé son statut de port secondaire de commerce placé sous l'égide du Département de la Manche tandis qu'Honfleur présente une situation juridique plus originale. Le port intérieur de Honfleur, doté d'une modeste activité de croisière en estuaire de la Seine, est sous l'autorité départementale, alors que les quais en Seine dépendent, comme déjà indiqué, du port autonome de Rouen, avec cependant une structuration juridique l'associant à la CCI du Pays d'Auge.

II.1.2.1. Les ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg placés sous l'égide d'un syndicat mixte

Comme cela a été précédemment précisé, les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg ont fait l'objet d'un récent transfert (officiellement le 1^{er} janvier 2007) de la part de l'Etat vers les collectivités territoriales et sont gérés sous le régime de la concession. A la différence de la plupart des autres ports concernés par cette réforme, ce transfert n'a pas été opéré à destination de la seule et unique collectivité régionale mais au profit d'un syndicat mixte constitué du Conseil Régional de Basse-Normandie, du Conseil Général du Calvados et du Conseil Général de la Manche. Ainsi, la pleine propriété de ces deux ports a été transférée au syndicat mixte. Le récit, succinct, de cette passation de pouvoir mérite d'être rapporté.

Alors que le transfert du port de Caen-Ouistreham vers la Région avait été acté par le Préfet de Région, autorité chargée d'entériner cette procédure, il n'a pas été possible d'en faire de même pour le port de Cherbourg, le Conseil Général de la Manche faisant également acte de candidature, revendiquant ainsi une co-propriété du port. Après de longues négociations, la solution retenue fut celle d'un syndicat mixte. Toutefois, non prévu par la loi du 13 août 2004, le transfert à un groupement de collectivités a été rendu possible par l'adoption d'un nouveau texte le 21 décembre 2006 "visant le transfert des ports maritimes aux groupements de collectivités".

Cette loi a permis au Département de la Manche de se joindre à la candidature de la Région pour bénéficier de ce transfert de compétences, ce alors même qu'il

n'avait pas postulé dans les délais légaux de dépôt des candidatures, soit avant le 1^{er} juillet 2006.

Ainsi a été créé le Syndicat Mixte Régional des Ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg (SMRPCOC), désormais connu sous l'appellation de Ports Normands Associés (PNA). Il convient de signaler qu'une structure administrativement comparable a été mise en place à l'occasion du transfert du port de Dieppe⁴², cette entité exerçant toutefois des missions tout autres par son rôle de régisseur direct.

Il faut souligner le fait que ce syndicat mixte constitue un véritable outil pour agir et orienter l'activité portuaire à la différence du choix opéré par la plupart des Conseils régionaux (Nord-Pas-de-Calais, Bretagne, Aquitaine...) de confier à leurs propres services la gestion du transfert. En outre, constituant l'autorité portuaire des deux principaux ports bas-normands, PNA est en mesure de promouvoir une harmonisation des objectifs, des modes de fonctionnement, et d'apporter un poids supplémentaire dans la négociation avec les opérateurs portuaires.

Au plan formel, il s'agit d'un syndicat mixte "ouvert à la carte", c'est-à-dire que ses membres n'interviennent pas tous financièrement à la même hauteur.

Il est composé du Conseil Régional de Basse-Normandie (9 sièges), du Conseil Général de la Manche (5 sièges) et du Conseil Général du Calvados (3 sièges). Il faut signaler que le Conseil Général de la Manche adhère au Syndicat pour les compétences relatives au port de Cherbourg et que le Conseil Général du Calvados pour les compétences relatives au port de Caen qui concernent les investissements relevant de la plaisance, de la pêche et du transmanche.

Tous les délégués prennent part au vote pour les décisions présentant un intérêt commun à tous les membres et notamment pour l'élection du Président et des membres du Bureau Syndical, le vote du budget, l'approbation du compte administratif.

Pour les décisions concernant spécifiquement le port de Caen, ne prennent part au vote que les délégués des collectivités ayant adhéré à cette compétence.

Pour les décisions concernant spécifiquement le port de Cherbourg ne prennent part au vote que les délégués des collectivités ayant adhéré à cette compétence.

Pour le port de Cherbourg, les points suivants seront soumis au vote à la majorité qualifiée des deux tiers (2/3) :

- les modalités de la délégation de service public (DSP) de l'exploitation et de la gestion du port de commerce de Cherbourg ;
- le choix du délégataire ;
- le schéma directeur d'aménagement et de développement du port ;
- le plan d'investissement à 5 et 10 ans.

La Région Basse-Normandie participera aux dépenses de fonctionnement et d'investissement des ports de Caen et de Cherbourg. Elle participera également aux

⁴² Pour le port de commerce de Dieppe, le Syndicat Mixte est composé de la Région Haute-Normandie, du Conseil Général de Seine-Maritime, de la Commune de Dieppe et d'un groupement de communes. Ce syndicat mixte assure directement la gestion du port de Dieppe, c'est-à-dire sans concessionnaire.

dépenses de fonctionnement (et éventuellement d'investissement) de la structure (bâtiments, siège du Syndicat Mixte, personnel commun...).

Le Conseil Général de la Manche participera à hauteur de 40 % aux dépenses de fonctionnement et d'investissement du port de Cherbourg. Il participera également à hauteur de 30 % aux dépenses de fonctionnement (et éventuellement d'investissement) de la structure (bâtiments, siège du Syndicat Mixte, personnel...).

Le Conseil Général du Calvados participera aux dépenses d'investissement du port de Caen dans la limite de 800 000 euros par an, et aux dépenses d'administration générale dans la limite maximale de 10 000 euros par an, à l'exception de toute autre dépense de fonctionnement.

Le syndicat mixte procède actuellement à l'élaboration d'un schéma directeur incluant des objectifs d'aménagement, de développement et un plan d'investissement. Il doit donc déterminer au prix d'une large concertation une stratégie de développement et plus largement de promotion.

Pour mémoire, compte tenu des transferts de personnel opérés dans le cadre de cette réforme (79 personnes), le syndicat mixte emploie à la date de rédaction de ce document environ 85 personnes (équivalent temps plein)⁴³ pour l'essentiel issus des services portuaires de l'Equipe et relevant du port de Caen⁴⁴.

En l'état actuel des choses, la concession au profit de la CCI de Caen pour le port de Caen-Ouistreham est valable jusqu'en 2045⁴⁵ tandis que celle de la CCI de Cherbourg pour le port de Cherbourg, arrivant à expiration, a été prorogée d'un an, soit jusqu'au début 2008. L'année 2008 sera donc consacrée au lancement d'un appel d'offres, à l'étude des réponses et, in fine, au choix d'un ou de plusieurs concessionnaires.

Le Syndicat Mixte a adopté pour l'année 2008 un budget de 12 millions d'euros dont les trois quarts sont destinés à l'investissement. D'une façon générale, cette structure prévoit d'investir environ 110 millions d'euros d'ici 2013 dans la modernisation et le développement des outils portuaires placés sous sa responsabilité. Ce programme d'investissement, considérable, inclut l'ensemble des sources de financement que sont le Conseil Régional, les Conseils Généraux, le concessionnaire, l'Europe ainsi que les apports dus au fonds de compensation de la TVA (FCTVA), et accessoirement l'Etat⁴⁶.

Le programme d'investissement repose sur des dépenses de mise à niveau (dite de modernisation), des dépenses d'équipement de sites et, enfin, des dépenses de développement proprement dites.

Le programme de remise à niveau s'élève à 15 millions d'euros. A Cherbourg, ces opérations affecteront le quai de Normandie, le quai des Mielles et un poste d'accostage pour ferries. A Caen, ces travaux concerneront les écluses.

⁴³ Tous ces postes ne sont pas encore pourvus.

⁴⁴ Le nombre de personnels transférés au titre du fonctionnement du port de Caen-Ouistreham est d'environ 65. Ce nombre particulièrement élevé est dû au fait que ce port est doté notamment d'écluses et de ponts (tournants ou basculants) pour la plupart non automatisés. A l'avenir, des gains de productivité seront très certainement réalisés dans ce domaine.

⁴⁵ La concession d'outillage du port de commerce de l'Etat au profit de la CCI de Caen a été conclue pour une durée de 50 ans.

⁴⁶ Pour les secteurs demeurant de sa compétence : modernisation de capitainerie par exemple.

Les opérations d'équipement de site représenteront 7,5 millions d'euros d'investissement principalement consacrés pour le port de Caen-Ouistreham à la réalisation d'un cercle d'évitage au droit de la darse située au sud des quais de Blainville, et pour le port de Cherbourg, à la construction d'une capitainerie.

Enfin, les investissements de développement seront réalisés dans le domaine du transmanche et du trafic de marchandises diverses. Concernant le transmanche, il sera procédé à l'extension des terre-pleins du port aval de Caen-Ouistreham (coût : 28,3 millions d'euros) et à la création d'un poste susceptible d'accueillir les ferries de nouvelle génération (coût : 24,7 millions d'euros).

Concernant les activités marchandises, il est prévu pour le port de Caen-Ouistreham d'ici 2011 la réalisation d'un nouveau quai (et des terre-pleins afférents) en extension (mais sans doute pas en prolongement) de l'actuel quai de Blainville. Pour le port de Cherbourg, les projets seront tributaires des résultats de l'attribution de la future DSP et donc des projets économiques et commerciaux de l'attributaire.

II.1.2.2. Le port de Granville placé sous l'égide du Conseil Général de la Manche

Port départemental depuis les lois de décentralisation de 1983, le port de Granville est placé sous le régime de la concession d'outillage accordée par le Conseil Général de la Manche à la CCI du Centre et Sud Manche à la fois pour l'activité de transport de marchandises et de passagers, et pour la plaisance.

Il convient à cet endroit du rapport de souligner que le Conseil Général de la Manche a mis en place une Délégation de Service Public (DSP) pour maintenir les relations entre le continent et les îles anglo-normandes à partir des trois ports de Granville, Carteret et de Diélette, ceci afin de donner aux bassins concernés une dimension touristique et donc économique nouvelle.

Cette DSP s'est traduite par le versement au délégataire par le Conseil Général de la Manche de contributions annuelles d'un montant variant en fonction notamment de la fréquentation des lignes de transport maritime. Ces contributions ont été de 4,54 millions d'euros pour 2004/2005, de 3,27 millions d'euros pour 2005/2006, de 2,95 millions pour 2006/2007 et de 3,8 millions d'euros pour 2007/2008. Ce dernier versement est plus élevé que les deux précédents du fait de l'intégration d'un troisième navire, le Tocqueville, et en raison de la moindre fréquentation des lignes à cause d'une météorologie pluvieuse durant l'été 2007.

II.1.2.3. Le port de Honfleur, base avancée du port Autonome de Rouen

Avant d'évoquer plus précisément le statut juridique du port de commerce de Honfleur, il faut signaler que la fonction commerce, initialement localisée au sein du port intérieur et de ses différents bassins⁴⁷, a été déplacée au cours de la décennie 70 vers les rives de la Seine. Cette nouvelle localisation s'est traduite par une mutation de la tutelle juridique exercée sur la fonction portuaire commerciale ; alors que les anciens bassins demeuraient de la compétence départementale, les quais en Seine sont tombés dans l'escarcelle du Port Autonome de Rouen.

⁴⁷ En l'occurrence, le Vieux Bassin, et les bassins de l'Est, des Chasses et Carnot.

Aujourd'hui, l'activité commerciale se déroule totalement (sauf les activités de croisière sur la Seine) sur la partie fluvio-maritime, sous l'autorité du port autonome avec, depuis le 1^{er} janvier 2008, un partenariat entre le Port Autonome de Rouen et la CCI du Pays d'Auge pour l'exploitation des grues. Ainsi les grues sont la propriété du port autonome, la CCI mettant à disposition son personnel.

Le port de commerce de Honfleur offre donc un profil plutôt original : base avancée dans le Calvados du Port Autonome de Rouen, en face de l'autre port autonome haut-normand, en l'occurrence Le Havre, et régi par un accord de partenariat l'associant à la CCI du Pays d'Auge.

II.1.3. Une volonté régionale d'instituer des coopérations et de constituer des réseaux

Sous ce titre au libellé volontairement globalisant, deux thématiques majeures sont abordées :

- d'une part, la volonté des collectivités territoriales de développer des coopérations et de conforter les activités de nature maritime et portuaire (Espace Manche Development Initiative -EMDI-, conférence portuaire normande et nouvelle structuration juridique entre la BAI et les collectivités bas-normandes concernées) ;
- d'autre part, les initiatives des ports de commerce bas-normands pour intégrer des associations et des réseaux de développement portuaire : Fédération des ports régionaux et locaux de la Manche, Association des ports secondaires, Channel Cruise Group, Eurocoast Network Association.

II.1.3.1. L'intérêt renouvelé des collectivités territoriales pour le développement maritime et portuaire

• Espace Manche Development Initiative (EMDI)

Dans le cadre de la relance de l'Arc Manche opérée début 2003, les principales collectivités territoriales riveraines de la mer de la Manche, de la Cornouaille à l'Essex en Grande-Bretagne et de la Région Bretagne à la province de Flandre Occidentale en Belgique ainsi qu'un certain nombre de partenaires socio-économiques (universités, organisations portuaires et de pêche)⁴⁸ ont œuvré financièrement pour la mise en place de l'Espace Manche Development Initiative (EMDI).

Soutenu par le programme INTERREG III B de l'Europe du Nord-Ouest (FEDER), le projet EMDI est né d'une volonté politique affirmée au sein du partenariat Arc Manche et de la conviction que la Manche constitue la bonne échelle pour répondre de façon pertinente à un ensemble d'enjeux stratégiques communs. Ce projet prévoyait sur une durée de 3 ans (2004-2007) :

- d'élaborer une vision stratégique de l'Espace Manche préparant les futurs programmes de coopération européens après 2006 ;

⁴⁸ Ce projet rassemble désormais plus de 20 partenaires.

- de lancer des actions pilotes de coopération sur le tourisme, la pêche, la gestion intégrée des zones côtières, la sécurité maritime et l'intermodalité des transports, l'enseignement supérieur, la recherche-développement et les transferts de technologie ;
- de développer une plate-forme d'information (outil d'intelligence territoriale) adaptée aux besoins de la coopération transnationale.

Comme cette énumération l'indique, la question maritime et portuaire (gestion intégrée des zones côtières, sécurité maritime, intermodalité des transports...) est au cœur des préoccupations de l'EMDI, et certaines des actions mises en œuvre par ce projet seront évoquées plus loin et notamment dans le cadre de la Fédération des Ports Régionaux et Locaux de la Manche.

Compte tenu de la qualité des travaux et des réflexions mis en œuvre par l'EMDI, la continuation de cette action est vivement souhaitée par l'ensemble des partenaires concernés. Ainsi une stratégie reposant sur trois grands volets est en cours d'élaboration :

- capitalisation et mutualisation des connaissances acquises y compris l'enrichissement de l'atlas transmanche ;
- mise en place d'un incubateur de projets ;
- orientation vers une politique maritime intégrée.

Cette stratégie d'ensemble serait soumise aux élus de l'Arc Manche en cours d'année 2008 et pourrait donc aboutir à la constitution d'un programme EMDI II.

• **La Conférence Portuaire Interrégionale (normande)**

Réunie pour la première fois en mars 2006 et plus récemment en février 2008, la Conférence Portuaire Normande réunit, outre les deux collectivités régionales et départementales concernées, les principaux représentants du monde maritime de Haute et de Basse-Normandie (compagnies consulaires, ports autonomes, syndicats mixtes).

Parmi les thématiques évoquées, trois intéressent plus particulièrement le commerce portuaire, les liaisons transmanche, la sûreté et la sécurité maritimes.

L'objectif global de cette conférence est de rendre plus efficace et cohérente l'intervention publique en matière maritime, notamment pour ce qui concerne les dessertes ferroviaires, routières ou fluviales des ports de Normandie.

Par ailleurs, les deux Régions souhaitent organiser la complémentarité de l'offre portuaire pour éviter toutes concurrences stériles.

• **Une nouvelle structuration juridique entre la BAI - Brittany Ferries et les collectivités territoriales bas-normandes concernées**

Depuis de nombreuses années, un partenariat entre la Brittany Ferries et les collectivités territoriales bas-normandes a été établi sur la base de sociétés

d'économie mixte (SEM)⁴⁹ pour exploiter les lignes de ferries à partir des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg.

L'entrée en vigueur d'un nouveau régime fiscal, en l'occurrence la taxe au tonnage, a ouvert de nouveaux horizons aux partenaires régionaux du transmanche. En autorisant le calcul de l'impôt sur les bénéfices sur une base forfaitaire (donc réduite) et en permettant d'exonérer totalement ou partiellement les plus-values de cession de navires, ce nouveau régime introduit des conditions fiscales plus avantageuses. Pour en bénéficier, la Brittany Ferries et les collectivités territoriales bas-normandes ont élaboré un montage juridique novateur.

Les SEM sus-évoquées, n'ayant notamment pas qualité d'armateur, ne pouvaient entrer dans le cadre de ce nouveau dispositif fiscal, pourtant indispensable à leur équilibre de fonctionnement dans des conditions de concurrence forte, voire de distorsion de concurrence⁵⁰.

Dans un premier temps, deux SAS⁵¹, la Somacal pour le Calvados et la Somacot pour la Manche, ont été constituées et ont reçu les quatre navires évoqués en note n°36 tout en demeurant contrôlées majoritairement par les SEM préexistantes. Les deux SAS ont été ensuite regroupées par voie de fusion en une seule SAS dénommée SOMANOR. Les SEM subsisteront et joueront le rôle de maison-mère en contrôlant la SOMANOR à plus de 75 %.

L'avantage de cette opération est quadruple :

- constitution d'une flotte régionale ;
- premier pas vers une politique commerciale plus partagée ;
- meilleure capacité financière de la SAS (grâce notamment à un apport en numéraire de la BAI) ;
- exonération d'impôt sur les plus-values lors des sessions de navires. A ce propos, pour la session du Duc de Normandie, les SEM avaient dû acquitter un impôt sur les plus-values de 2,2 millions d'euros.

II.1.3.2. L'appartenance des ports de commerce bas-normands à des associations ou à des réseaux

La communauté portuaire de la Manche est d'une grande hétérogénéité au plan de la taille et de l'activité de ses composantes. S'y côtoient des ports dont le trafic marchandises et/ou passagers demeure modeste et d'autres de taille mondiale (Le Havre) ou du moins européenne (Southampton, Calais, Dunkerque, Rouen...). De surcroît, cette communauté rassemble un grand nombre de ports, de l'ordre de la

⁴⁹ La SENEAL associe la Brittany Ferries, la Région Basse-Normandie, le Département du Calvados et diverses collectivités pour l'exploitation de la ligne Caen-Ouistreham / Portsmouth grâce aux navires Mont-Saint-Michel et Normandie. La SENAMANCHE associe la Brittany Ferries, la Région Basse-Normandie et le Département de la Manche pour l'exploitation des lignes Cherbourg / Poole et Cherbourg / Portsmouth grâce aux navires Coutances et Barfleur (remplacé à fin novembre par le Cotentin).

⁵⁰ A ce propos, il faut signaler la récente délégation de service public (DSP) de la ligne Dieppe / Newhaven attribuée à Lines (filiale du groupe Louis Dreyfus) prévoyant une subvention annuelle de 15,2 millions d'euros, soit l'équivalent du montant des pertes enregistrées sur cette ligne. Certains opérateurs du transmanche considèrent cette DSP comme créant des distorsions de concurrence.

⁵¹ Société par Actions Simplifiées.

trentaine pour les deux rives de la Manche ; ce nombre particulièrement élevé sur un si petit espace engendre une offre commerciale largement dimensionnée et génère consécutivement un climat concurrentiel plutôt exacerbé.

Dans ce contexte, les ports de petite et de moyenne tailles doivent, pour développer sinon consolider leur activité, explorer de multiples voies et notamment la constitution d'associations et de réseaux. Cette orientation semble de plus en plus expérimentée par les ports en question. Elle présente en effet un certain nombre d'avantages dont celui, non négligeable, de chercher à éviter des situations de concurrence, à court et moyen termes "suicidaires".

En outre, cette solution permet de mutualiser des moyens portuaires et de démarchage commercial dans l'absolu limités et, finalement, d'améliorer la palette de services proposés aux usagers tant dans le transport de marchandises que de passagers.

Ces initiatives, pour certaines mises en œuvre depuis un certain nombre d'années, ne cessent de se développer et sont même rejointes par ces nouveaux acteurs institutionnels de l'action portuaire que sont les Régions. Les ports bas-normands participent à de telles initiatives, soit dans des associations dotées d'objectifs d'action étendus (Fédération des ports locaux de la Manche), soit dans des structures à objet plus spécifique (Euro Coast Network Association, Association des ports secondaires...).

- **La Fédération des ports régionaux et locaux de la Manche**

Créée en 2006, cette fédération rassemble plusieurs associations comptant en leur sein environ 35 ports situés de part et d'autre de la mer de la Manche. Ainsi ont rejoint cette entité les 14 ports de l'Association (française) des Ports Locaux de la Manche⁵², l'Association des Ports du sud-ouest anglais, l'association correspondante des ports du sud-est de l'Angleterre, les ports anglo-normands et le port belge d'Ostende. Il convient de rappeler à ce propos que cette structure est une émanation et un prolongement du projet Espace Manche Development Initiative (EMDI). Les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg sont membres à part entière de cette fédération via leurs concessionnaires respectifs, en l'occurrence les CCI de Caen et de Cherbourg-Nord Cotentin.

Confrontés à des problématiques comparables - concurrence des grands ports, exigüité des niches commerciales sur lesquelles repose leur activité, insuffisance des économies d'échelle, conflits d'usage croissant avec la plaisance en termes d'espaces portuaires... -, ces ports se sont donc réunis pour mieux évoluer, s'adapter, innover, rechercher de nouveaux trafics et finalement coopérer sous la bannière de cette fédération.

Les axes d'intérêt commun de ces ports sont les suivants :

- mutualisation d'informations sur les questions de développement maritime et portuaire ;
- organisation d'ateliers thématiques pour l'échange de bonnes pratiques en matière de gestion environnementale ;

⁵² Créée pour sa part en juin 2007.

- échanges sur la sécurité et le développement des trafics et notamment sur l'application du Code ISPS⁵³ ;
- mise en œuvre d'un site Internet de promotion des ports de la fédération ;
- connaissance améliorée des hinterlands portuaires et des marchés avec en particulier le lancement d'une étude de faisabilité d'une bourse d'affrètement⁵⁴ ;
- développement des activités de croisière et de mini-croisière.

Pour concrétiser ces orientations, cette association a souhaité développer un projet baptisé "Channel Harbours Associated for Regional Transport and Economic Regeneration" (CHARTER), projet qui sera soumis ultérieurement aux autorités communautaires. Les questions relatives au dragage et à la mise en réseau des différents aspects des politiques portuaires et du développement maritime y seront abordées de prime abord. Les actions ayant trait au centre d'information sur le cabotage (bourse d'affrètement) et au développement de la mini-croisière seront prises en compte dans un second temps.

• **L'Association des Ports Secondaires**

Créée en 2006, cette association regroupe les ports de Granville, Honfleur, Fécamp et Le Tréport. Elle a pour principal objet de promouvoir auprès des ports d'importance supérieure leurs facultés d'offrir des complémentarités en termes de capacités d'accueil de trafics et plus largement de disponibilités en hangars, en terre-pleins et en moyens de manutention.

• **Channel Cruise Group**

Il s'agit d'une association regroupant 19 ports français (dont Granville, Caen-Ouistreham et Cherbourg), britanniques, anglo-normands et un allemand (Endem) dont l'objet est de promouvoir l'espace Manche sur le marché de la mini-croisière. Très intéressés par ce marché, les ports parties prenantes de cette association accueillent actuellement de l'ordre de 120 escales par an. Ils se fixent l'objectif, ambitieux, de développer cette fonction commerciale pour atteindre à terme de l'ordre de 30 à 40 escales par port.

Confrontée à des problèmes internes, cette association connaît pour l'instant une certaine atonie.

• **Eurocoast Network Association (ENA)**

Eurocoast Network Association est la structure porteuse destinée à soutenir la candidature de quatre ports européens et d'un opérateur portuaire espagnol à l'appel d'offre franco-espagnol sur les autoroutes de la mer. Outre le Port de Cherbourg, ceux de Rosslare (Irlande), d'Ostende (Belgique) et de Cuxhaven (Allemagne) et

⁵³ International Ship and Port facility Security Code.

⁵⁴ L'objectif de ce dispositif est de coordonner les disponibilités de fret pour les navires caboteurs dans les ports de la Manche et d'identifier les opportunités commerciales potentielles. Cela permettrait de résoudre l'important problème du déséquilibre de la plupart des petits ports de la Manche, majoritairement importateurs (30 % du trafic des petits ports français) et donc sous utilisés.

l'opérateur espagnol Pérez-Tores participent à ce projet. Il convient de signaler que cet appel d'offres a été clôturé le 5 novembre 2007 et que l'ENA n'y a pas répondu et ce pour deux raisons majeures. Cette association ne comporte pas de compagnie maritime comme l'appel d'offres franco-espagnol l'impose et les conditions à remplir pour répondre positivement sont par trop contraignantes tant au plan matériel (le nombre de navires nécessaires est considérable) que financier (les aides promises sont non seulement modestes mais suspendues à des conditions drastiques⁵⁵).

Compte tenu de ces difficultés objectives et de l'absence temporaire de projets communs à l'ensemble des parties prenantes, l'ENA est donc entrée dans une période d'activité ralentie. Toutefois et en ce qui le concerne, le port de Cherbourg reste attentif aux potentialités que pourrait offrir le développement de lignes RO-RO à longue distance.

II.1.4. LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS

L'importance du trafic enregistré par un port de commerce est tributaire d'un grand nombre de facteurs (positionnement et accessibilité nautique, étendue de l'arrière-pays, connexion aux réseaux de transports terrestres...) et tout particulièrement de ses capacités techniques (quais, tirant d'eau, terre-pleins, entrepôts, moyens de grutage...). C'est pourquoi il apparaît indispensable d'opérer dans cette étude une présentation succincte de l'outil portuaire tant au plan des performances (longueurs des quais, surfaces des terre-pleins et des entrepôts, capacités de transbordement...) que de l'état dans lequel il se trouve à la date de rédaction de ce document.

II.1.4.1. Le port de Caen-Ouistreham

Le port de commerce de Caen-Ouistreham présente la particularité d'être constitué d'un port amont et d'un port aval, les deux étant séparés par des écluses. Le premier est dédié au trafic marchandises dites conventionnelles et ses installations occupent de façon parcellaire une partie du linéaire du canal de Caen à la mer. Le second, directement ouvert sur la mer de la Manche, est uniquement destiné aux activités transmanche (trafic roulier).

Le port amont n'est accessible qu'après le franchissement d'une écluse de 225 mètres de longueur et de 28,45 mètres de largeur. Elle autorise l'accueil, dans des conditions cependant délicates, de navires allant jusqu'à 30 000 tonnes de capacité. La nécessité de franchir cet équipement constitue une forme de handicap ; en effet, le port amont est ouvrable dès que la hauteur d'eau dans l'avant-port atteint 4 mètres, ce qui représente une amplitude d'accessibilité d'environ 7 heures par marée (de 3 h avant la pleine mer à 4 h après).

⁵⁵ Les aides sont consenties pour une durée de 5 ans mais assorties d'une obligation de respect des conditions d'octroi d'une durée de 10 ans.

Le port amont dispose de six zones portuaires dont le degré respectif de fréquentation et d'usage est très variable. Globalement, l'ensemble de ces sites et des zones connexes⁵⁶ offre un linéaire d'accostage de près de 3 000 mètres de longueur avec un tirant d'eau oscillant entre 3,80 et 9,00 mètres, 42,8 hectares de terre-pleins, 79 000 m² de locaux couverts (entrepôts, hangars, auvents, ateliers) dont 7 280 m² à usage frigorifique, 15 grues, une bande transporteuse et un ensemble de silos à céréales d'une capacité de 31 500 tonnes.

Sur la base de données 2006, l'activité portuaire est centrée sur le site de Blainville dont le trafic s'élevait à cette date à 705 300 tonnes (céréales, vracs divers, bois exotiques) sur un total de 830 000 tonnes de trafic conventionnel comptabilisées au titre du port amont. Ce site souffre de plus en plus d'une situation de saturation. Le Bassin d'Hérouville (88 000 tonnes, essentiellement des bois du nord et des engrais) et le Nouveau Bassin (10 700 tonnes et accueil de quelques navires de croisières) complètent ces flux, le site de Ranville et l'apponement SONEC étant actuellement inutilisés.

En 2007, le trafic du port amont s'est élevé à 729 045 tonnes pour 197 navires comptabilisés.

Le port aval, dédié au trafic transmanche, est constitué d'un terminal d'une surface totale de 100 000 m² (dont la sécurisation est en cours de renforcement) au sein duquel est implantée une gare maritime (2 170 m²) et deux passerelles, l'une dotée d'un simple pont, l'autre d'un double pont et d'un hall d'embarquement pour piétons. En 2007, le trafic du terminal transmanche a vu transiter plus de 125 000 poids lourds et 240 000 véhicules de tourisme pour un nombre de touchés de ferries de 1 142. Il convient de signaler que la zone d'accostage et d'évolution des car ferries nécessite le recours à des campagnes de dragage.

Enfin, selon l'étude réalisée à la demande de la Région par le cabinet Odyssee Développement, au cours du 1^{er} trimestre 2006, l'état des infrastructures et des superstructures du port de Caen-Ouistreham est globalement correct, ce malgré la modicité des investissements accomplis par l'Etat ces dernières années.

Au plan des **connexions avec les différents réseaux terrestres** et aériens, il apparaît que le port de Caen-Ouistreham est relié au système autoroutier (A13 et RN13, A84). Il est également connecté au réseau ferroviaire et est situé à une dizaine de kilomètres de l'aéroport de Caen-Carpique. Toutefois, en ce qui concerne la connexion au réseau ferroviaire, il faut mentionner qu'elle est opérationnelle jusqu'au quai de Blainville (mais non jusqu'au terminal transmanche). Elle exige une

⁵⁶ Ces zones sont les suivantes :

- ZA du Maresquier ; 6 000 m² de terre-pleins ; 3 000 m² de surfaces bâties ;
- Yard de Ranville ; 40 000 m² de terre-pleins et 104 000 m² disponibles ; 3 700 m² de surfaces bâties ;
- Terminal de Blainville ; 97 000 m² de terre-pleins ; 28 575 m² de surfaces bâties ;
- Zone Industriale-portuaire Caen-Canal ; 600 000 m² de terre-pleins ; 100 872 m² de surfaces bâties ;
- Bassin d'Hérouville ; 28 200 m² de terre-pleins ; 3 680 m² de auvents, 8 000 m² de plate-forme engrais et 2 730 m² de services CCI ;
- Quai de Calix ; 234 000 m² de terre-pleins dont 12 250 m² revêtus ; 3 675 m² de hangars et 7 300 m² à usage frigorifique ;
- Nouveau Bassin ; 40 000 m² de terre-pleins ; 5 250 m² de surfaces bâties.

significative remise à niveau pour reconquérir un marché qui s'en est graduellement détourné.

En termes d'**emploi**, 47 agents (dont 12 marins pour les activités de remorquage) sont affectés aux besoins d'exploitation du port de Caen-Ouistreham. Il s'agit cependant d'un chiffre approximatif puisque, d'une part, des agents sont employés à des tâches portuaires non commerciales (port de plaisance, port de pêche...), et d'autre part, les emplois supports (ressources humaines, comptabilité, informatique...) sont centralisés à l'hôtel consulaire sans distinction d'affectation.

Selon une étude réalisée en 2003 par le cabinet JMJ Conseil à la demande de la Direction Régionale de l'Équipement, l'emploi direct, indirect et induit par l'ensemble des activités du port de Caen-Ouistreham s'élevait à cette époque à environ 2 800 personnes.

En ce qui concerne les **investissements**, il convient de signaler qu'historiquement les plus importants d'entre eux ont été accomplis à l'occasion de la création des passerelles transmanche, c'est-à-dire en 1986 et 1992. Ils furent totalement réalisés par la CCI de Caen à la fois sur ses fonds propres et par voie d'emprunt, les collectivités territoriales s'investissant dans la constitution de la SENACAL, société d'armement créée en participation avec Brittany Ferries. La conséquence immédiate de cet effort sans précédent de la CCI de Caen fut une interdiction d'investir jusqu'en 1997 édictée par l'État qui, lui, ne s'était pas associé à cette opération de développement !

Entre 2000 et 2008, les investissements programmés sur le port de Caen-Ouistreham représentent un montant réalisé et prévisionnel de 64 millions d'euros financés respectivement par la CCI de Caen en tant que concessionnaire, la Région le Conseil Général du Calvados l'Europe via le FEDER la Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer. En revanche, l'État n'a apporté aucun financement, à l'exception cependant de quelques crédits concernant les superstructures.

De façon détaillée, la ventilation des participations des différents partenaires est la suivante :

- CCI de Caen sur fonds propres et/ou emprunt, 27 millions d'euros (41,6 %) ;
- Conseil Régional, 16,6 millions d'euros (26,1 %) ;
- Conseil Général du Calvados, 8,53 millions d'euros (13,4 %) ;
- FEDER, 6,86 millions d'euros (10,7 %) ;
- Communauté d'Agglomération de Caen-la-Mer, 5,16 millions d'euros (8,2 %).

L'effort d'investissement n'a cessé de s'intensifier pour atteindre des niveaux considérables depuis 2004 avec en particulier un développement marqué des acquisitions de terrains et de l'offre en bâtiments à destination industrielle ou tertiaire.

II.1.4.2. Le port de Cherbourg

Disposant d'une grande rade de 1 046 ha et d'une petite rade de 216 ha, le site de Cherbourg constitue un espace maritimo-portuaire remarquable, affecté par ailleurs d'usages militaire, civil et mixte. La partie port de commerce est située au centre et à l'est de cet ensemble et occupe une zone allant du quai de France à la

limite ouest du port des Flamands, offrant globalement une longueur d'accostage de 2 000 mètres, accessible à toute heure de marée pour des bateaux de 13 mètres de tirant d'eau. Il présente en outre l'avantage de ne pas exiger l'usage d'écluses ni de dragages d'entretien. Trois activités y sont principalement exercées : l'accueil des navires de croisière (sur le quai de France), les trafics transmanche (au centre), et les trafics de marchandises diverses, vracs et conteneurs (quais des Mielles et des Flamands).

Le trafic de croisière occupe le quai de France (650 m, tirant d'eau 13 mètres) ; il est doté pour cette activité de trois passerelles courtes pour passagers.

Le trafic de marchandises est opéré sur les quais des Flamands (360 mètres de longueur et 13 mètres de tirant d'eau) et des Mielles (440 mètres et 4 mètres de tirant d'eau).

Le trafic ferries occupe plusieurs secteurs du port de Cherbourg et dispose en la matière de cinq passerelles. Deux d'entre elles (numéros 1 et 3) sont localisées sur la darse Atlantique (située entre les quais de France et de Normandie). Il s'agit de dispositifs simple-pont pouvant accueillir des ferries conventionnels et des catamarans.

Deux autres passerelles (double pont numérotées 2 et 4) sont disposées à l'est et au nord du quai de Normandie (550 mètres, tirant d'eau de 11 mètres), ce dernier quai étant un quai de servitude.

Une dernière passerelle (flottante), la numéro 5, est localisée sur la quai des Mielles.

Les équipements de manutention sont, pour les plus importants, les suivants : une grue sur rail d'une capacité de levage de 100 tonnes, un portique sur rail (outillage privé) d'une capacité de 140 tonnes et trois grues sur pneus d'une capacité allant de 30 à 104 tonnes. Une plate-forme de ferroutage et des quais de chargement et de déchargement de wagons viennent compléter cet équipement.

Le port de Cherbourg est également équipé d'un élévateur-transbordeur, dispositif qui s'adresse tout particulièrement aux navires à grande vitesse, leurs particularités techniques et leur mode de gestion exigeant de réduire le plus possible les durées d'immobilisation. D'une longueur de 90 mètres, cette plate-forme accepte des navires de 32 mètres de largeur et de 4,5 mètres de tirant d'eau. La puissance de levage est de 4 500 tonnes.

Il convient enfin de préciser que, selon le rapport établi en 2006 par le cabinet Odysée Développement à la demande du Conseil Régional, l'état des infrastructures et des superstructures du port dans sa partie marchandises laissait à désirer faute d'un rythme et d'un niveau suffisants d'investissement de la part de l'Etat. En l'occurrence, le quai des Mielles souffre en sa partie sud d'un effondrement sur une longueur d'environ 100 mètres tel qu'il nécessite une reconstruction. Le quai des Flamands appelle également des travaux de confortement. En revanche, le port transmanche (90 % de l'activité du port) présente un outillage en bon état avec toutefois une éventualité de remplacement du poste 1 par un poste 6 avec terre-plein.

En ce qui concerne les surfaces **de stockage et autres terre-pleins**, le port de Cherbourg dispose d'une surface utile d'environ 43 hectares, d'un entrepôt frigorifique de 1 260 m² en froid négatif et de 600 m² en froid positif, et d'un hangar de 1 000 m². Le port possède également des zones attenantes à vocation industrielle (notamment au sud de la ZI des Mielles) pour une surface totale d'environ 23 hectares. Il faut souligner que les activités résidant sur ces espaces ne génèrent que peu d'activités à caractère maritime et portuaire.

Au plan des **connexions avec les réseaux de transport terrestres et aériens**, le port de Cherbourg est relié en direct à la RN13 via le boulevard de l'Est. En revanche, la relation avec l'A84 demeure incomplète tant que le barreau de la RN174 situé au nord de Saint-Lô ne sera pas opérationnel et notamment ses sections centre (déviation de Saint Jean de Daye dont l'ouverture est programmée à fin 2009) et nord (ouverture envisagée en 2010/2011).

Le port est connecté directement au réseau ferroviaire, avec un tonnage cependant limité à 1 600 tonnes par train. Il n'y a plus de trafic significatif depuis 1998 (arrêt de la ligne de feroutage avec Novarre en Italie) et surtout depuis la cessation du trafic Toyota en 2001.

L'aéroport de Cherbourg-Maupertus est situé à une dizaine de kilomètres du port, distance dont l'essentiel s'effectue en 2 x 2 voies.

En termes d'**emploi**, les effectifs nécessaires à l'exploitation du port de Cherbourg sont de 78 personnes auxquelles il faut ajouter 3 agents du service promotion/prospection commerciale. Le port de commerce est aussi le principal utilisateur du service études et travaux (3 agents) et du service qualité/sécurité, et bien sûr des services généraux de la CCI.

Selon l'étude JMJ Conseil précitée, l'emploi direct, indirect et induit suscité par l'ensemble des activités du port de Cherbourg avait été évalué en 2003 à environ 2 200 personnes.

En matière d'**investissements**, le site portuaire de Cherbourg a bénéficié sur la période 2000/2007 d'un montant total de crédits supérieur à 42 millions d'euros⁵⁷. Les principaux investissements ont été réalisés sur la période 2000/2001 pour un montant d'environ 20 millions d'euros à raison de 5,7 millions d'euros par les collectivités territoriales, de 4,7 millions d'euros par l'Union Européenne, de 3,9 millions d'euros par la CCI et, enfin, de 2,8 millions d'euros de l'Etat. Depuis, le montant annuel des investissements a diminué, surtout de la part de l'Etat et de l'Europe.

De façon synthétique, les participations respectives des différents financeurs sur la période 2000/2007 ont été les suivantes :

- collectivités territoriales (Syndicat mixte du Cotentin, Conseil Général de la Manche et Conseil Régional) pour 13,5 millions d'euros (soit 32 % de l'ensemble) ;
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Nord-Cotentin pour 12,4 millions d'euros (soit 29,3 %) ;

⁵⁷ Ce montant n'inclut pas la création en 2006 du remblai sud de la darse des Mielles, réalisée sous maîtrise d'Etat avec l'apport d'un fonds de concours de 4 millions d'euros de la part des collectivités territoriales pour un montant total de l'opération de 10,080 millions d'euros.

- Union Européenne pour 9,2 millions d'euros (soit 21,7 %) ;
- Etat pour 5,2 millions d'euros (soit 12,2 %).

Les investissements majeurs ont consisté en la réalisation d'un convoyeur-transbordeur et de sa plate-forme entre 2000 et 2001 pour un investissement supérieur à 11 millions d'euros, en la modernisation de l'outillage principalement entre 2001 et 2004 pour près de 6 millions d'euros, et en l'aménagement et la réhabilitation de la gare transatlantique entre 2003 et 2006 pour 7,7 millions d'euros.

L'importance des investissements réalisés sur le port de Cherbourg par comparaison au déclin relatif observé ces dernières années montre la difficulté qu'il peut y avoir à opérer des choix durablement rentables face à la volatilité des trafics. Les exemples sont nombreux de trafics ayant disparu (Toyota, ferroutage avec Novarre, départ de P&O, trafic de viandes avec la CEI...) ou d'investissements n'ayant pas eu (encore) l'impact escompté (convoyeur-transbordeur, fastship...), sans pour autant que les choix et les stratégies initialement retenus par la CCI du Nord-Cotentin aient été aventureux. Force est de reconnaître que le positionnement terrestre de Cherbourg et de son port, à l'heure du juste à temps et de la compression des coûts de pré- et de post-acheminement, constitue un handicap sinon rédhibitoire du moins très difficile à surmonter.

II.1.4.3. Le port de Granville

Le port de Granville est, sur un espace somme toute restreint, le parfait exemple de la multiplicité d'activités qu'un port peut héberger : port de commerce doté de deux activités de transports de marchandises et de passagers, port de pêche et port de plaisance. Ce sont ces deux dernières fonctions qui génèrent l'essentiel de l'activité économique. La pêche représente un tonnage débarqué d'environ 15 000 tonnes, ce qui en fait le premier port coquillier français, le 4^{ème} en tonnage et le 8^{ème} en valeur. Pour sa part, le port de plaisance offre 1 100 places (dont 100 en mouillages dans l'avant-port) ; il connaît selon les années entre 3 000 et 5 000 escales dont généralement plus d'un millier relève de bateaux étrangers. Il compte une liste d'attente de 2 000 demandes pour bénéficier d'un anneau et pouvoir naviguer dans l'un des plus beaux bassins de navigation du littoral français (archipel de Chausey, Minquiers, Ecréhou, îles anglo-normandes...).

Ce port fait l'objet d'un vaste projet de réaménagement et d'extension porté conjointement par le Conseil Général de la Manche (en tant que maître d'ouvrage), la Commune de Granville et la Chambre de Commerce et d'Industrie Centre et Sud Manche. 35 ans après la réalisation du port de plaisance du Hérel (1975), Granville va connaître à nouveau une amélioration de son offre portuaire tant au plan de la pêche, de la plaisance que des activités commerciales de transport de marchandises et de passagers.

Le trafic passagers est opéré dans l'avant-port au sud de l'écluse ; deux embarcadères sont disponibles : l'un permettant l'accès par un escalier aux navires à destination de Chausey, l'autre via une estacade pour les liaisons avec les îles anglo-normandes avec clôtures et zones sous douanes car ces îles sont hors espace Schengen. Une gare maritime de 900 m², récemment rénovée, complète ce dispositif.

L'activité de transport de marchandises est réalisée pour l'essentiel à partir d'un bassin à flot dont l'accès est tributaire des conditions de marée et bien sûr des horaires d'ouverture de la porte du bassin. En forme de losange, ce bassin a deux côtés exploités à des fins commerciales : le quai sud d'une longueur de 260 mètres et le quai d'Orléans (95 mètres), le premier assurant les 2/3 du trafic. Les quais sont bordés de terre-pleins permettant de stocker les produits en vrac (granulats et ferrailles). D'une manière générale, les surfaces disponibles sont peu importantes et de toute façon limitée en extension par la présence d'un entrepôt frigorifique et des locaux de la coopérative des pêcheurs. Elles représentent une superficie totale de 16 000 m², soit 11 000m² au droit du quai Sud et 5 000 m² au droit du quai d'Orléans. Sur cet ensemble, seulement 7 000 m² font l'objet d'une concession officielle.

Deux grues mobiles sur chenilles d'une puissance de levage de 5 tonnes autorisent le chargement des ferrailles et granulats. Une sauterelle (bande transporteuse mobile sur roue d'une capacité de 750 tonnes/heure) est aussi utilisée pour les granulats.

Le maintien de l'accessibilité aux installations portuaires demeure tributaire de campagnes régulières de dragage.

En matière d'emploi, le transport de marchandises procure 5 emplois directs et 130 de nature indirecte et induite. L'activité passagers représente 42 emplois dont certains saisonniers (34 équivalent temps plein) et 26 emplois indirects et induits. Globalement le port de commerce de Granville suscite environ 40 emplois directs et environ 156 indirects et induits⁵⁸.

Au plan des **connexions avec les réseaux de transport terrestres**, la situation du port de Granville reste perfectible quoiqu'en amélioration depuis l'ouverture de l'A84. Toutefois, ce n'est qu'une fois réalisée la relation avec l'A84 via Avranches (mise à 2 x 2 voies de la D973 entre Granville et Avranches) que l'accessibilité routière sera facilitée.

Si Granville est en relation ferroviaire directe avec Paris, il n'en demeure pas moins que cette ligne souffre au plan du transport de passagers de nombreux maux : matériel inadapté au long trajet et à la fiabilité relative d'où des retards récurrents et une qualité de service indigne au regard des exigences actuelles et des investissements consentis par la Région Basse-Normandie sans même évoquer les conditions faites à la clientèle à l'arrivée et au départ de Vaugirard et non de Montparnasse⁵⁹.

En ce qui concerne le trafic fret, plusieurs raisons militent pour l'abandon de l'actuelle liaison entre la gare SNCF et le port :

- d'une part, les entreprises alimentant aujourd'hui le port de commerce de Granville en granulats et en ferrailles ne sont pas connectées au réseau ferré ;
- d'autre part, le passage de trains de marchandises au cœur de la ville n'est pas sans poser de réels problèmes de sécurité des personnes ;

⁵⁸ Il s'agit d'estimations établies en 2005 par les cabinets Act-Ouest et Sogreah Consultants.

⁵⁹ Par une savoureuse coïncidence dont l'histoire a le secret, le Mont Parnasse était, dans la mythologie grecque, le lieu de résidence des muses et de ce fait inaccessible au commun des mortels comme l'est aujourd'hui l'accès direct à la gare éponyme pour les bas-normands sauf à emprunter un long tapis roulant à partir de Vaugirard.

- enfin, le maintien de cette petite section de réseau ferré constitue un obstacle majeur au projet de réaménagement urbain prônant une ouverture améliorée de la ville vers le port.

Des investissements ont été réalisés ces dernières années à la fois en faveur de l'activité marchandises et transport de passagers. Ils ont concerné l'achat de deux grues mobiles pour 1,7 million d'euros, opération subventionnée à 75 % par le Conseil Général, le Conseil Régional et le FEDER ; la gare maritime fait actuellement l'objet d'une rénovation pour un coût de près de 100 000 euros pris en charge à 50 % par le Conseil Général.

II.1.4.4. Le port de Honfleur

Localisé sur la rive gauche de la Seine, en limite d'estuaire, le port de commerce de Honfleur présente une assez grande facilité d'accès (cependant variable en fonction de l'heure et du coefficient de marée) pour des navires de commerce de moyenne importance, d'autant que la présence de souilles⁶⁰ au pied des différents quais permet aux navires de demeurer à quai durant toute la durée des opérations de chargement/déchargement. Toutefois, le maintien de ces avantages nautiques reste tributaire de campagnes de dragage menée une à deux fois par an⁶¹.

De l'aval vers l'amont, il offre cinq lieux d'accostage :

- Les quais en Seine n^{os} 1 et 2 (édifiés respectivement en 1974 et en 1991) d'une longueur de 122 mètres et d'un tirant d'eau de 8 à 9 mètres.
- Le quai en Seine n° 3 (édifié en 2004) d'une longueur de 136 mètres et d'un tirant d'eau de 8 à 9 mètres.

Ces trois quais présentent la particularité d'être positionnés en créneaux distants chacun de 220 mètres ; cette disposition autorise l'accueil de navires d'une longueur comprise entre 200 mètres (pour les quais n^{os} 1 et 2) et 250 mètres (pour le quai n° 3).

- Le terminal privé Miroline pour les vracs liquides pétroliers pouvant accueillir des navires de 30 000 tonnes (tpl) ; ce terminal est équipé à terre d'une capacité de stockage de 320 000 m³.
- Le terminal public pour granulats, le seul à être situé à l'est de la verticale du Pont de Normandie.

Les trois quais en Seine disposent de l'outillage suivant : 2 grues de 20/30 tonnes, une grue sur rail de 7,5 tonnes, 2 grues mobiles sur pneus de 15/40 tonnes. Ils disposent de 14 ha de terre-pleins et de 12 entrepôts privés offrant de l'ordre de 51 000 m² de surface de stockage. Ces entrepôts sont la propriété des opérateurs. Un espace de 16 000 m² supplémentaires devrait voir prochainement le jour. Enfin, le port dispose de 70 ha en attente.

⁶⁰ En marée de petit coefficient, le tirant d'eau maximal possible est de 10,50 mètres.

⁶¹ Leurs coûts ne sont pas dissociables des dépenses globales de dragage engagées annuellement par le Port Autonome de Rouen.

L'appontement agrégats est équipé d'une chambre de dépôt de 7 ha et d'une plate-forme de 3 ha dotée d'une trémie.

Pour le **trafic de passagers**, le port de Honfleur dispose d'une passerelle, propriété de la CCI Pays d'Auge.

En ce qui concerne les **connexions aux réseaux de transport terrestres**, le port de Honfleur bénéficie d'excellentes voies de communication ; il est situé à 2,5 km de l'échangeur d'accès au Pont de Normandie reliant l'A15 Paris-Le Havre à l'A13 Paris-Rouen-Caen et à l'A29 Amiens-Lille ; les terminaux sont embranchés fer et cette connexion, inutilisée depuis trois ans, va l'être de nouveau à raison d'un train par jour de granulats⁶². Enfin, une liaison fluviale à grand gabarit est possible sur une distance de plus de 500 km.

En termes d'**emploi**, le Port Autonome de Rouen affecte directement à l'exploitation de ce site portuaire huit personnes auxquelles il faut ajouter un officier de port et deux personnels pour la fonction radar. Cinq grutiers sont mis à disposition par la CCI Pays d'Auge. En cas de nécessité, le port autonome pourvoit aux besoins exprimés. Bien entendu, les services communs (gestion du personnel, comptabilité, ...) sont centralisés à Rouen. D'une façon générale, le port de Honfleur est considéré comme procurant un emploi direct, indirect et induit à environ 800 personnes. Toutefois l'étude menée par le cabinet JMJ Conseil en 2003 évaluait l'emploi direct, indirect et induit à seulement 450 personnes.

Au plan des **investissements**, les sommes consacrées en 2007 par le Port Autonome de Rouen se sont élevées à 0,6 million d'euros. Au cours de l'actuelle décennie, le principal investissement effectué a concerné la création du quai en Seine n° 3 d'un montant total de 6,0 millions d'euros.

II.2. LES TRAFICS ET LES RESULTATS ECONOMIQUES DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS

L'évocation des trafics et des résultats économiques enregistrés en 2007 et sur les périodes récentes (2007/2006 et 2007/2000) est indispensable à une appréciation objective de l'activité et de l'importance des ports de commerce bas-normands.

II.2.1. Le port de Caen-Ouistreham

Le port de Caen-Ouistreham est caractérisé par l'importance de l'activité transmanche au sein de son trafic total (81,5 %). Globalement, le port de Caen-Ouistreham, tous trafics confondus, a réalisé en 2007 un trafic de 3 947 708 tonnes, en légère hausse de 0,7 % par rapport à 2006, le positionnant au 3^{ème} rang national des ports non autonomes et au 10^{ème} rang au sein de l'ensemble des ports français. Pour mémoire, le trafic n'était en 2000 que de 2 642 635 tonnes. Il a donc connu une progression de 49,4 % entre 2000 et 2007, amélioration totalement imputable à

⁶² Ce trafic, exploité par un opérateur privé, pourrait représenter un tonnage annuel de 150 000 à 300 000 tonnes.

l'augmentation de l'activité poids lourds du trafic transmanche (+ 91,2 % sur la période en cause).

Le tableau n° 5 illustre de façon synthétique le trafic global du port de Caen-Ouistreham.

Années	Trafic ferries				Trafic marchandises	Trafic marchandises total	Croisières
	Passagers	V.L.	P.L.	Tonnage			
2007	997 843	240 311	127 733	3 218 663	729 049 tonnes	3 947 708 tonnes	1 195 passagers
2007/2006	- 7,5 %	- 6,1 %	+ 5,3 %	+ 4,5 %	- 11,2 %	+ 0,7 %	+ 42,1 %
2007/2000	+ 10,0 %	nc	+ 99,6 %	+ 91,2%	- 24,0%	+ 49,4%	nc

Tableau n° 5 : Le trafic toutes activités confondues du port de Caen-Ouistreham en 2007

Source : CCI de Caen

II.2.1.1. Le trafic transmanche

En 2007, le trafic transmanche, situé sur le port aval et uniquement assuré par la compagnie Brittany Ferries, à destination de Portsmouth (Grande-Bretagne), particulièrement actif (1 142 touchés de navires), a connu une évolution contrastée comme le montre le tableau n° 5. Ainsi, l'activité passagers est descendue sous le million d'unités, niveau seulement dépassé à deux reprises au cours des dix précédentes années, en l'occurrence en 2004 et 2006. Au sein de ce trafic, la liaison rapide estivale (d'avril à septembre) par catamaran, en l'occurrence le Normandie Express, déployée en 2004 par P&O et depuis 2005 par Brittany Ferries, représentait en 2007 un flux de voyageurs de 87 339 unités.

Les résultats à la baisse enregistrés en 2007 sont la conséquence de facteurs multiples : moindre attrait de la destination France, concurrence des liaisons à partir du Havre (LD Lines) d'autant qu'il s'agit d'un service plutôt orienté low cost, impact certainement grandissant de l'essor du low cost aérien, disparition de l'offre en duty free, baisse progressive de la livre sterling.

Le trafic poids lourds, en revanche, ne cesse de croître (125 733 unités en 2007 dont 22 000 remorques non accompagnées⁶³) au point de ne plus pouvoir, en l'état des capacités d'export actuelles, être significativement augmenté. Le port de Caen-Ouistreham en est donc réduit à refuser du trafic, ce qui est générateur d'un manque à gagner. Néanmoins, le port de Caen-Ouistreham demeure le 1^{er} port transmanche pour la Manche Ouest.

L'extension à venir des capacités d'accueil du terminal transmanche pourrait donner un regain à cette activité à la condition toutefois que Brittany Ferries affecte aux liaisons au départ d'Ouistreham des navires de capacités d'export supérieures ou augmente la fréquence des relations.

⁶³ La part des remorques non accompagnées (17,5 %) semble stable. Cette forme de transport de marchandises ne paraît plus connaître de croissance. Elle serait même en déclin dans la plupart des ports compte tenu des ruptures de charge et des exigences logistiques qu'elle impose.

II.2.1.2. Le trafic marchandises

D'une manière générale, ainsi que les informations suivantes vont le montrer, le trafic du port de Caen-Ouistreham repose sur l'importation et l'exportation d'une dizaine de produits ou de denrées. Cette stratégie de diversification, de niches, ainsi qu'une fiabilité de services et une réactivité reconnues, a permis au port de retrouver un niveau d'activités naguère très affecté par la disparition d'Unimétal-Normandie.

Parallèlement à une activité d'exportation de céréales significative mais soumise à d'importantes fluctuations, la CCI de Caen a su développer un trafic de bois exotiques (origine d'Afrique et du Brésil) donnant au port un excellent positionnement national en ce domaine.

Des trafics d'engrais, de clinker (base utilisée dans la fabrication du ciment) et de ferrailles se sont accrus ou ont été créés permettant au port de Caen-Ouistreham d'absorber les aléas d'une activité de transport maritime soumise à une forte concurrence interportuaire et au choix changeant des opérateurs portuaires.

Avec un tonnage de 729 045 tonnes en 2007, le port (amont) de Caen-Ouistreham a enregistré une diminution de 11,2 % de son trafic, principalement imputable à la baisse sensible du commerce des céréales, ce trafic étant passé en un an de 368 687 tonnes à 269 861 tonnes (- 27 %)⁶⁴.

Les marchandises transitant par le port de Caen-Ouistreham sont les suivantes (par ordre croissant d'importance) :

- céréales → 269 861 tonnes ;
- ferrailles → 125 307 tonnes ;
- bois exotiques → 111 291 tonnes ;
- engrais → 105 805 tonnes ;
- clinker → 45 128 tonnes ;
- divers → 28 108 tonnes ;
- bois du nord → 26 334 tonnes ;
- sel → 7 604 tonnes ;
- nourritures animales → 6 548 tonnes ;
- houille → 3 059 tonnes.

Outre l'importante diminution ayant affecté l'activité céréalière, les trafics de sel, de houille et de nourritures animales ont également été orientés à la baisse en 2007. En revanche, les importations de bois exotiques et d'engrais de même que les exportations de ferrailles ont connu des augmentations non négligeables. De surcroît, une activité nouvelle d'importation de clinker, à raison de 45 128 tonnes, est venue s'ajouter à l'ensemble des trafics portuaires ; toutefois ce trafic vient d'être suspendu, à titre provisoire⁶⁵. Il est utile de souligner que l'évolution des trafics de

⁶⁴ Le port de Rouen, 1^{er} port céréalier d'Europe, a vu également son trafic céréales baisser en 2007 de plus de 20 %.

⁶⁵ Compte tenu de l'exiguïté actuelle des terre-pleins situés au droit du quai de Blainville, le trafic de clinker, particulièrement émetteur de poussières, est provisoirement ajourné pour éviter des nuisances au détriment notamment des stockages de bois du Brésil.

céréales, de ferrailles et d'engrais est très dépendante des cours mondiaux et présente de ce fait un certain caractère aléatoire.

L'activité agroalimentaire (céréales et nourritures animales) a représenté en 2007 de l'ordre de 38 % du trafic total du port amont. Si l'on ajoute les entrées d'engrais (105 805 tonnes) inhérentes à l'activité agricole régionale, les trafics relevant du secteur agricole et agroalimentaire en 2007 ont constitué 52 % de l'activité portuaire contre 56 % en 2006.

Il convient d'apporter ici quelques précisions sur le commerce des céréales, activité qui influe significativement sur le tonnage global enregistré au niveau du port de Caen-Ouistreham. Le trafic de céréales dépend en effet de plusieurs facteurs et présente donc un caractère assez fluctuant. Ainsi, outre les variations de quantités récoltées en Basse-Normandie, les exportations sont tributaires non seulement de l'évolution de la demande au niveau mondial mais aussi de la qualité produite. En l'occurrence, les céréales obtenues en Basse-Normandie souffrent, malgré les efforts accomplis par les producteurs, d'un déficit qualitatif principalement imputable aux facteurs climatiques par trop océaniques qui pèsent notamment sur leur capacité à être utilisée pour l'alimentation humaine. De surcroît, la concurrence exercée par le port de Rouen, premier port céréalier français, vient grever les résultats du port de Caen-Ouistreham.

Enfin, le port de commerce amont de Caen-Ouistreham réalise 55 % de son trafic à l'exportation et l'essentiel de l'activité portuaire est opérée à partir du quai de Blainville. En outre, l'acheminement des marchandises pour embarquement ou débarquement s'opère quasi exclusivement par voie routière. Pourtant connecté au réseau ferroviaire, le port de Caen-Ouistreham n'a transféré par train que 6 742 tonnes de marchandises en 2006 (0,2 % du trafic du port) contre 26 480 tonnes en 2003 (0,8 %).

II.2.1.3. Le trafic croisières

Pourtant en augmentation de 42,1 % par rapport à l'année précédente, le trafic croisières n'a concerné en 2007 que 1 195 passagers pour 5 navires ayant fait escale.

II.2.1.4. Le chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du port de Caen-Ouistreham s'est élevé en 2007 à 12,4 millions d'euros pour un résultat net de 2 millions d'euros. Il convient de souligner que les résultats de ce port sont positifs depuis plusieurs années, ce qui lui permet de mener une politique d'investissements continue.

II.2.2. Le port de Cherbourg

Le port de Cherbourg est caractérisé par une activité presque exclusivement consacrée au trafic transmanche par ferries, ce dernier représentant, en 2007, en termes de tonnage, 91 % de l'activité portuaire totale. Globalement, le port de Cherbourg, tous trafics confondus, a affiché en 2007 un tonnage de 2 949 804 tonnes, en légère hausse de 0,9 % par rapport à 2006 pour un nombre

total de navires accueillis de 2053. Pour mémoire, le trafic total du port de Cherbourg atteignait 3 843 179 tonnes en 2000 ; il enregistre donc une diminution d'activité de 30 % en tonnage.

Le tableau n° 6 illustre de façon synthétique l'activité globale du port de Cherbourg en 2007.

Années	Trafic ferries				Trafic marchandises	Trafic marchandises total	Croisières
	Passagers	V.L.	P.L.	Tonnage			
2007	766 804	207 114	92 559	2 694 528	255 276 tonnes	2 923 095 tonnes	14 500 passagers
2007/2006	- 1,3 %	- 1,8 %	- 4,4 %	- 2,5 %	+ 60,8 %	+ 0,9 %	- 48,0 %
2007/2000	- 44,4 %	- 42,0 %	- 29,6 %	- 26,9 %	- 108,4 %	- 20,7 %	nc

Tableau n° 6 : Le trafic toutes activités confondues du port de Cherbourg en 2007

Source : CCI de Cherbourg-Cotentin

II.2.2.1. Le trafic transmanche

Le trafic transmanche s'opère à la fois vers la Grande-Bretagne et l'Irlande.

Vers la Grande-Bretagne, deux lignes exploitées par la compagnie française Brittany Ferries sont opérationnelles :

- la ligne Cherbourg/Poole est assurée toute l'année avec le Barfleur et le Cotentin (navire installé sur cette ligne en décembre 2007) et en service rapide saisonnier par le Normandie Vitesse (également Brittany Ferries) entre les mois de mai et de septembre ;
- la ligne Cherbourg/Portsmouth est exploitée avec le Normandie Express de la Brittany Ferries (service rapide également) entre avril et octobre.

Vers l'Irlande, deux lignes sont exploitées par des compagnies différentes :

- la liaison Cherbourg/Rosslare, assurée toute l'année par Irish Ferries (navire Oscar Wilde), n'est consacrée qu'au trafic passagers ;
- la liaison Cherbourg/Rosslare, assurée toute l'année par Celtic Link (navire Diplomat), n'est consacrée qu'au trafic fret.

Le trafic fret est majoritairement constitué d'ensembles routiers complets (tracteur+remorques). Il s'agit d'une tendance observée depuis un certain nombre d'années, les remorques seules ne représentant plus que 11 % du trafic total (mais encore de l'ordre de 40 % vers l'Irlande)

Le tableau n° 7 opère une présentation détaillée du trafic transmanche au départ et à destination de Cherbourg pour l'année 2007 et sous forme d'évolution entre 2007 et 2006 et sur une plus longue période entre 2007 et 2000. Cette présentation sera complétée par quelques informations sur l'intensité du trafic observée durant les premiers mois de l'année 2008.

Le premier constat qui s'impose est que l'année 2007 a été marquée par une légère diminution par rapport à 2006, sauf en ce qui concerne le trafic de véhicules

légers. La médiocrité de ces résultats est à mettre au compte des relations avec la Grande-Bretagne dont l'évolution demeure globalement négative (trafics passagers, poids lourds et tonnages). En revanche, les échanges avec l'Irlande sont sur une pente ascendante et permettent à Cherbourg de conforter sa place dominante en Europe occidentale pour les liaisons fret par camions ou remorques vers l'Irlande. Il convient par ailleurs de souligner que le trafic fret vers l'Irlande ne peut plus progresser faute de capacités d'emport supplémentaires, situation qui contribue à freiner l'essor de ce trafic et qui grève les résultats du port.

Activités	Trafic total 2007	Evolution 2007/2006	Evolution 2007/2000	Trafic vers GB 2007	Evolution 2007/2006	Evolution 2007/2000	Trafic vers l'Irlande 2007	Evolution 2007/2006	Evolution 2007/2000
Passagers	766 443	- 1,3 %	- 44,5 %	618 800 dont 294 756 par NGV	- 3,5 %	- 50,8%	147 643	+ 8,6 %	+ 5,1 %
V.L.	207 363	+ 1,3 %	- 42,7 %	164 570	- 1,8 %	- 48,7 %	42 793	+ 15,0 %	+ 29,8 %
P.L.	92 556	- 4,4 %	- 29,6 %	73 520	- 7,0 %	- 37,5 %	19 038	+ 6,4 %	+ 38,0 %
Tonnage	2 694 528	- 2,5 %	27,6 %	2 119 845	- 5,1 %	- 36,4 %	548 933	+ 4,0 %	+ 41,0 %

Tableau n° 7 : Le trafic transmanche du port de Cherbourg en 2007 et son évolution depuis 2000

Source : CCI de Cherbourg-Cotentin

Par ailleurs, il faut souligner que le dernier trimestre de l'année 2007 et les premiers mois de l'année 2008 offrent quelques raisons d'espérer et ce pour plusieurs motifs. D'une part et d'une manière générale, le trafic transmanche connaît une amélioration dans la plupart des ports ; d'autre part, la mise en service du Cotentin par Brittany Ferries à fin novembre 2007 (vers Poole) et de l'Oscar Wilde par Irish Ferries en décembre 2007 (vers Rosslare), de par leurs capacités d'emport supérieures⁶⁶, est de nature à donner une impulsion nouvelle. Enfin, pour illustrer ces observations, le trafic transmanche au départ et à destination de Cherbourg s'est amélioré de 13 % depuis septembre 2007. Les deux premiers mois de l'année 2008 viennent confirmer ces tendances : + 17 % pour les passagers et les véhicules de tourisme et + 15 % pour les véhicules utilitaires vers l'Irlande mais cependant - 1 % dans ce secteur vers l'Angleterre.

Néanmoins, comme le montre le tableau n° 7, la comparaison avec le trafic observé en 2000 fait apparaître le déclin significatif du port de Cherbourg dans le domaine du transmanche. Les chiffres sont implacables et montrent un ensemble d'évolutions négatives dont la moins importante concerne le tonnage avec une baisse de 27,6 % depuis 2000. Le trafic poids lourds baisse dans des proportions comparables ; quant au trafic de passagers, il est pratiquement divisé par deux (- 44,5 %) et plus encore si l'on prend comme base l'année 1995⁶⁷, année durant laquelle le port transmanche de Cherbourg avait accueilli 1 755 700 passagers !

Les explications de ce déclin sont nombreuses. Certaines concernent directement le port de Cherbourg. Ainsi, à la fin de l'année 2004, P&O cessait d'exploiter ses liaisons avec l'Irlande et surtout avec la Grande-Bretagne, ce dernier trafic n'ayant pas été compensé par l'arrivée d'une autre compagnie. Pour mémoire,

⁶⁶ L'Oscar Wilde peut accueillir un nombre de passagers supérieur et 18 poids lourds supplémentaires par rapport au Normandy qui naviguait précédemment sur liaison avec Rosslare.

⁶⁷ En 1996, année de référence pour presque tous les types de trafic, le Port de Cherbourg affichait un tonnage de 4 521 600 tonnes, un trafic VL de 375 200 unités et PL de 154 300 unités tandis que pour les passagers, un nombre respectable de 1 536 800 personnes étaient transportées.

la ligne exploitée par P&O sur Portsmouth avait en 2004 transporté 655 750 passagers (49 % du trafic passagers du port) et 29 531 poids lourds (26 % du trafic PL du port). De surcroît, la liaison vers Portsmouth (hors NGV) n'est plus assurée, ce qui a pour effet de pénaliser le trafic global du port. Enfin, la fréquence des liaisons avec la Grande-Bretagne pourrait être accrue.

D'autres raisons sont externes : baisse de la faveur des britanniques pour la destination France et en particulier des tours opérateurs spécialisés dans l'hôtellerie de plein air ; montée en puissance du low cost aérien ; suppression du duty free (et par conséquent de la fréquentation des day-trippers) ; tendance accrue à emprunter le détroit du Pas-de-Calais.

Il faut espérer que la baisse récente de la livre sterling ne joue pas durablement en défaveur des relations entre la Grande-Bretagne et le continent et en particulier avec Cherbourg.

II.2.2.2. Le trafic avec les îles anglo-normandes

Il s'agit d'un trafic naissant, la compagnie HD Ferries ayant ouvert une ligne à destination de Guernesey au mois d'août 2007 pour l'interrompre dès le mois de septembre, ce pour des raisons techniques. Cependant, cette compagnie compte reprendre cette activité au mois de mars 2008.

Pour ces raisons, le trafic réalisé est des plus modestes : 361 passagers, 114 voitures et un camion.

II.2.2.3. L'activité croisières

L'accueil de navires de croisière est une des activités portuaires de Cherbourg parmi les anciennes et les plus réputées. L'année 2007 a été caractérisée par la venue de seulement 13 navires pour 14 500 passagers comptabilisés, en net recul par rapport à 2006, année durant laquelle 16 navires de croisière avaient accosté à Cherbourg avec à leur bord 28 000 passagers. 2008 devrait être marquée par une forte reprise de ce type de trafic avec près de 25 escales attendues et environ 30 000 passagers.

II.2.2.4. Le trafic marchandises

Port essentiellement dédié au trafic transmanche, Cherbourg connaît une activité marchandises diverses peu importante, faute notamment d'un hinterland immédiat suffisamment étendu et développé.

Le trafic 2007 s'est élevé à 255 276 tonnes (253 touchés de navires), en augmentation significative de 60,8 % par rapport à 2006 (158 763 tonnes). Ce trafic se décompose de la manière suivante :

- matériaux de construction : sables et graviers → 145 926 tonnes ; enrochements → 90 386 tonnes ;
- produits de recyclage : ferrailles → 7 255 tonnes ;
- marchandises dangereuses : explosifs → 1 846 tonnes ; nucléaire → 1 169 tonnes ;
- autres : éoliennes → 5 835 tonnes ; divers → 2 859 tonnes.

Durant la période 2000/2007, le trafic marchandises du port de Cherbourg a été marqué par de fortes fluctuations, le tonnage comptabilisé oscillant entre 120 000 tonnes en 2000 et 600 000 tonnes en 2004. Il a été en particulier marqué par l'arrêt en 2000 du trafic de voitures réalisé par Toyota et son transfert consécutif vers Zeebrugge en raison notamment de l'implantation à Valenciennes par ce groupe d'une usine d'assemblage. En 2000, le trafic Toyota représentait 124 escales, 67 830 voitures débarquées (et jusqu'à 130 000 unités certaines années) et 79 715 tonnes.

Enfin, l'activité marchandises est majoritairement tournée vers l'exportation en raison d'un important trafic de matériaux de carrière (236 312 tonnes en 2007) et depuis peu par un trafic naissant de ferrailles.

II.2.2.5. Le chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires du port de commerce de Cherbourg s'élève en 2007 à 9,5 millions d'euros (10,6 en 2006) avec un résultat négatif de 1,832 million d'euros. Pour mémoire, le résultat 2006 était également négatif de 1,444 million d'euros tandis qu'en 2000 il était largement positif pour un montant 2,6 millions d'euros.

Il faut conclure cette description des activités et des résultats du port de Cherbourg par l'évocation d'un problème dont l'acuité humaine et les conséquences économiques sont considérables. Il s'agit de la présence permanente de clandestins dans la proximité immédiate du port. Ils cherchent quotidiennement et, semble-t-il, inlassablement à s'embarquer sur les ferries en partance pour la Grande-Bretagne. Au-delà du drame humain que connaissent ces personnes, on ne peut passer sous silence les conséquences négatives pour le port et ses usagers de cette situation : dégradations quotidiennes (arrachage de clôtures, effraction des remorques et des marchandises,...), préjudice commercial et paiement d'amendes par les transporteurs et les compagnies maritimes, perte graduelle de notoriété du port et, enfin, surcoût entraîné par une augmentation notable des dépenses de gardiennage.

II.2.3. Le port de Granville

A la différence des ports précités, le port de commerce de Granville offre une répartition de ses activités moins déséquilibrée, du moins en termes de valeur ajoutée. Le commerce des marchandises représente les deux tiers de celle-ci, le transport de passagers un tiers.

II.2.3.1. Le transport de marchandises

Le trafic marchandises du port de Granville a connu au cours des 20 dernières années deux évolutions majeures, l'une qualitative, l'autre quantitative. Ce port est ainsi passé d'un trafic d'importations (hydrocarbures et engrais) à un trafic d'exportation, notamment depuis 1995, date à laquelle pour la première fois les sorties l'ont emporté sur les entrées. Désormais, l'activité se concentre sur l'exportation de granulats et de ferrailles.

La seconde évolution observée tient dans un rétablissement de l'activité en termes de tonnages manutentionnés, ceux-ci retrouvant depuis 1999 le niveau des années 1986-1990 à 150 000 tonnes (et même 220 000 en 2003 et 2004 et 200 000 en 2005) après le passage à vide observé durant la période 1991-1998 (75 000 tonnes en moyenne).

Comme précédemment signalé, le trafic de marchandises transitant par le port de Granville est essentiellement composé d'exportations de granulats et de ferrailles pour un total de 110 133 tonnes en 2007.

Le trafic de granulats est passé de 11 000 tonnes en 1994 à 191 000 tonnes en 2003 (plus haut jamais atteint) pour s'établir en 2007 à 85 979 tonnes. Ce trafic est alimenté par la Société Lainé, entreprise dont les carrières sont situées dans le Sud Manche, et par GBN, société également spécialisée dans la production de granulats. Cette activité est soumise à des fluctuations mais correspond à des trafics sous contrat de longue durée avec des opérateurs anglais. Les caboteurs assurant le transport sont d'un tonnage en lourd oscillant entre 900 et 2 700 tonnes.

Le trafic de ferrailles est également le fait d'un seul chargeur, en l'occurrence la société Sirec, elle-aussi implantée de longue date dans le Sud Manche. Les quantités exportées à destination de la péninsule ibérique sont passées de 22 000 tonnes en 1994 à 50 000 tonnes en 2003 pour s'établir à 24 155 tonnes en 2007.

Cette même société avait également exporté en 2006 via le port de Granville 2 937 tonnes de déchets plastiques.

Il faut enfin mentionner un petit trafic fret divers vers les îles anglo-normandes à raison d'environ 1 000 tonnes acheminées par d'ex-bateaux de pêche (d'un port en lourd de 50 à 100 tonnes) reconvertis dans le transport. Les armateurs de ces navires sont jersiais.

Exprimé en valeur ajoutée (directe, indirecte et induite), le trafic marchandises générerait près de 8 millions d'euros de retombées dont une faible partie en valeur ajoutée directe (0,290 million d'euros).

Malgré les quelques nuisances occasionnées par ces trafics, l'intérêt de conserver une activité commerciale sur le port de Granville correspond à deux nécessités :

- d'une part, ne pas priver plusieurs entreprises locales de débouchés, ce qui ne serait non sans poser des problèmes d'emploi et de réorientation des investissements et des marchés pour les entreprises concernées ;
- d'autre part, prendre en considération les perspectives de développement du trafic maritime et plus particulièrement du cabotage face aux enjeux énergétiques et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, le maintien d'installations susceptibles d'accueillir des caboteurs constitue une forme d'investissement sur le long terme.

II.2.3.2. Le transport de passagers

Le transport de passagers est la seconde activité commerciale du port de Granville. Elle s'appuie sur deux destinations : l'archipel de Chausey et les îles anglo-normandes. Alors que la première liaison constitue une activité solidement

implantée, il n'en a pas été ainsi de la seconde, soumise à de considérables variations, allant même jusqu'à presque disparaître voici quelques années.

La liaison avec Chausey, qui présente un caractère permanent, est opérée par la compagnie Jolie France dotée de trois navires (de 170 à 250 places) transportant principalement des passagers et un peu de fret. Pour mémoire, une liaison était assurée d'avril à septembre par la société Corsaire (dont le siège est à Saint-Malo) avec un bateau de 200 places. Cette liaison n'est désormais plus opérationnelle.

Le trafic est passé de 90 000 passagers en 1980 à 120 000 en 1990 pour culminer à 150 000 en 2003 et s'établir en dépit de conditions atmosphériques détestables à 130 507 en 2007.

Il faut ajouter à ce trafic environ 450 tonnes de fret et 150 à 200 tonnes de déchets transportés.

La liaison avec les îles anglo-normandes a failli disparaître en 2003 quand la compagnie Emeraude Lines a cessé son activité au départ de Granville. Sous l'impulsion et avec l'aide du Conseil Général de la Manche (voir supra), cette relation a été relancée. Pour mémoire, le nombre de passagers transportés était vers cette destination de 58 000 en 1980, de 41 700 en 2000 et seulement 4 700 en 2003. Depuis, ce trafic a repris, avec quelques vicissitudes il est vrai (navires et compagnie initialement retenus "perfectibles") ; il a atteint 28 000 passagers en 2004, 60 931 en 2006 et, affecté par le mauvais temps de l'été, 48 656 en 2007 (chiffres au départ de Granville). En outre, deux nouvelles compagnies au départ de Saint-Malo (HD Ferries et Corsaire) sont venues en 2007 accroître l'offre de transport à destination des îles anglo-normandes, proposant pour l'une d'entre elles des tarifs low cost, et renforçant de ce fait le contexte concurrentiel.

Pour plus de précision, il faut souligner que la desserte des îles anglo-normandes est réalisée à la fois de Granville et, soit de Carteret en général, soit de Diélette quand les conditions de mer sont plus difficiles. Les lignes proposées (sur le Victor Hugo, le Marin Marie et le Tocqueville) sont les suivantes :

- de Granville à Saint Hélier (Jersey) prolongée vers Sercq, avec rotations allégées en hiver ;
- de Carteret à Saint Hélier et Gorey (Jersey) et Saint Peter (Guernesey).

Ports	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Granville	41 723	22 677	24 313	4 754	28 302	44 059	61 624	46 881
Portbail	7 262	3 117	-	-	-	-	-	-
Carteret	23 724	31 051	24 889	1 745	17 966	20 447	26 095	29 625
Diélette	8 700	3 919	-	6 264	9 760	11 980	16 092	15 022
Total	81409	60 764	49 202	12 763	59 245	76 486	103 811	91 528
Trafic inter-îles au départ de la Manche	-	-	-	879	18 000	30 282	33 288	21 044
Saint-Malo	482 545	515 097	578 000	577 678	523 281	516 945	455 832	501 601

Tableau n° 8 : Le trafic à destination des îles anglo-normandes entre 2000 et 2007

Source : CG50

Pour contribuer au démarrage et à l'équilibre de ces lignes, Le Conseil Général de la Manche consent au versement annuel d'une contribution qui, pour l'année 2008, s'élève à 3,8 millions d'euros, somme dont l'importance n'est pas sans susciter des débats au sein de l'assemblée départementale. Une étude socio-économique vient d'être commandée pour juger des retombées de ce trafic renaissant⁶⁸. Toutefois, il convient de préciser que la participation du Conseil Général intègre en 2008 une partie de l'acquisition du Tocqueville pour un montant de 0,6 million d'euros.

Le trafic fret et véhicules n'est pas pratiqué au départ de ces deux ports faute de navires adaptés alors qu'il l'est de Saint-Malo⁶⁹.

En termes de valeur ajoutée, les activités de transport de passagers (Chausey et îles anglo-normandes) ont représenté 2,36 millions d'euros, essentiellement en valeur ajoutée directe. On estime que chaque passager transporté est à l'origine d'environ 25 à 30 euros de valeur ajoutée.

Enfin, le port de Granville n'a jusqu'alors jamais accueilli de navires de croisières.

II.2.4. Le port de Honfleur

L'activité commerciale du port de Honfleur est presque essentiellement tournée vers le trafic de marchandises, l'accueil de navires de croisière constituant une activité secondaire quoique rémunératrice.

II.2.4.1. Le trafic marchandises

Le trafic de marchandises du port de Honfleur a connu depuis l'année 2000 des variations assez importantes comme le montre le tableau n° 9.

Années	Trafic total		Dont			Croisières	
	Nb de navires	Tonnage	Quais en Seine	Appontement granulats	Appontement Miroline r	Nb navires	Passagers
2000	289	725 504	395 577	92 029	237 918	13	7 837
2001	249	558 659	365 110	61 507	132 042	20	10 507
2002	215	535 208	290 453	95 302	149 453	22	10 200
2003	202	489 714	276 082	121 174	92 458	23	16 527
2004	209	552 525	295 724	107 764	149 037	24	15 989
2005	181	470 233	245 982	95 495	128 756	19	11 115
2006	179	464 885	275 551	79 498	109 836	23	22 374
2007	194	565 665	332 809	80 789	152 067	25	19 638

Tableau n° 9 : Le trafic du port de Honfleur (marchandises + croisières) de 2000 à 2007

Source : Port Autonome de Rouen

⁶⁸ Cette étude a, entre autres, pour objectif de mesurer l'impact économique des flux de passagers entrants et sortants, sachant que la clientèle anglo-normande ne représenterait actuellement que 12 % de la totalité des passagers transportés mais qu'elle est dotée d'un fort pouvoir d'achat.

⁶⁹ Il convient de signaler que compte tenu de conditions de trafic routier propres aux îles anglo-normandes (étroitesse notamment des voies), les camions et les remorques répondent à des standards différents et exigent donc des dimensions adaptées.

Ces variations ont affecté la plupart des trafics. D'une manière générale, après un pic atteint en 2000 avec 725 504 tonnes grâce notamment aux quais en Seine (environ 396 000 tonnes) et à l'activité de l'appontement Miroline (237 918 tonnes) consacré aux hydrocarbures, les différents trafics ont été marqués par un déclin relatif et ce jusqu'en 2006 avec 464 885 tonnes de trafic total enregistré.

Plusieurs explications peuvent être apportées à cette évolution négative. Pour ce qui concerne les trois quais en Seine, d'une part, il a été constaté une baisse des trafics d'engrais manufacturés, notamment depuis la catastrophe d'AZF, ainsi qu'une diminution des importations de grumes en raison particulièrement d'une demande à la baisse du groupe Plysorol ; d'autre part, les travaux de réalisation du quai en Seine n°3 ont un temps durant ralenti le trafic. Seul, à proprement parler, le trafic des autres bois a progressé pendant cette période passant de 83 000 tonnes en 2000 à 112 000 tonnes en 2006 (125 000 tonnes en 2007)

Pour les deux autres sites de débarquement, les tendances observées ont été comparables ; le trafic de granulats, en hausse jusqu'en 2003 (121 174 tonnes) a ensuite décliné pour se stabiliser à environ 81 000 tonnes, soit moins qu'en 2000 (92 000 tonnes). L'activité Miroline est passée de 238 000 tonnes en 2000 à 152 000 en 2007 avec un niveau plus bas à 78 000 tonnes en 2001 et à 85 000 tonnes en 2003.

L'année 2007 est donc caractérisée par une vigoureuse reprise ; les quais en Seine ont amélioré nettement la plupart de leurs trafics : grumes (+ 17 %), autres bois (+ 12 %), engrais (+ 21 %), autres vrac solides (+ 89 %). Le trafic Miroline est, quant à lui, passé de 110 000 tonnes à 152 000 tonnes entre 2006 et 2007. De surcroît, les prévisions pour 2008 sont empreintes d'optimisme : le trafic granulats devrait croître et un trafic conteneurs (par barge fluvio-maritime) est attendu en provenance du Havre.

Il faut souligner que le trafic du port de Honfleur est constitué pour 80 % d'importations.

II.2.4.2. Le trafic croisières

Le port de Honfleur dispose d'une passerelle passagers (propriété de la CCI) destinée à l'accueil des navires de croisière. Cette activité offre une certaine régularité avec de l'ordre de 20 à 25 navires et générant de 15 000 à 22 000 passagers par an (19 638 passagers en 2007).

Pour mémoire, il existe également une activité de croisière fluviale entre Paris et le port départemental de Honfleur générant, principalement sous l'égide de la société Croisieurope, environ 70 escales par an pour un nombre de passagers supérieur à 7 000 personnes.

II.2.5. Les autres ports présentant une activité commerciale

Par souci d'exhaustivité, il est utile de mentionner dans ce document les quelques autres ports bas-normands assurant des activités de transport de fret ou de passagers mais dont l'importance reste faible.

Le port de Diélette connaît depuis 1996 un trafic passagers vers les îles anglo-normandes. Interrompu en 2002, cette relation a repris pour s'établir à environ 15 000 passagers par an (16 092 en 2006, 15 022 en 2007). Le port de Diélette abritera bientôt un trafic de colis lourds à destination du chantier de construction EPR à Flamanville. La décision a été prise en février 2008⁷⁰ d'y réaliser un quai ro-ro en appui de la grande jetée, permettant le déchargement de colis dont l'acheminement était impossible par voie ferrée ou routière.

Cette réalisation peut ultérieurement servir de base au développement d'un trafic de marchandises (en l'état ou via des petits véhicules utilitaires) à destination des îles anglo-normandes. D'ailleurs, dès la mi-juin 2008, un petit navire (le Sark Viking ; 20 mètres de long et d'une capacité de 48 tonnes de marchandises) assurera deux liaisons hebdomadaires entre Diélette et Guernesey et Serq.

Le port de Carteret assure un trafic passagers à destination des îles anglo-normandes. En 1980, plus de 90 000 passagers empruntaient cette ligne pour rejoindre Jersey et Guernesey. Cette relation a peu à peu perdu de son importance pour décliner considérablement à partir de 1999 et n'enregistrer en 2003 qu'un trafic de 1 745 passagers. Depuis la reprise en main de cette ligne par le Conseil Général de la Manche, la fréquentation a connu une augmentation régulière passant ainsi de 17 966 passagers en 2004 à 29 625 en 2007, progression non ralentie par les aléas météorologiques de l'été 2007.

⁷⁰ La Communauté de communes des Pieux a approuvé le 12 février 2008 ce projet par 39 voix pour, 3 abstentions et 3 contre.

III. QUELLES CONDITIONS FAVORABLES AU DEVELOPPEMENT DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS ?

Les deux premières parties de ce rapport ont été consacrées, l'une au contexte maritimo-portuaire, et l'autre, à la caractérisation des ports de commerce bas-normands. Cette double approche constituait le cheminement nécessaire à l'ébauche d'une vision cohérente et argumentée de l'avenir des ports concernés, cette dernière constituant la troisième et ultime partie de ce rapport.

Il convient cependant de bien souligner que cette partie finale ne peut en aucun cas donner lieu à la définition de stratégies de développement propres à chacun des ports, notamment au plan commercial. Il s'agirait en effet d'un exercice qui n'est pas de son ressort et qui constitue d'une tâche complexe, nécessitant une connaissance approfondie de l'économie maritime et portuaire et des acteurs : armateurs, fréteurs, transitaires, manutentionnaires..., connaissance dont ne dispose en aucune manière le CESR.

On a vu, à cet égard, combien récemment encore certaines institutions, étrangères à ce secteur, ont pu se fourvoyer et combien désormais elles éprouvent des difficultés à se tirer de ce mauvais pas.

Cette troisième partie reposera donc sur quatre axes de réflexions :

- les atouts et les handicaps caractérisant les ports de commerces bas-normands ;
- les objectifs de développement des ports de commerce bas-normands
- les perspectives de croissance des trafics et d'évolution des modes d'acheminement maritimes ;
- les objectifs et les conditions indispensables au développement des ports de commerce bas-normands.

III.1. ATOUTS ET HANDICAPS DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS

Les atouts et les handicaps des ports de commerce bas-normands ont déjà été évoqués, pour nombre d'entre eux, au fil des deux premières parties de ce document. Il s'agit, à ce moment du rapport, d'en donner une relation condensée et globalisée.

Si certains handicaps et quelques atouts apparaissent indéfectibles et continueront durablement d'affecter ou de contribuer à la compétitivité et aux capacités de croissance des ports en question, il en est d'autres dont la nature peut évoluer avec le temps, positivement ou négativement, au gré des progrès techniques, des fluctuations commerciales et des évolutions réglementaires.

Cette évocation des atouts et des handicaps des ports bas-normands n'a donc qu'une valeur limitée au court et au moyen termes.

III.1.1. Le port de Caen-Ouistreham

Connaissant une augmentation continue de ses trafics et de ses résultats, le port de Caen-Ouistreham bénéficie, il est vrai, d'un certain nombre d'avantages dont le cumul explique en partie son essor économique actuel.

Au titre des atouts, il faut bien entendu mentionner la qualité des infrastructures de transport routières qui en font un port directement connecté à l'A13 et à l'A84, autrement dit au sud-ouest de la France et à la péninsule ibérique, situation ne manquant pas d'engendrer un trafic transmanche soutenu.

La présence d'un hinterland immédiat procure également au port de Caen-Ouistreham un autre avantage, l'assurant de quelques trafics captifs (céréales, bois, clinker...) et, plus globalement, d'un positionnement commercial reposant sur l'exploitation de trafics de niches.

Une qualité de service rarement prise en défaut, des savoir-faire spécifiques (importation de bois du Brésil) ainsi qu'une réelle réactivité (rapidité de traitement des cargaisons, polyvalence, souplesse des acteurs portuaires) en font un port reconnu. La qualité d'écoute du concessionnaire, en l'occurrence la CCI de Caen, aux besoins des usagers du port est souvent mise en avant. Dans le même ordre d'idées, le port de Caen-Ouistreham pratique une politique commerciale basée sur des tarifs de remorquage et d'outillage situés dans la moyenne basse des ports français et propose des durées de manutention réduites. Enfin, le port de Caen-Ouistreham est certifié ISO 14001 depuis 2006 (management environnemental).

Enfin, le port de Caen-Ouistreham dispose d'un vaste espace foncier estimé aujourd'hui à 153 ha (pour 35 ha en 1995) Il s'agit d'un atout tout à fait remarquable à l'heure où la plupart des ports de commerce souffrent d'un déficit de superficies pour manutentionner, stocker et favoriser l'implantation d'acteurs économiques. En l'occurrence, les zones portuaires gérées par la CCI de Caen accueillent un grand nombre d'entreprises, tributaires ou non de la présence du port. Cette diversification réussie dans l'immobilier d'entreprise (mise à disposition d'entrepôts, de terre-pleins...) contribue de façon non négligeable aux résultats positifs du port de Caen-Ouistreham. De surcroît, le port dispose encore d'environ 35 ha de surfaces disponibles pour d'éventuels trafics et activités supplémentaires.

Au titre des handicaps, la nature des accès aux ports amont et aval doit être mentionnée en premier lieu. Ainsi, le port aval nécessite des campagnes de dragage quasi permanentes dont le coût constitue une dépense annuelle non négligeable (estimée à 2,3 millions d'euros par an⁷¹ soit approximativement autant que le résultat du port), dépense dont naguère 60 % du montant étaient pris en charge par l'Etat. Il semble désormais que l'on s'oriente vers un partage à parts égales de cette dépense entre le Syndicat Mixte et le concessionnaire. En outre, un aménagement global de l'avant-port serait le bienvenu facilitant les manœuvres des ferries, la présence à demeure des remorqueurs, et pour les navires de commerce, une accessibilité améliorée aux écluses par un engainement plus adapté.

De même qu'à Cherbourg, la présence d'une seule et unique compagnie - la Brittany Ferries - à destination de la Grande-Bretagne constitue, de l'avis de certains,

⁷¹ Le dragage du port aval de Caen-Ouistreham s'élève à 450 000 m³ par an pour un coût unitaire de 4,5 euros le m³.

un frein à l'augmentation des trafics. Trois reproches sont régulièrement adressés à la compagnie bretonne :

- une politique tarifaire assez élevée, conséquence logique d'une qualité reconnue des navires et des services proposés, ne permettant pas de concurrencer l'offre plutôt low cost proposée par exemple par la compagnie Louis Dreyfus Lines au départ de Dieppe et surtout du Havre ;
- une mise à disposition de navires aux capacités parfois insuffisantes comme c'est le cas au départ du port de Caen-Ouistreham ;
- des fréquences de traversées également insatisfaisantes comme c'est le cas pour Cherbourg.

L'exiguïté actuelle du terminal transmanche de Ouistreham est également un obstacle à une qualité et à une efficacité accrues du travail roulier. Avec l'agrandissement prochain du terminal transmanche, ce handicap devrait être levé.

Quant au port amont (port marchandises), du fait de la présence d'écluses, il n'est accessible qu'à certaines heures de marées et à des navires dont le gabarit ne dépasse pas 30 000 tonnes.

Comme cela a déjà été précisé, l'essentiel du trafic marchandises diverses (céréales, bois exotiques, ferrailles, clinker...) s'opère sur le site de Blainville. Or cette zone de débarquement, de stockage et d'expédition des marchandises est en quelque sorte victime de son succès et présente désormais trois inconvénients dont les deux premiers sont majeurs :

- insuffisance spatiale des terre-pleins générant des problèmes de promiscuité, d'empoussièrement (dont souffrent en particulier les bois à haute valeur ajoutée), de circulation et, in fine, de sécurité ;
- difficulté voire impossibilité à accueillir certains navires de grandes dimensions (longueur, tirant d'eau) faute d'un cercle d'évitage suffisant ;
- exiguïté relative du linéaire de quai.

Il convient enfin de citer un dernier handicap affectant le port calvadosien, à savoir l'absence de relations routières à 2 x 2 voies vers Alençon alors que l'A28 irrigue entre autres le Havre depuis deux ans et contribue de ce fait au détournement d'un certain nombre de clients du transmanche au départ de Caen-Ouistreham.

III.1.2. Le port de Cherbourg

Affecté depuis plusieurs années par une baisse significative de son activité - et de sa rentabilité - le port de Cherbourg souffre il est vrai d'un certain nombre de faiblesses.

Au premier chef, son excentrement par rapport aux principales zones de production et de consommation est sans aucun doute le handicap majeur et durable dont souffre ce port. Le fait d'être à 130 km plus loin que les ports voisins a un impact sur les temps et les coûts de pré- et de post-acheminement et jusqu'à présent cette situation a pris le dessus sur l'avantage d'une route maritime plus courte.

Ensuite, il faut citer l'absence d'un hinterland industriel immédiat générant un usage portuaire. Les seuls trafics captifs sont les graviers et les enrochements produits par les carrières locales.

Consécutivement à la quasi-absence de trafics conventionnels, la faiblesse de l'offre d'opérateurs portuaires (manutentionnaires et transitaires), à l'exception d'un opérateur (le groupe SDV), doit être soulignée. Cette situation de pénurie induit une incapacité à créer des flux significatifs variés et à bénéficier d'un effet d'échelle permettant une offre compétitive. Ce constat doit cependant être relativisé car nombreux sont les ports secondaires confrontés à cette situation en raison de la tendance forte à la constitution d'opérateurs de taille européenne ou mondiale.

Dans le même ordre d'idées, le port de Cherbourg présente un manque de savoir-faire dans des trafics autres que ro-ro. La traduction de cet état de fait est un manque d'outillages adaptés (grues, sauterelles de chargement, portiques, hangars...) et également des performances moindres en termes de rapidité de chargement ou de déchargement. De façon corollaire, la faiblesse du nombre de dockers professionnels (au nombre de 9) contribue à ces difficultés, notamment quand les quantités à manutentionner sont importantes ou qu'elles exigent une technicité adaptée.

Si le trafic transmanche demeure le cœur de métier du port de Cherbourg, il est utile de souligner qu'en ce domaine l'absence de liaison permanente avec Portsmouth ainsi qu'une capacité d'emport vers l'Irlande insuffisante pour faire face à l'augmentation de la demande affecte les performances du port.

Enfin, les capacités financières d'intervention du concessionnaire diminuent de concert avec la baisse de l'activité et la récurrence d'exercices déficitaires.

En regard de ces handicaps, il faut convenir que les atouts qu'offre aujourd'hui le port de Cherbourg, en l'état actuel des modes de trafics maritimes, ne sont pas de nature à laisser augurer d'un redressement rapide et significatif.

En effet, l'excellence de son positionnement maritime, cela a déjà été souligné, est loin de compenser son excentrement terrestre. Dès lors, la qualité exceptionnelle de ses conditions nautiques (facilité et sûreté d'accès) ne présente vraiment d'intérêt que pour les navires rapides.

Le faible développement des activités marchandises laisse disponibles d'importantes surfaces de terre-pleins (environ 40 ha). En raison de l'encombrement d'un grand nombre de ports européens, cette situation de disponibilité foncière constitue une opportunité que certains d'entre eux pourraient saisir dans le cadre d'éventuelles coopérations. Toutefois, il s'agit d'une éventualité dont la concrétisation demeure aléatoire.

Cherbourg est un port à la fiabilité reconnue, fiabilité consacrée par une certification ISO 9001 en 1996, renouvelée depuis. En outre, les coûts d'exploitation sont modérés du fait de l'absence d'écluses et surtout de dragages. Ce dernier point présente un réel avantage au moment où l'extension au domaine maritime de Natura 2000 va entrer en vigueur.

Enfin, la connexion aux voies de communication routières et ferroviaires est correcte quoique perfectible mais quel port de moyenne importance ne satisfait pas à ces conditions.

Cette présentation des avantages et des handicaps propres au port de Cherbourg met en évidence la situation assez délicate dans laquelle il se trouve aujourd'hui : des potentialités (toujours) insuffisamment prises en compte par les opérateurs portuaires et des handicaps, notamment l'éloignement et l'absence d'hinterland immédiat, pour l'instant rédhibitoires.

III.1.3. Le port de Granville

L'évocation des atouts et des handicaps qui caractérisent l'activité commerciale du port de Granville ne vaut que pour le court et le moyen termes. En revanche, si dans cinq à sept ans les opérations de réaménagement du port sont accomplies comme le prévoit l'actuel projet de modernisation, alors certains des handicaps disparaîtront ou deviendront beaucoup moins contraignants. C'est en particulier le cas de l'accessibilité maritime, aujourd'hui affectée significativement par l'amplitude des marées.

On peut considérer que cet inconvénient est surtout pénalisant pour les activités de transport de passagers, activités n'offrant pas dans les conditions actuelles des créneaux horaires réguliers et attractifs.

En termes d'atouts, le port de Granville tire parti de sa situation maritime à proximité des îles anglo-normandes et de l'archipel de Chausey qui sont des destinations prisées et dotées, du moins pour les anglo-normandes, d'un réel potentiel de croissance.

Ce port bénéficie également d'un hinterland tel qu'il autorise un trafic de vrac relativement régulier et qu'il dispose d'un potentiel de clientèle (résidents et touristes) pour l'activité passagers plutôt important. En outre, le port de Granville offre une qualité de service reconnue par l'ensemble de ses usagers.

Quoique perfectibles, les relations terrestres font de Granville un port situé non loin de l'A84 et connecté à Paris par une ligne ferroviaire directe.

Enfin et surtout, le principal atout du port de Granville tient dans la volonté explicite du concédant, en l'occurrence le Conseil Général de la Manche, en liaison étroite avec la CCI, d'améliorer l'aménagement et l'efficacité globale de ce site portuaire. Cette volonté s'est déjà manifestée par le soutien apporté à la relance du trafic passagers vers les îles anglo-normandes.

En termes de handicaps, il faut insister à la fois sur l'exiguïté actuelle du site portuaire génératrice de conflits d'usages et de nuisances et surtout sur une accessibilité limitée par un marnage de grande amplitude. Néanmoins, comme précisé précédemment, cet inconvénient devrait être significativement réduit (à environ 60 jours par an) d'ici cinq à sept ans si le projet de modernisation et d'extension est réalisé en temps.

Le trafic de marchandises alimenté par un nombre très réduit d'entreprises est de ce fait empreint d'une certaine fragilité surtout si les relations routières avec le port ne s'améliorent pas.

Il faut mentionner un autre handicap, cependant virtuel à l'heure actuelle, qui pourrait naître de l'application des dispositions relatives à l'extension aux espaces maritimes de la directive européenne Natura 2000 en mer. Les questions du

réaménagement du port, de l'élimination des sédiments consécutivement aux opérations de dragage, de l'accès des touristes à l'archipel des Chausey et de la gestion de la ressource pourraient dès lors se poser sous un nouveau jour, surtout en cas d'interprétation stricte des textes.

Déjà citée au titre des atouts, la nature des dessertes terrestres peut l'être aussi au titre des handicaps. La connexion routière à l'A84 n'est ainsi pas encore réalisée et pour l'instant elle s'opère au travers de routes encombrées et à faible débit (Granville-Villedieu et surtout Granville-Avranches). En ce sens, l'amélioration à court terme de la relation routière entre Granville et Avranches apparaît indispensable.

Au plan ferroviaire, la ligne Granville-Paris, pour le trafic passagers, voit ses performances et son niveau de service décroître tandis que la desserte ferroviaire des ports bretons concurrents bénéficie d'une meilleure prise en considération par la SNCF.

III.1.4. Le port de Honfleur

Caractérisé par une nette reprise de ses trafics, le port de Honfleur, à bien des égards original par sa localisation et son statut, semble disposer d'avantages considérables.

Au titre des atouts, il faut tout d'abord citer sa grande accessibilité nautique autorisant l'accueil de navires de taille significative (de l'ordre de 30 000 tonnes) dans des conditions aisées. Sa localisation en face du port du Havre le prédispose par ailleurs au développement d'une complémentarité avec ce dernier, complémentarité dont les premiers effets pourraient être observés avec la prochaine mise en service de barges fluvio-côtières autorisant un trafic de conteneurs du Havre vers Honfleur, Radcatel et Rouen.

De même, la réactivité et la fiabilité de service propres aux ports secondaires, notamment pour les petits vracs, constituent un autre avantage dont les opérateurs savent de plus en plus tirer parti.

Enfin, le port de Honfleur dispose pour son développement à venir de la force de frappe du Port Autonome de Rouen tant en termes d'ingénierie technique et commerciale que de facultés d'investissements.

Le seul handicap dont pourrait à l'avenir souffrir le port de Honfleur tient dans une disponibilité foncière plutôt restreinte au regard des augmentations de trafics attendues. En effet, les espaces actuellement disponibles y compris avec les 118 ha du Parc d'Activités Calvados Honfleur (PACH)⁷² semblent à moyen terme probablement insuffisants pour répondre à la demande des futurs opérateurs. Ainsi, à l'est du Pont de Normandie, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) a limité l'usage de 342 ha à des fins floristiques et faunistiques.

⁷² Le PACH est géré par un syndicat mixte financé à 70 % par le Conseil Général du Calvados, et à 10 % chacun par la commune de Honfleur, la CCI Pays d'Auge et le Port Autonome de Rouen.

III.2. OBJECTIFS ET PROJETS DE DEVELOPPEMENT DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS

Pour répondre aux évolutions continues du trafic maritime, aux attentes et aux exigences croissantes des opérateurs, à la concurrence des autres ports et des autres moyens de transports terrestres, les ports de commerce bas-normands mettent en œuvre des stratégies et élaborent des plans de développement se traduisant par des améliorations ou des créations d'infrastructures et par la recherche et l'accueil de nouveaux trafics.

Avant d'évoquer plus précisément les intentions, les projets et les stratégies soutenues par les ports de commerce bas-normands, il convient de souligner que les deux plus importants d'entre eux, en l'occurrence Caen-Ouistreham et Cherbourg, doivent relever un double défi :

- maintenir et si possible améliorer leur positionnement dans le trafic transmanche ;
- accroître un trafic marchandises actuellement insuffisamment développé (respectivement 18 % et 9 % de leurs trafics totaux).

III.2.1. Le port de Caen-Ouistreham

Le port de Caen-Ouistreham connaît depuis notamment le début des années 2000 une croissance régulière se traduisant à la fois par une hausse globale des trafics et par des exercices régulièrement bénéficiaires. Les projets de développement ne manquent pas et l'avenir de ce port s'inscrit dans une perspective plutôt favorable encore qu'en matière portuaire la volatilité des trafics ne doit jamais être méconnue. Enfin, il convient de souligner que la CCI de Caen, en tant que concessionnaire, bénéficie d'une concession valable jusqu'en 2045 !

Les perspectives et les projets de développement du port de Caen-Ouistreham sont évidemment tributaires des trafics envisagés. En ce sens, certains projets sont spécifiques aux activités transmanche et d'autres au transport de marchandises.

En ce qui concerne l'activité transmanche et plus particulièrement fret, le port de Caen-Ouistreham voit son développement aujourd'hui ralenti par une quasi-incapacité à répondre à l'augmentation de la demande émanant des transporteurs routiers. L'insuffisance avérée de la capacité d'emport des navires mis à disposition par la Brittany Ferries ainsi que l'exiguïté du terminal transmanche appellent des solutions dont l'exécution doit être réalisée dans le très court terme. Le principe de l'extension du terminal transmanche constitue d'ailleurs une priorité d'ores et déjà prise en compte par l'autorité concédante. Compte tenu du fait que les études de faisabilité et d'impact conduites par la CCI sont proches de leurs termes, la réalisation de cette extension constitue une véritable priorité. Ce projet consiste en la réalisation d'un terre-plein de 70 000 m² au nord de l'actuel terminal, en bordure du chenal d'accès au port. Il nécessite la construction d'un front d'accostage de 250 mètres de longueur par 30 mètres de largeur.

Toutefois, la question des capacités d'emport supplémentaires que Brittany Ferries pourrait dégager demeure pendante. La mise en service d'un ferry de taille supérieure pourrait être une solution envisageable.

En ce qui concerne le trafic de marchandises autrement dit les activités du port amont, l'accent est mis par la CCI de Caen et par l'ensemble des usagers du port sur la nécessité d'améliorer globalement les capacités du site de Blainville. En effet, cette zone portuaire, qui abrite l'essentiel des trafics marchandises, est de plus en plus souvent saturée. Il s'agit donc de permettre l'accueil d'un nombre et d'un volume de trafics croissants, les trafics de niche constituant un facteur incontournable de consolidation et d'extension de l'activité portuaire caennaise.

Il apparaît donc prioritaire et urgent de procéder à l'extension des terre-pleins et à l'élargissement de la zone d'évitage afférente. L'allongement du quai constitue un impératif moins urgent quoiqu'également nécessaire. Une prise en compte retardée de ces besoins pourrait non seulement entraver la venue de nouveaux trafics mais surtout causer la diminution ou le départ des trafics actuels (notamment de bois) vers d'autres ports concurrents. A cet égard, les projets de financement affichés par PNA intègrent d'ores et déjà ces nécessités de développement. Leur réalisation graduelle devrait intervenir d'ici 2011, cet horizon temporel constituant une véritable date butoir.

Il semble également utile de procéder à l'automatisation du fonctionnement des écluses et des différents ponts situés le long du canal comme c'est déjà le cas dans la plupart des ports. Cette opération de modernisation présenterait au moins deux avantages :

- elle autoriserait, d'une part, une plus grande fluidité dans l'accès des navires aux écluses et aux différents quais ;
- elle permettrait, d'autre part, au syndicat mixte, désormais employeur des personnels concernés, soit de diminuer progressivement ses charges de fonctionnement, soit de réaffecter à d'autres missions plus productives lesdits personnels.

Par ailleurs, le réaménagement de l'avant-port de Ouistreham est un autre projet rendu nécessaire par des exigences de sécurité maritime et d'efficacité. Il est tout d'abord indispensable de procéder au remplacement des portes d'écluses et consécutivement à la rénovation des portes actuelles⁷³, opération de sécurité à laquelle l'Etat n'a pas procédé. De façon comparable, des équipements favorisant à l'entrée des écluses un engainement amélioré des navires seraient les bienvenus. De tels aménagements autoriseraient également l'accueil à demeure des remorqueurs, leur permettant d'être immédiatement opérationnels sans avoir à franchir les écluses. Ainsi, ces unités pourraient intervenir sans tarder au profit des ferries en cas de conditions météorologiques défavorables⁷⁴.

L'ensemble de ces projets visant au développement du port de Caen est évidemment tributaire des capacités financières de PNA. A ce propos, il conviendrait que le Conseil Général du Calvados, partie prenante au syndicat mixte, réexamine à

⁷³ Les portes des écluses nécessitent d'être remplacées tous les 5 ans. Or voici dix qu'elles ne l'ont pas été à Ouistreham. Le coût d'une telle opération est d'approximativement 0,5 million d'euros qui désormais pèsent sur PNA.

⁷⁴ Actuellement, un ferry doit commander les remorqueurs à son départ de Portsmouth pour être servi à Ouistreham à son arrivée 6 heures après. Cela s'explique par les délais de ralliement des équipages, de préchauffage des machines et surtout de remontée du canal depuis le Bassin d'Hérouville avec passage des écluses.

la hausse sa participation au financement des investissements auxquels procède annuellement PNA. En l'occurrence, la somme de 0,8 million d'euros statutairement à la charge du Conseil Général du Calvados gagnerait à être significativement augmentée pour contribuer au développement du premier port de commerce du Calvados.

D'une façon générale, le port de Caen continue d'exercer une veille soutenue sur les trafics susceptibles de se développer et compatibles avec ses équipements actuels. C'est par exemple le cas des trafics de bois sur lesquels le port de Caen fait montre d'un savoir faire reconnu.

Par ailleurs, la CCI de Caen s'attache à faire en sorte que la qualité de service rendue demeure à un haut niveau et réponde le mieux possible aux besoins et aux exigences des différents agents maritimes.

Enfin, la question de l'accueil à terme d'un trafic conteneurs en provenance de grands ports, en particulier du Havre et du Bénélux, reste une éventualité sur laquelle le port de Caen-Ouistreham reste attentif.

III.2.2. Le port de Cherbourg

Le développement du port de Cherbourg constitue une problématique pour le moins complexe non que ce port soit dépourvu d'avenir mais ses caractéristiques positives et ses handicaps imposent une grande circonspection. Autant il serait logique de continuer à l'accompagner dans sa vocation transmanche pour laquelle sa situation et l'expérience accumulée par des décennies de trafic plaident en sa faveur de façon incontestable, autant sa capacité à développer une activité significative dans le commerce de marchandises demeure une interrogation.

En effet, deux raisons majeures viennent étayer ce point de vue. D'une part, les résultats enregistrés par le port de Cherbourg dans le domaine du trafic de marchandises durant la dernière décennie appellent à une grande prudence quant aux futures orientations commerciales à privilégier ; d'autre part, l'obligation de renouveler la concession d'ici la fin de l'année doit conduire les décideurs à lancer un appel d'offres au contenu particulièrement élaboré.

Il semble à cet égard que la solution retenue par le comité syndical du Syndicat Mixte soit favorable à un appel d'offres distinguant la partie transmanche de la partie activité commerciale traditionnelle. En l'occurrence, pour l'activité transmanche, la nature des besoins et des investissements semblent pouvoir être définie avec une relative précision et donc la durée et le contenu de la DSP présenteront une certaine orthodoxie. En revanche, pour l'activité commerciale, de grandes incertitudes demeurent quant aux orientations à privilégier : trafics de niches, cabotage traditionnel, trafic de conteneurs via le *feeder*ing... ? A la date de rédaction de ce document, l'une des solutions retenues serait de procéder à une DSP de courte durée (de trois années), introduisant une période d'observation et de réflexion durant laquelle le Syndicat Mixte et/ou des experts procéderaient à des études préalables permettant de déterminer avec le plus de rationalité possible les opportunités de développement que pourrait valoriser le port de Cherbourg. Il s'agit donc d'évaluer les potentiels de certains types de trafics et en particulier les possibilités pour le port

de Cherbourg d'accueillir un trafic de conteneurs par *feeder*, c'est-à-dire par éclatement d'un port de grande taille.

Au-delà de ces considérations, la CCI de Cherbourg-Cotentin, actuel concessionnaire du port de commerce, a mis au point un plan de développement. Ce document date de fin 2007 et revêt donc une grande actualité. Il propose une stratégie reposant sur une approche plurielle incluant bien entendu le transmanche, mais également les activités de commerce traditionnel (granulats, ferrailles, éoliennes...), le trafic de voitures, la croisière, un positionnement sur l'activité conteneurs et le développement d'activités connexes (déconstruction navale...).

En ce qui concerne le trafic transmanche, la CCI se fixe comme objectif de développer notamment le trafic fret, activité dont les perspectives, surtout vers l'Irlande, semblent prometteuses (croissance annuelle aujourd'hui évaluée entre 6 et 8 %). Il apparaît dès lors nécessaire d'augmenter les capacités d'emport au départ de Cherbourg à l'instar de la mise en service toute récente par Brittany Ferries du plus gros fretteur présent sur la transmanche, en l'occurrence le Cotentin. Plusieurs voies peuvent être explorées : mise en service de navires de type ROPAX⁷⁵, accroissement de capacité et/ou de fréquence vers l'Angleterre et en particulier à destination de Portsmouth, éventuellement accueil d'une autre compagnie pour accroître et diversifier l'offre (par trafic ROPAX), poursuite de l'accroissement de capacité vers l'Irlande.

A cet éventail de propositions, il faut ajouter une prise en considération des potentialités d'ouverture d'une ligne de type autoroute de la mer vers l'Espagne. Ce projet consisterait en la création d'un hub à Cherbourg et le développement d'un réseau de lignes RORO entre les ports de Ferrol, Rosslare, Portsmouth, Ostende et Cuxhaven qui sont aujourd'hui regroupés sous l'égide de l'Eurocoast Network Association. L'annexe n° 2 présente de manière plus précise ce projet.

Le trafic passagers offre des perspectives plus incertaines. Néanmoins, une amélioration de l'offre de transport rapide mérite attention car répondant tout à fait à la demande actuelle des voyageurs.

La concrétisation de ces intentions suppose des travaux d'amélioration des infrastructures portuaires incluant en particulier le renforcement des fronts d'accostage des postes ferries n° 3 et 4 et le remplacement du poste n° 1, de même que l'agrandissement des parkings. En l'occurrence, il semble que ce dernier projet de remplacement soit d'ores et déjà pris en compte par PNA et connaîtrait donc une réalisation dans le court ou le moyen terme.

Concernant l'activité portuaire hors transmanche, les marges de manœuvre sont étroites tant l'éloignement, le manque d'expérience en matière de manutention, la faiblesse de l'hinterland et l'état médiocre de certaines infrastructures et superstructures (avec en particulier un manque criant d'entrepôts) pèsent négativement sur le potentiel du port de Cherbourg. A proprement parler, seule la venue sur le port d'outillages privés pourrait générer de nouveaux trafics susceptibles de s'ajouter aux activités préexistantes principalement dédiées aux transports de granulats et de ferrailles. La remise en place d'un service de soutage

⁷⁵ Les ferries de type ROPAX sont des unités dotées d'une grande capacité d'emport de fret, de l'ordre de 200 à 280 unités, et pouvant en outre accueillir 600 à 800 passagers, l'ensemble à une vitesse commerciale pouvant atteindre 25 nœuds.

doit aussi être examinée de même qu'au plan des infrastructures une restauration et un reconditionnement du quai des Mielles dans la continuité du quai des Flamands avec de surcroît une profondeur accrue.

Les perspectives d'une reprise du trafic de voitures neuves ne doivent pas être écartées, d'autant que Cherbourg possède en la matière une expérience reconnue. En l'occurrence, des importations probables de voitures chinoises sur le continent européen peuvent se traduire par une activité sur laquelle Cherbourg pourrait se placer.

Déjà présent à Cherbourg, l'accueil de navires de croisière doit être développé en particulier par une amélioration de l'offre touristique à une échelle au moins départementale.

Enfin, un positionnement sur le trafic conteneurs constitue une perspective de développement qui, si elle venait à se concrétiser, donnerait un regain d'activité considérable au port de Cherbourg. Cette activité connaît au niveau mondial et européen un développement estimé à 8 % par an et le port du Nord-Cotentin pourrait jouer un rôle de plate-forme de transbordement en particulier pour le Royaume-Uni et l'Irlande. Pour qu'une telle activité s'implante à Cherbourg, deux possibilités sont envisageables :

- création d'un terminal spécifique à une compagnie ;
- création d'un terminal de transbordement par un opérateur spécialisé.

L'éventualité de l'implantation d'un trafic de ce type mérite d'être étudiée car elle correspond aux stratégies actuellement développées par les grandes compagnies et les grands opérateurs portuaires qui souhaitent pouvoir contrôler l'ensemble de la chaîne de transport et manutentionner les navires dans leurs propres terminaux. De plus, elle est également en cohérence avec la stratégie de massification aujourd'hui déployée reposant sur l'emploi de porte-conteneurs géants n'escalant plus que dans un ou deux terminaux en Europe du Nord. En l'occurrence, Cherbourg pourrait soit devenir un grand port pour porte-conteneurs, soit plus vraisemblablement offrir en quelque sorte aux très grands ports un espace portuaire complémentaire de même qu'à l'ensemble du sud de l'Angleterre plutôt démunie en la matière.

Il convient à ce propos de souligner que l'espace portuaire cherbourgeois offre dans la partie Est de la rade des potentialités spatiales considérables autorisant la création de quais permettant l'accueil de porte-conteneurs présentant des tirants d'eau inférieurs à 13 mètres.

Mais seul un partenariat public/privé peut permettre la réalisation des investissements considérables que la mise en œuvre de telles perspectives nécessiterait. Il faudrait en effet créer sinon un nouveau port du moins un nouveau quai, de nouveaux terre-pleins et une zone d'évitage en rade pour des navires de fort tirant d'eau, sans même évoquer l'outillage indispensable. Des experts mettent cependant, en garde sur la difficulté qu'il peut y avoir à rentabiliser de tels investissements avec une activité qui se limiterait aux seules opérations de transbordement, par nature peu rémunératrices. Par ailleurs, plusieurs ports anglais comptent développer des projets d'extension de capacités : London gateway

(3,5 M evp), Felixtowe (5M evp) et Harwich (1,7 M evp), projets de nature à renforcer le contexte concurrentiel en ce domaine.

La CCI de Cherbourg-Cotentin observe et étudie donc avec attention les potentialités d'implantation à Cherbourg d'une activité de ce type et l'a intégrée dans son plan de développement⁷⁶. A ce propos, il convient de rappeler que le choix opéré par PNA d'une DSP d'une durée temporaire de 3 ans pour ce qui concerne l'activité marchandises diverses devrait permettre d'examiner raisonnablement les possibilités de croissance et d'implantation de ce type de trafic à Cherbourg.

Toutefois, certains observateurs attentifs de l'activité du port de Cherbourg considèrent, pour leur part, que la recherche d'un trafic de petits feeders de 100 à 200 conteneurs serait plus réaliste. En effet, il existe déjà des courants d'importation de conteneurs en provenance des Etats-Unis à destination notamment de l'Italie. A l'heure actuelle, ces trafics empruntent des cheminements commerciaux plutôt complexes générant des durées de transports excessives. Il serait à cet égard intéressant d'analyser la faisabilité d'une relation entre le port anglais de Felixtowe et Cherbourg par caboteurs chargés de petites quantités de conteneurs (100 à 200) et ensuite d'acheminer ces derniers vers l'Italie par fer. Des hypothèses de trafic identiques sont aussi évoquées dans le sens Barcelone-Cherbourg par voie ferroviaire et ensuite par feeders vers un grand port européen pour un transport intercontinental.

Enfin, au titre des trafics de niches, deux activités pourraient être mieux encore valorisées. Ainsi, le trafic de matières dangereuses et d'explosifs en particulier représente un domaine susceptible d'être amplifié à la condition toutefois que certains obstacles de nature administrative au plan intra portuaire soient levés. De même, le trafic d'éoliennes, dont le potentiel est pourtant significatif, souffre depuis plus d'un an de contraintes liées à la difficulté de disposer des services d'escorte terrestre nécessaires. Cette difficulté à obtenir de la part des services spécialisés de gendarmerie compétent (situé au Mans ou à Rennes) met en évidence une fois encore le handicap que représente pour le port de Cherbourg son éloignement terrestre.

III.2.3. Le port de Granville

Pour le port de Granville, l'essor des activités de transports de passagers et de marchandises participe d'un objectif plus global, à savoir le réaménagement et l'extension de l'ensemble du site portuaire. En effet, confronté de longue date à une situation d'exiguïté, voire de promiscuité, générant des gènes de circulation, des conflits d'usage et donc une entrave à l'expansion des activités économiques alors même qu'une demande insatisfaite était constatée, la CCI du Centre-Sud Manche et la ville de Granville, relayées par le Conseil Général⁷⁷ ont mis en œuvre un (long) processus de réflexion et de concertation pour aboutir à un port aux fonctions et aux capacités améliorées.

⁷⁶ Plan de Développement élaboré fin 2007.

⁷⁷ La réflexion sur le nécessaire réaménagement du port a été lancée en 1989 par la CCI et par la ville de Granville. En 1999, le Conseil Général est venu apporter son soutien à ce projet en assurant en particulier la prise en charge des études préalables.

Concrètement, il s'agit d'accroître les potentialités des ports de pêche, de plaisance et de transports de passagers et de marchandises en augmentant les surfaces dédiées et surtout en augmentant le temps d'accès et d'usage des différents sites portuaires granvillais, en les rendant donc moins dépendants des horaires de marées. Ce projet, d'un coût estimé à environ 117 millions d'euros hors taxes, pourrait après étude d'impact, concours de maîtrise d'œuvre, enquête publique, instructions administratives et réglementaires et études techniques, débuter en 2013-2014.

De façon succincte, l'actuel avant-port serait équipé d'un seuil et la jetée ouest significativement prolongée ; des terre-pleins (ouest et sud) seraient édifiés ; un nouveau bassin situé entre l'extrémité de l'actuelle jetée ouest et la nouvelle jetée ouest serait réalisé à destination des petits bateaux de pêche (bulotiers) et un nouveau terminal passagers mis en place ; une nouvelle digue sud serait construite. Des souilles au droit des nouveaux ouvrages d'art autoriseraient le maintien à quai des navires de commerce à marée basse.

Ainsi le bassin de commerce verrait ses fonctionnalités réorientées notamment vers l'accueil de navires d'exception, de navires de croisières et de manifestations nautiques. L'actuel avant-port, maintenu à flot par un seuil, serait équipé de pontons et accueillerait des bateaux de plaisance ; il serait doté à l'ouest d'un vaste terre-plein multi-usages : chantier naval, port-à-sec, aire de carénage, stationnement. Enfin, l'articulation ville-port serait remaniée dans le sens d'une communication facilitée et d'un embellissement.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les activités de transport de passagers, l'accessibilité améliorée par rapport aux marées aurait pour effet de tendre vers des horaires fixes de relation avec les îles ; cette modification constitue un véritable progrès susceptible d'engendrer une fréquentation accrue.

L'activité de transport de marchandises transférée au sud favoriserait l'accueil de plusieurs navires en même temps et faciliterait les opérations de stockage et de chargement du fait de la réalisation d'un terre-plein plus étendu. Cette extension globale (quai et terre-plein) du port de marchandises s'inscrit par ailleurs dans l'hypothèse d'un développement à moyen et long termes du cabotage, scénario tout à fait plausible en cas de renchérissement du prix de l'énergie et donc des transports.

A mi-chemin entre le trafic marchandises et de passagers, le port de Granville envisage la possibilité de développer un trafic par mini ferries (emport de voitures et de poids lourds de taille moyenne) vers les îles anglo-normandes.

Toutes ces améliorations, d'un coût estimé à 117 millions d'euros hors taxes, constituent le passage obligé pour donner au(x) port(s) de Granville des fonctionnalités accrues et une expansion économique nouvelle. Ce projet pourrait générer 300 emplois directs et indirects supplémentaires. Le phasage de ce projet serait le suivant :

- début 2008, lancement d'appel public à projet architectural avec trois équipes à retenir ;
- courant 2008, choix d'un lauréat par le jury ;
- 1^{er} semestre 2009, validation de l'avant-projet par le maître d'ouvrage ;
- fin 2009, mise à l'enquête publique du dossier d'avant-projet ;

- fin 2010, réalisation du dossier de projet ;
- 2011, consultation et passation des marchés de travaux ;
- 2012-2013, mise en chantier.

Outre l'accroissement des trafics passagers et fret (par petits ferries) à destination des îles, la CCI cherche à faire du port de Granville un lieu d'escale pour bateaux de croisières de petit gabarit⁷⁸. Il s'agirait d'accueillir dès maintenant, et a fortiori quand le port sera réaménagé, des navires de croisière d'une centaine de mètres dont certains font déjà escale à Saint-Malo. Le port de Granville se prête tout à fait à ce type de trafic ; ainsi, le port est situé au pied de la Vieille Ville, et la proximité du Mont Saint-Michel et de l'archipel de Chausey vient compléter cette offre touristique.

Il convient toutefois d'insister sur le fait qu'une relation améliorée de la ville avec l'espace portuaire conditionne l'intérêt que pourraient manifester les organisateurs de croisières, et donc les touristes concernés, pour faire escale à Granville.

III.2.4. Le port de Honfleur

Les objectifs de développement assignés par le Port Autonome de Rouen à sa base avancée de Honfleur ne manquent pas. Ainsi, si l'on se réfère au Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, il est prévu de consacrer 15 millions d'euros à la mise en place d'une plate-forme logistique (d'une trentaine d'ha) qui pourrait être en particulier alimentée par des barges fluvio-côtières d'une capacité de 100 à 200 "boîtes" en provenance du Havre. Ce projet d'importance nécessite des financements croisés : Etat, Région, Europe (FEDER), CCI, Conseil Général, Ville de Honfleur... Il pourrait donner à ce port une fonctionnalité nouvelle dans le trafic des conteneurs. Dans l'immédiat, ce trafic de conteneurs entre Le Havre et Honfleur pourrait débiter en cours d'année.

A court terme, c'est-à-dire en 2008, 16 000 m² supplémentaires d'entrepôts vont être réalisés sous financement privés.

Dans l'absolu, le port de Honfleur est sans doute celui dont les atouts et les perspectives de développement semblent les plus prometteurs du fait même de son statut et de son positionnement :

- base avancée d'un port autonome, en l'occurrence celui de Rouen, et disposant de ce fait d'une force de frappe technique, commerciale et financière considérable ;
- proximité d'un grand port de niveau européen spécialisé dans le trafic conteneurs affecté temporairement d'un manque d'espace, en l'occurrence Le Havre ;
- situation favorable à l'entrée d'une voie fluviale desservant le plus important bassin de consommation français, en l'occurrence l'Ile de France.

⁷⁸ Sur des navires d'une centaine de mètres de longueur, ces croisières d'une durée d'environ 8 jours intéressent notamment les clientèles britanniques du troisième âge. Elles se déroulent généralement sur des espaces maritimes de dimension relativement mesurée comme l'est en particulier la mer de la Manche.

III.3. PERSPECTIVES DE CROISSANCE DU TRAFIC ET D'EVOLUTION DES MODES D'ACHEMINEMENT MARITIMES

Le développement à venir des ports de commerce bas-normands demeure conditionné par un certain nombre de paramètres et d'éventualités qu'il convient ici d'évoquer. Quelques uns de ces facteurs d'évolution ont trait au trafic maritime à proprement parler ou à des activités de transport concurrentes. D'autres paramètres relèvent des évolutions en cours des dispositifs logistiques et de transport ainsi que des décisions politiques que l'Union Européenne et/ou l'Etat français pourraient être amenés à prendre dans un avenir plus ou moins proche.

III.3.1. Les perspectives d'évolution du trafic maritime

Qu'il s'agisse du commerce de marchandises en vrac, par conteneurs, par navires spécialisés ou du transport roulier (transmanche), les différentes formes de trafic maritime connaissent et sont appelées à connaître de considérables évolutions. Toutefois, les ports de commerce bas-normands en ressentiront les effets ou s'inscriront dans ce mouvement de façon différenciée selon le type d'activités concernées.

III.3.1.1. Le trafic de marchandises

Le commerce par voie maritime est caractérisé depuis un certain nombre d'années par une croissance continue dont rien ne laisse raisonnablement penser qu'elle puisse s'interrompre. Les raisons de cette expansion sont nombreuses et ont déjà été évoquées dans la première partie de ce rapport : libéralisation des échanges, nouvelle division géographique du travail dans un cadre désormais planétaire, montée en puissance de nouveaux marchés (Europe de l'Est, Asie...), recherche permanente d'une réduction des coûts,... l'ensemble de ces facteurs générant des architectures et des organisations logistiques très évolutives, avec en particulier un rôle probablement croissant des fonctions maritimes et portuaires.

Cette évolution favorable aux transports maritimes est perçue depuis longtemps déjà dans les grands ports et se traduit par une croissance permanente et significative de leurs niveaux d'activité. Il n'en est pas de même pour les ports secondaires, du moins pour la plupart d'entre eux. Il semble à cet égard qu'un certain nombre de facteurs contribuent encore aujourd'hui à limiter le développement significatif de ceux-ci. Néanmoins, on peut penser qu'il ne s'agit que d'une question de temps et, qu'à leur tour, ils bénéficieront des effets positifs de l'expansion tous azimuts du transport par voie maritime.

Cette vision temporelle du développement des ports secondaires (à l'exclusion cependant du transmanche), plutôt prudente, repose donc sur la prise en compte ou l'existence d'un certain nombre d'éléments de nature structurelle, réglementaire ou économique qui constituent, seuls ou cumulativement, autant de facteurs limitants :

- l'impact encore relatif du prix de l'énergie sur le coût du transport ;
- l'hégémonie probablement durable du transport routier ;
- l'état de quasi-déliquescence du transport de marchandises par voie ferroviaire ;

- la difficulté du transport maritime pour répondre quantitativement à l'augmentation de la demande ;
- l'incertitude quant à la mise en œuvre d'une réglementation favorable au transport maritime (éco-vignette, mise à égalité des contraintes entre transports routier et maritime ...) ;
- le caractère peu attractif des dispositifs d'incitation à la mise en place des autoroutes de la mer ;
- l'avantage décisif pris par les grands ports en matière de traitement des conteneurs ;
- un découpage des côtes européennes et françaises pas toujours favorable au transport de marchandises par voie maritime.

♦ Le prix de l'énergie constitue à la fois une donnée clef et un facteur d'incertitude vis-à-vis d'un éventuel développement du transport par voie maritime. C'est tout d'abord un facteur d'incertitude puisque l'on ignore quel sera le prix de l'énergie dans 5 ans, dans 10 ans ou plus, sachant toutefois qu'il n'est pas dans l'intérêt des pays producteurs "d'asphyxier" les économies occidentales au sein desquelles ils ont énormément investi.

Par ailleurs, en dépit des augmentations enregistrées durant les années 2007 et 2008, le niveau actuel des prix du pétrole n'a pas encore atteint un niveau tel qu'il puisse affecter définitivement les modes et les pratiques actuelles de transport des marchandises et des personnes. Dès lors, on peut considérer qu'en demeurant aux alentours de 100 à 150 euros le baril (dans l'hypothèse cependant d'un euro restant fort), le coût de l'énergie rapporté au transport ne sera pas encore suffisamment dissuasif pour entraîner une réorientation significative des moyens de transport vers le maritime.

♦ De façon corrélative, la mise au point de nouveaux carburants ou de nouvelles techniques de motorisation, hypothèse plausible à 10 ou 20 ans, pourrait temporairement conforter la prééminence du mode routier sur les autres modes de transport et en particulier limiter le développement du cabotage intra-européen qu'il soit à courte ou à longue distance.

♦ Un autre facteur concurrentiel à moyen et long termes doit être évoqué. Il s'agit d'un éventuel renouveau du transport de marchandises par voie ferroviaire. Au plan français, ce mode de transport recèle en effet de grandes marges de progression tant il a été caractérisé par un déclin considérable ces dernières décennies. A ce propos, quelques chiffres permettent de mieux appréhender l'importance actuelle du trafic ferroviaire ; avec 41,2 milliards de tonnes/km, il ne représente que 10,8 % de l'ensemble des volumes transportés en France en 2006 contre 81,4 % pour le poids lourds.

Il semble que la possibilité donnée depuis le 1^{er} avril 2006 aux opérateurs privés de transporter des marchandises par voie ferroviaire offre de nouvelles perspectives et à tout le moins une vitesse commerciale d'acheminement par fer améliorée et donc plus attractive. En 2007, les opérateurs privés détenaient déjà 8 % du trafic ferroviaire de marchandises ; cette proportion pourrait s'élever à 12 ou 13 % à fin 2008. Si cette tendance venait à se confirmer et à s'amplifier, alors deux phénomènes a priori contradictoires pourraient être observés : d'une part,

l'émergence d'une concurrence nouvelle pour l'acheminement intra-européen des marchandises, et d'autre part, une pratique intermodale accrue entre le ferroviaire et le maritime, cette dernière tendance donnant aux transports les moins polluants et en particulier au mode maritime une assise supplémentaire.

Il convient à cet endroit du rapport de signaler un fait passé inaperçu et qui pourrait constituer l'amorce d'une révolution à terme dans les relations commerciales entre l'Europe et l'Asie. Il s'agit d'une première liaison ferroviaire ayant permis le transport de conteneurs entre Pékin et Hambourg en 15 jours soit deux fois plus vite qu'au plan maritime. Malgré les difficultés liées aux différences de réseaux et aux ruptures de charge, cette expérimentation ne peut laisser indifférent et constitue un sujet de réflexion sur l'évolution à venir des modes de transport entre les deux continents.

- ♦ Le transport par voie maritime est à certains égards victime de son succès puisqu'il voit sa croissance entravée par une pénurie de bateaux particulièrement ressentie au plan des navires de petit et de moyen tonnages. La demande en navires de ce type est en effet sans cesse croissante et les chantiers navals ne peuvent y répondre convenablement. Il est ainsi de plus en plus fréquent de voir des trafics s'opérer par voie terrestre et donc en mode routier faute de bateaux disponibles.

Compte tenu de leurs spécificités techniques (tirant d'eau disponible, longueur de quai, capacités des dispositifs de manutention...), cette pénurie de bateaux de tailles petite et moyenne affecte plus particulièrement l'activité des ports secondaires. Toutefois les ports de grande taille sont eux aussi victimes de leur croissance puisqu'ils se trouvent dans l'impossibilité de traiter avec la célérité voulue les cargaisons acheminées jusqu'à eux notamment par les porte-conteneurs géants. Hélas, ce phénomène de thrombose profite peu aux ports secondaires notamment pour les raisons précédemment exposées. Les solutions à mettre en œuvre pour résoudre ces problèmes d'insuffisance de bateaux et de capacités portuaires d'accueil et de traitement des marchandises sont longues à mettre en œuvre et nécessitent un intense partenariat public-privé.

- ♦ Il faut en outre évoquer la difficulté qu'ont les autorités nationales et communautaires à prononcer et à mettre en œuvre des mesures favorables directement ou indirectement au transport maritime. Dans cet ordre d'idées, l'entrée en vigueur d'une eurovignette constitue un premier pas vers une taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures. Adoptée le 17 mai 2006, cette directive européenne doit voir ses dispositions transposées en droit national au plus tard le 10 juin 2008. A l'heure actuelle, des pays comme la Suisse et l'Allemagne appliquent une taxe kilométrique sur les transports par poids lourds.

De la même manière, la politique européenne d'incitation à la mise en place d'autoroutes de la mer est insuffisamment volontariste pour susciter chez les opérateurs du transport maritime une adhésion collective et donc l'ouverture de liaisons offrant une fréquence correspondant à la demande. Pour l'instant, il n'existe que quelques lignes en Méditerranée (déficitaires) et aucune en Manche - Atlantique répondant au cahier des charges communautaire.

- ♦ La croissance du trafic maritime est particulièrement remarquable pour ce qui concerne le trafic conteneurs mais pour de multiples raisons elle ne profite surtout qu'aux grands ports et ce pour de multiples motifs par ailleurs déjà exposés dans ce document : taille respectable des navires porte-conteneurs voire gigantisme limitant

ipso facto le nombre de ports aptes à les accueillir, équipements de déchargements très spécifiques et coûteux, pénurie en navires pouvant bénéficier d'un déchargement bord à bord à destination de ports périphériques... Ainsi, dans l'immédiat, peu de ports secondaires tirent parti de ce trafic en forte croissance.

♦ Enfin, pour ce qui concerne le cabotage intra-communautaire, il faut admettre que le découpage d'une partie des côtes européennes rend son développement difficile. L'existence en Manche et en Atlantique de péninsules (le Cotentin, la Bretagne, l'Espagne et le Portugal) privilégie le recours à des modes de transports terrestres plus directs, ce qui n'est pas le cas pour les liaisons au sein de l'Arc méditerranéen.

L'énumération de ces différents facteurs montre combien le développement de l'activité des ports secondaires est soumis à un grand nombre de paramètres dont certains paraissent notablement limitants. Pourtant dans le long terme, il ne semble pas faire de doute que le trafic de marchandises par voie maritime connaîtra une expansion croissante et que la plupart des ports secondaires tireront parti de cette évolution des modes de transports surtout si des décisions communautaires favorisent cette évolution. La véritable question réside dans l'évaluation du laps de temps qui sépare la période actuelle, marquée par une augmentation modérée des trafics des ports secondaires, de celle qui sera caractérisée par un réel "décollage" des échanges maritimes intra-européens autrement dit du cabotage.

Les réponses possibles à ce questionnement revêtent une grande importance car elles conditionnent la prise de décision d'investir, le choix des équipements à réaliser ainsi que le rythme de mise en œuvre des investissements correspondants. Néanmoins, un positionnement frileux des autorités en charge de la stratégie portuaires et de son financement pourrait mettre en difficulté les ports concernés en les mettant dans l'incapacité de répondre en temps voulu à une demande en croissance.

III.3.1.2. Le trafic transmanche

Dans le domaine du transmanche, les données sont fondamentalement différentes. D'une part, les ports bas-normands présentent en la matière un niveau d'activité et d'équipement qui peut être qualifié de significatif, et d'autre part, les évolutions observées sur ce trafic se répercutent assez rapidement sur les ports en question.

En ce qui concerne le fret, les perspectives d'évolution du trafic, notamment en Manche Occidentale, doivent être empreintes de prudence. En raison du déplacement avéré des marchés vers l'Est de l'Europe, les relations transmanche risquent en effet de poursuivre leur processus de concentration au profit des ports du Détroit et de ceux situés plus au Nord. Dès lors, les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg pourraient souffrir de cette tendance que rien ne semble pouvoir contrarier. Une concertation améliorée avec les compagnies traitant les trafics fret doit donc être recherchée pour optimiser les capacités et les fréquences et proposer une plus grande variété dans l'offre tarifaire. Il faudra également examiner attentivement les potentialités offertes par l'exploitation de nouveaux types de navires rouliers comme les ROPAX.

En ce qui concerne le trafic passagers, les prévisions d'évolution sont plus délicates à maîtriser car tributaires de nombreux paramètres : offre touristique et positionnement des tours opérateurs, offre commerciale, cours livre/euro, concurrence trafic aérien low cost... pour les principaux. Des ajustements locaux peuvent améliorer la fréquentation des lignes au départ de la Basse-Normandie ; ils concernent la fréquence, l'offre tarifaire, les services rapides et seront évoqués plus loin dans ce document. Néanmoins il convient de rappeler que les britanniques, en quelques années, ont significativement modifié leurs façons de traverser la Manche. Alors qu'en 2000, le maritime demeurait en tête des modes de transport (5 millions de visites) devant le tunnel (4,4 millions) et l'aérien (2,4 millions), la situation en 2007 était singulièrement différente : l'avion occupait le premier rang (4,3 millions), le ferry (3,6 millions) et le tunnel (3,2 millions).

D'une manière générale, les perspectives offertes par le trafic transmanche plus particulièrement en Manche occidentale (c'est-à-dire de Roscoff à Dieppe) sont en partie illustrées par l'évolution récente des résultats de la Brittany Ferries⁷⁹. En 2007, cette compagnie a vu son trafic fret (exprimé en termes de nombre de poids lourds transportés, soit 235 325 unités) croître de 1,0 % tandis que celui des passagers a décliné de 2,2 % en s'établissant à 2,66 millions d'unités. Néanmoins, selon cette même compagnie "en dépit du déclin structurel sur ce marché très saisonnier, le nombre total de passagers et de véhicules de tourisme a, depuis l'abolition du duty free, augmenté en 2007".

III.3.2. L'extension du réseau Natura 2000 aux zones maritimes

Le réseau européen Natura 2000⁸⁰, chargé notamment de la protection et de la valorisation du patrimoine naturel, va s'étendre au domaine maritime. Dès lors, la France, comme les autres pays européens dotés d'un littoral, va devoir constituer sur les zones maritimes, insulaires et littorales un réseau cohérent et suffisamment étendu d'espaces bénéficiant de dispositions et d'actions favorables à la conservation de la bio-diversité et à la mise en valeur des espaces.

Au plan formel, la procédure nécessite l'établissement d'un document d'objectifs (DOCOB) réalisé avec la participation d'un comité de pilotage et en concertation avec les acteurs locaux réunis dans des groupes de travail.

Il donnera lieu à la conclusion et à la passation de contrats Natura 2000 (engagements de gestion), de chartes (pratiques respectueuses) et de conventions. La mise en œuvre de ces différents dispositifs donnera lieu à des financements nationaux (ministères de l'agriculture et de la pêche -MAP- et de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables -MEDAD-) et européens (FEADER, FEDER, FEP...)⁸¹.

⁷⁹ En 2007, Brittany Ferries a affiché un chiffre d'affaires de 383 millions d'euros, en hausse de 0,9 %, et un résultat net consolidé positif de 37 millions d'euros (+ 20 millions d'euros par rapport à 2006). L'activité passagers représente 55 % du CA, le fret 23 %, les ventes à bord 20 %. Cette compagnie dessert avec 8 navires 7 lignes vers la Grande-Bretagne et l'Irlande.

⁸⁰ A l'heure actuelle, le réseau Natura 2000 couvre en France 12,4 % du territoire, 6,8 millions d'hectares dont 0,7 en mer.

⁸¹ FEADER : fonds européen agricole pour le développement rural.
FEDER : fonds européen de développement régional.
FEP : fonds européen pour la pêche.

En termes de calendrier, la définition des sites et de leurs périmètres a été réalisée au cours du premier quadrimestre 2008, la fin du premier semestre étant consacrée à une concertation globale sous l'autorité du préfet de département et/ou du préfet maritime en fonction des espaces retenus. A l'issue de ce processus, les sites seront soumis à validation des autorités communautaires. Ce n'est qu'après cette étape que les DOCOB seront établis à raison d'un par site.

Sur les quatre ports de commerce que compte la Basse-Normandie, trois seront concernés à des titres divers par cette démarche d'extension de Natura 2000 : Granville (en particulier pour la zone de l'archipel de Chausey), Caen-Ouistreham et Honfleur. Les projets d'extension des deux premiers ports cités seront probablement faiblement impactés par cette procédure ; en revanche, les questions de rejets en mer des produits de dragages (nature des rejets, zones d'immersion retenues...) peuvent être soumises à des conditions ou à des localisations nouvelles. En l'occurrence, l'élimination des résidus de dragages fait déjà l'objet d'études d'impact. Désormais, si elle a lieu sur des zones incluses dans le périmètre d'extension maritime de Natura 2000, elle devra être soumise à une évaluation des incidences au regard des espèces et des milieux ayant motivé l'établissement d'un nouveau zonage.

III.3.3. L'expansion en cours de l'intermodalité et de la logistique au service du développement portuaire

La croissance du trafic maritime et en particulier des trafics liés à la conteneurisation incite les ports, du moins les plus grands d'entre eux, à optimiser la circulation des marchandises qu'ils réceptionnent :

- d'une part, en fixant dans leur zone d'influence les logisticiens (transporteurs, commissionnaires de transport) sur des plates-formes situées à proximité de leurs terminaux maritimes ;
- et d'autre part, en améliorant leur connexion avec les réseaux d'infrastructures à grand débit autoroutiers, ferroviaires et fluviaux, ce pour fluidifier les acheminements vers les sites de transformation et/ou les marchés de consommation.

Dans ce contexte, les ports de commerce bas-normands ont l'avantage d'être situés dans l'aire d'influence du Havre et Rouen et donc de pouvoir tirer un certain parti de l'expansion continue de ces derniers.

Qu'il s'agisse d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou logistiques, les investissements ou les projets en cours sont la preuve d'une volonté de saisir l'opportunité que constitue le développement retrouvé du trafic portuaire.

Ainsi observe-t-on pour le domaine ferroviaire un regain d'intérêt des opérateurs⁸² pour ce mode de transport avec une croissance récente du nombre de conteneurs acheminés par le fer au débouché du port du Havre : 98 000 evp en 2007 (+ 40 % par rapport à 2006) ce qui ne représente cependant que 3,8 % du nombre

⁸² Les principaux opérateurs ferroviaires officiant au Havre sont notamment Novatrans, Naviland Cargo (fret SNCF) et Rail Link Europe.

de conteneurs ayant transité par ce port ! Les marges de croissance restent donc considérables surtout si les ports autonomes prennent en charge la gestion et l'entretien des voies ferrées qui innervent leur domaine public, se substituant ainsi à RFF⁸³.

Le projet d'un troisième franchissement de la Seine par voie ferroviaire viendrait renforcer l'offre de transport au débouché du Port du Havre et pourrait d'ici une douzaine d'années (horizon 2020) profiter au développement économique et surtout logistique de la Basse-Normandie.

Le transport fluvial constitue un autre secteur en croissance car les armateurs s'intéressent de plus en plus à ce mode d'acheminement pour les conteneurs notamment. A proprement parler le développement de ce mode de transport présente peu d'intérêt pour l'économie bas-normande. Toutefois, la mise en service de barges fluvio-maritimes entre Le Havre et Honfleur participe de la volonté de proposer des alternatives au mode de transport routier.

En revanche, la réalisation du canal Seine-nord Europe⁸⁴, dont l'entrée en service est prévue pour 2013/2015, n'est pas sans préoccuper l'ensemble des responsables portuaires et économiques de Haute-Normandie. En effet, selon ces derniers, cette infrastructure est de nature, contrairement à ce qu'avancent les promoteurs de cet ouvrage, à amplifier les détournements de trafics s'opérant de façon déjà significative vers les ports du Bénélux.

Enfin, la mise en service d'espaces croissants réservés à la logistique est un troisième axe de développement. Ainsi, le port du Havre annonce la réalisation dans les trois ans à venir de 600 000 m² d'entrepôts dont environ une moitié est en cours de construction. Pourtant, ce port souffre d'encombrement et les besoins en espaces à finalité logistique estimés à 10 ans demeurent considérables et représentent autant d'opportunités pour les ports bas-normands dès lors susceptibles de devenir des partenaires du plus grand port de la façade Manche-Atlantique française.

III.4. LES FACTEURS ET LES CONDITIONS INDISPENSABLES AU DEVELOPPEMENT DES PORTS DE COMMERCE BAS-NORMANDS

La poursuite du développement des ports de commerce bas-normands procède à la fois de paramètres externes et internes. Les facteurs externes comme le développement des économies nationale, européenne et mondiale, l'évolution de la réglementation des transports, les cours des produits énergétiques... échappent aux capacités d'intervention des acteurs locaux et régionaux mais pèseront quoiqu'il arrive sur l'avenir des ports de Basse-Normandie. Ils ont d'ailleurs été évoqués précédemment (cf. III.3).

En revanche, il est d'autres facteurs que les acteurs régionaux, pris isolément ou collectivement, ont la possibilité d'activer ou d'orienter. Il en va ainsi des relations

⁸³ Les arrêtés officialisant ces transferts sont parus pour les ports de Rouen et du Havre au Journal Officiel des 29 février et 5 mars 2008.

⁸⁴ Ce canal d'une longueur de 106 km reliant Compiègne à Cambrai permettra de relier le bassin de la Seine à celui de l'Escaut et autorisera le passage de convois emportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises et constituant une véritable alternative au transport routier.

que sauront nouer l'ensemble des acteurs de l'économie portuaire au sein et avec le syndicat mixte PNA, des coopérations et des mutualisations qui seront mises en œuvre dans le domaine portuaire en Basse-Normandie et en dehors, du montant et du rythme d'investissements qui seront adoptés au profit des ports quels qu'ils soient, de la prise en considération par la BAI des attentes des deux ports transmanche, de la mise à profit des potentialités foncières dont disposent les ports bas-normands, des améliorations apportées aux réseaux de transport terrestres, de l'aboutissement du projet de réaménagement du port de Granville...

III.4.1. Instaurer dans le cadre du nouveau syndicat mixte (PNA) un véritable partenariat entre concédant et concessionnaire

La loi de 2004 relative au transfert des Ports d'Intérêt National au profit des collectivités territoriales se traduit en pratique par un double partage de compétences, l'un plutôt évident dans son contenu entre l'Etat et la (ou les) collectivité(s) territoriale(s), et l'autre, plus complexe dans sa mise en œuvre, entre le concédant (la collectivité) et le concessionnaire (c'est-à-dire l'entité gestionnaire du port, généralement une chambre de commerce et d'industrie).

En effet, le partage entre l'Etat et les collectivités territoriales est globalement explicite ; l'Etat transfère aux collectivités territoriales la propriété des biens affectés à un usage portuaire, plus précisément l'aménagement, l'entretien et la gestion du domaine public portuaire, les outillages publics, la fixation des tarifs de redevances⁸⁵, la police de l'exploitation portuaire, ainsi que le personnel correspondant aux services de l'Etat désormais transférés. Il conserve ses fonctions régaliennes, en l'occurrence la sécurité (organisation des entrées, sorties et mouvements des navires⁸⁶), la sûreté (avec par exemple la police des marchandises dangereuses). Il contrôle également la mise en œuvre des règles de protection sociale des personnels portuaires. De façon simplifiée, les ex-ports d'intérêt national sont désormais la propriété pleine et entière des Régions seule ou en binôme avec certains Départements.

En revanche, si d'un strict point de vue juridique, le partage de compétences entre concédant, en l'occurrence une Région (parfois de concert avec un Département), et concessionnaire, généralement une chambre de commerce et d'industrie, n'appelle pas de commentaires particuliers, il pourrait ne pas en être de même dans la pratique.

Formellement, il appartient désormais au concédant de définir la stratégie de développement du port. Il est intéressant à ce propos de rappeler que la tutelle antérieurement exercée par l'Etat consistait essentiellement, d'une part, en un contrôle du niveau admissible d'endettement du concessionnaire, et d'autre part, en une expertise des projets d'investissement élaborés par le concessionnaire. Ce mode de fonctionnement a généré au profit des compagnies consulaires une certaine liberté d'action dans la détermination des stratégies, des axes de développement et dans le choix des investissements portuaires, voire dans la maîtrise d'ouvrage de ces derniers. En ce sens, elles sont plus devenues des

⁸⁵ En l'occurrence les droits de port, les redevances d'usages des outillages publics, les redevances domaniales.

⁸⁶ Pour illustrer cette affirmation, les officiers de port demeurent des fonctionnaires d'Etat.

développeurs de l'activité portuaire que de stricts concessionnaires d'outillages publics. Mais l'expérience montre que, dans la plupart des cas, la gestion assurée par les compagnies consulaires a été efficace ou du moins a su composer au mieux avec les aléas du marché.

Mais, du fait du transfert, les collectivités territoriales entendent désormais exercer pleinement la compétence que l'Etat leur a transférée.

Dès lors le risque existe de voir s'affronter sinon se heurter deux conceptions du transfert, l'une s'appuyant légitimement sur la lettre de la loi, l'autre non moins légitimement sur une pratique reconnue de la gestion et du développement portuaires.

Les concessionnaires sont ainsi préoccupés par une possible, voire, selon certains observateurs, par une probable intrusion des collectivités territoriales concédantes dans le domaine de la détermination de la stratégie économique et commerciale des ports concernés. Les actuels concessionnaires craignent donc une reprise en main et, in fine, une moindre latitude dans le choix des investissements indispensables à la consolidation et au développement des trafics.

Pourtant ces derniers sont un rouage essentiel dans le fonctionnement d'un port et dans la perception des besoins inhérents à leur développement. Ils sont en effet en relation directe avec les usagers du port (fréteurs, armateurs, manutentionnaires, courtiers maritimes...) et mieux que quiconque ils sont en mesure d'évaluer les besoins de ces derniers et de les traduire en termes de projets, d'équipements, et finalement d'investissements indispensables au maintien ou à l'expansion d'un port.

Les concessionnaires redoutent également que des arbitrages ne soient opérés par les collectivités territoriales entre les différents projets d'investissement soutenus par les ports d'une même région. Ces décisions déterminées par l'autorité concédante (par ailleurs autorité portuaire) peuvent à l'extrême aboutir à une spécialisation des ports au mépris des réalités économiques et en particulier des choix opérés in fine par les opérateurs portuaires que sont les compagnies maritimes et les affrêteurs.

Dans l'immédiat, et compte tenu de la situation commerciale respective des ports de Caen et de Cherbourg, il ne semble pas que de tels arbitrages se révèlent nécessaires. En revanche, cette problématique pourrait apparaître à l'issue de la future DSP relative au port de commerce de Cherbourg. Selon toute vraisemblance, cette dernière distinguerait les activités transmanche du trafic marchandises :

- pour le transmanche, la logique temporelle retenue serait plutôt longue (entre 2 et 20 ans suivant les propositions opérées par le candidat) ;
- pour l'activité marchandises, une période initiale de 3 ans permettrait dans une première phase d'expertiser les solutions de trafics les plus à même de correspondre aux potentialités de développement du port de Cherbourg.

Dans la mesure où les choix économiques opérés à cette occasion introduiraient une concurrence avec certaines des activités du port de commerce de Caen, le risque d'une obligation d'arbitrer entre les projets d'investissement des deux ports pourrait dès lors apparaître.

Sans pour autant considérer que tout ou partie des craintes manifestées par les concessionnaires sont totalement fondées, il n'en demeure pas moins que la ligne de partage entre l'exercice d'une compétence nouvellement transférée aux collectivités territoriales et l'expertise et l'expérience accumulées par les concessionnaires au plan économique semble sinon floue du moins délicate à déterminer. Dans la pratique, PNA devra durablement faire preuve de diplomatie et de pédagogie.

Le pragmatisme voudrait qu'une concertation réelle et permanente s'instaure en amont pour déterminer de concert entre concédant et concessionnaire, par rapport à des choix économiques raisonnablement établis, les types d'investissements retenus, leurs montants, leurs durées de réalisation et au besoin la participation financière du concessionnaire. Jusqu'à présent, il faut reconnaître que certains des concessionnaires des ex-ports d'intérêt national ont montré la justesse de leurs choix économiques et il ne faudrait pas que leur expérience et leur savoir-faire en la matière soient négligés.

III.4.2. Mettre en place une politique d'investissement durable et ambitieuse

La volonté exprimée récemment par PNA est de mettre en œuvre au profit des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg une politique reposant sur l'investissement de 110 millions d'euros consacrés aux infrastructures entre 2007 et 2013

La nécessité de réaliser des investissements d'une telle ampleur fait l'objet d'un réel consensus au sein de la communauté portuaire. Il s'agit en effet de procéder à des opérations de remise à niveau, d'équipement et de développement des sites portuaires. Plus prosaïquement, il faut en particulier sur Cherbourg remettre en état, certaines parties du port pour le moins victimes du désengagement de l'Etat et, d'une manière générale, doter les ports bas-normands des infrastructures et des infrastructures indispensables à leur développement.

Ainsi la politique d'investissement envisagée, du moins par PNA, se doit d'être ambitieuse et durable.

Elle doit être ambitieuse car les ports concurrents, qu'ils soient étrangers ou français, en particulier les ports autonomes situés à proximité, affichent tous ou presque des programmes de modernisation et de développement d'une importance considérable. Par exemple, la Région Nord Pas-de-Calais projette de consacrer 304 millions d'euros au titre du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 au port de Calais et de garantir les quelque 200 millions d'euros d'emprunt auxquels la CCI concessionnaire veut procéder pour boucler ce projet portuaire.

Les intentions d'investissement du Port Autonome du Havre sont également très élevées (600 millions d'euros d'ici 2013) mais toutefois les ports bas-normands pourraient en être les bénéficiaires indirects de par les besoins en espaces, voire en manutention, suscités par l'expansion continue du trafic conteneurs .

Elle doit également être durable car l'investissement en matière portuaire exige une forme d'abnégation de la part des apporteurs de crédits. En effet, les sommes investies sont par nature (il s'agit notamment d'infrastructures) très élevées et surtout

ne sont pas assorties d'une garantie de durée des trafics qu'elles sont censées engendrer.

De surcroît, le nombre d'investisseurs potentiels tend à diminuer : d'une part, les fonds européens disponibles sont et seront moins abondants et, d'autre part, l'Etat n'est pratiquement plus partie prenante du fait du transfert opéré en 2007. Seule désormais est versée par ce dernier la dotation globale de décentralisation (DGD) dont l'essentiel relève de la couverture des dépenses de fonctionnement. En ce qui concerne la part de la DGD relative aux investissements, sa modicité est telle qu'il ne faut plus compter sur elle pour contribuer efficacement au développement portuaire.

Pour bien situer les enjeux financiers, il faut rappeler l'importance des investissements consentis ces dernières années au profit des deux plus grands ports de Basse-Normandie. Ainsi, entre 2000 et 2007 (2008 pour Caen), les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg ont fait l'objet d'un montant global d'investissement (infrastructures et superstructures confondues) de 106 millions d'euros (116 millions en incluant le coût du remblai de la darse des Mielles à Cherbourg), à raison de 64 millions pour le premier cité et de 42 pour le second.

Pour ce qui le concerne, le port de Cherbourg avait reçu 9,2 millions d'euros de la part de l'Union Européenne et 5,2 de la part de l'Etat, voire 11,2 millions d'euros si l'on inclut dans ces investissements la réalisation du remblai sud de la darse des Mielles. Le port de Caen-Ouistreham, durant cette même période, avait bénéficié de presque 7 millions d'euros de crédits européens mais rien de la part de l'Etat. Le cumul de ces différents concours représente un montant oscillant suivant les hypothèses de participation entre 20 et 25 millions d'euros pour une partie desquels PNA devra trouver des solutions de remplacement.

Pour sa part, le programme global d'investissement prévu par PNA (limité aux infrastructures) s'élève comme déjà indiqué à 110 millions d'euros et les nécessités d'équipement et de modernisation des deux ports transférés exigent donc des collectivités parties prenantes de dégager des marges de financement considérables. En l'occurrence, une contribution significativement accrue du Département du Calvados semble s'imposer d'elle-même tant l'actuelle participation est minimaliste : 0,8 million d'euros en investissement et... 10 000 euros en fonctionnement⁸⁷.

Par ailleurs, les capacités d'investissement des concessionnaires sont inégales. Ainsi, la CCI de Caen est un important contributeur ; elle a participé ces dernières années à environ 40 % du coût des opérations (infrastructures et superstructures confondues) réalisées sur le port et conserve une capacité intacte en la matière, ce qui rend d'autant plus légitime sa volonté d'être associée aux futurs choix en matière de programmation.

La CCI de Cherbourg, pour sa part, a participé pour 29 % aux différentes améliorations et équipements mis en œuvre sur le port éponyme. Toutefois, ses capacités actuelles d'investissement sont particulièrement affectées par plusieurs exercices déficitaires successifs alors que les besoins de remise à niveau et de mise

⁸⁷ Pour mémoire, le Conseil Général du Calvados a versé entre 2000 et 2007 à la CCI de Caen la somme de 8,5 millions d'euros pour le financement des superstructures du port de Caen-Ouistreham.

en configuration pour l'accueil d'un éventuel nouveau trafic (conteneurs par exemple) sont considérables.

La problématique des droits de port doit également être abordée car elle est au cœur de plusieurs questions qui ne manqueront d'être posées.

Ainsi, compte tenu du fait que ces droits constituent l'essentiel des recettes portuaires des concessionnaires mais qu'ils obèrent a contrario la compétitivité des compagnies transmanche et en particulier de Brittany Ferries, la question de leur niveau devra être examinée avec toute l'attention requise. En ce sens, un maintien des droits de ports à leur niveau actuel pourrait être interprété par Brittany Ferries à la fois comme un obstacle à sa compétitivité et comme un moyen de faire supporter au transmanche le coût des opérations de modernisation destinées au développement des trafics de marchandises diverses.

En outre, la logique des relations autorité portuaire/concessionnaire voudrait que tout ou partie de ces recettes bénéficie au premier nommé à raison des investissements d'infrastructure qu'il va réaliser et des frais d'entretien qu'il va supporter pour maintenir à niveau lesdites infrastructures. Mais l'Etat ayant abandonné cette recette aux concessionnaires en application des règles budgétaires mises en vigueur voici une trentaine d'années (mais en contrepartie cependant du versement par le concessionnaire de fonds de concours pour le financement des infrastructures), le retour à une certaine clarification des rôles, et donc à une forme avérée d'orthodoxie financière, mériterait d'être examinée. Ainsi, serait-il logique à terme que l'autorité portuaire se charge de l'essentiel des investissements d'infrastructures et que le concessionnaire finance la plupart des dépenses de superstructures sur la base des recettes d'outillage qu'il encaisse du fait de l'utilisation des grues, portiques, trémies, aires de stockage...

Une telle répartition des rôles nécessitera sans nul doute une longue concertation et certainement beaucoup de pédagogie. Il apparaît à cet égard indispensable que le code des ports soit « toiletté » pour aller dans le sens d'une clarification des droits et obligations financières de chacun des partenaires. et pour faire en sorte que la réglementation en la matière soit la même pour les ports secondaires que pour les ports autonomes.

Enfin, la politique d'investissement à marche forcée que devra mettre en œuvre PNA suppose une totale maîtrise de ses dépenses de fonctionnement. En l'occurrence, l'importance des effectifs placés sous l'autorité du syndicat mixte - aujourd'hui de 80 à 85 personnes pour l'essentiel issus des services de l'Etat du fait du transfert- doit inciter les responsables de cette entité à en réduire progressivement le volume. A cet égard, l'automatisation du fonctionnement des écluses et des ponts situés le long du canal reliant Caen à la mer est une nécessité à la fois pour améliorer l'efficacité du port de Caen-Ouistreham dans son ensemble et pour réduire ou contenir les frais de fonctionnement de PNA.

III.4.3. Conforter le trafic transmanche

Le trafic transmanche constitue le "fonds de commerce" des deux plus importants ports bas-normands, en l'occurrence Caen-Ouistreham et Cherbourg.

C'est pourquoi le maintien et si possible l'expansion de cette activité apparaissent économiquement indispensables aux ports précités.

Il faut au préalable préciser que les trafics transmanche passagers et fret ont connu ces dernières années des évolutions différenciées.

Pour de nombreuses raisons, le trafic passagers en Manche Ouest a connu un relatif tassement. La concurrence générée par le lien fixe, l'importance croissante des relations aériennes low cost, un moindre attrait pour la destination France (notamment de la part de tours-opérateurs britanniques spécialisés dans l'hôtellerie de plein air) cumulée avec une hausse continue de l'euro font que les ports concernés connaissent des difficultés à retrouver le niveau de fréquentation du début des années 2000. Il semble cependant que les prévisions récentes d'évolution de ce trafic sont empreintes d'un certain optimisme.

Le trafic fret, quant à lui, a été caractérisé par une augmentation significative depuis environ cinq ans, se traduisant par exemple pour Brittany Ferries par une hausse de 37 % du nombre de véhicules utilitaires transportés. Toutefois, il semble que les perspectives relatives à ce type de trafic soient moins favorables, ce au moins pour trois catégories de raisons :

- tout d'abord, un déplacement avéré vers l'Est du centre de gravité économique de l'Europe conduisant à un passage vers la Grande-Bretagne s'opérant de plus en plus au niveau du Déroit ;
- ensuite, un recours croissant à des flottilles routières non soumises aux mêmes obligations légales en ce qui concerne notamment le temps de conduite, ce qui favorise le passage par le Déroit ;
- enfin, le retour de Grande-Bretagne s'opérant régulièrement à vide, les transporteurs optent pour un circuit incluant les ports du Nord pour améliorer ou compléter leur chargement.

Sur les deux plates-formes portuaires bas-normandes, le trafic transmanche à destination de la Grande-Bretagne présente l'originalité de ne dépendre que d'une seule et unique compagnie, en l'occurrence Brittany Ferries. La présence de cet opérateur, qui bat pavillon français, n'est pas sans intérêt. Il assure ainsi des liaisons au départ de quatre ports, tous situés en Manche Ouest (Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo et Roscoff), là où d'autres opérateurs n'en auraient laissé que deux. Il a également noué avec les collectivités territoriales intéressées (Régions et Départements) des relations étroites. Ses équipages, enfin, sont essentiellement originaires de Bretagne et de Basse-Normandie. Pour toutes ces raisons, il convient de reconnaître que Brittany Ferries est un acteur incontestable de l'aménagement du territoire.

Au-delà des avantages indéniables que la présence de cette compagnie procure, il faut cependant convenir que cette situation de monopole fait parfois l'objet de commentaires quelque peu critiques. En effet, fort de ce positionnement favorable, Brittany Ferries semble en effet ne pas avoir toujours prêté toute l'attention souhaitable aux suggestions opérées par les concessionnaires des ports concernés, en l'occurrence les CCI.

Quelques exemples peuvent ainsi être donnés d'une recherche d'intérêts communs encore perfectible. Par exemple, en dépit des demandes réitérées de la

CCI de Caen, Brittany Ferries s'est longtemps refusée à créer une liaison rapide par catamaran au départ de Caen-Ouistreham. Il a fallu que P&O en 2004 ouvre un tel service au départ de ce port pour qu'en 2005 Brittany Ferries adhère au concept et crée cette liaison qui constitue depuis une offre commerciale supplémentaire renforçant l'attractivité du port transmanche calvadosien.

En ce qui concerne l'offre tarifaire, il existait sur Cherbourg un choix entre un service plutôt haut de gamme proposé par Brittany Ferries et un service de type classe économique mis à disposition par P&O. Le départ en 2004 de ce dernier opérateur a eu pour conséquence, faute d'une alternative tarifaire proposée soit par Brittany Ferries, soit par une autre compagnie, de voir disparaître une certaine clientèle qui, soit ne voyage plus, soit emprunte une autre compagnie et donc un autre port.

Même s'il apparaît tout à fait légitime, au-delà de ces quelques exemples, que Brittany Ferries conserve la maîtrise du contenu de sa stratégie commerciale, il n'en est pas moins concevable que les ports concernés par celle-ci, de même que désormais PNA, soient le plus associés possible à son élaboration. En effet, l'offre disponible au départ de chacun des ports, donc la politique commerciale initiée par chaque compagnie, a un impact direct sur le niveau de trafic constaté.

Il ne s'agit cependant pas que les concessionnaires s'immiscent dans l'élaboration de la stratégie de Brittany Ferries mais bien que leurs observations soient mieux prises en compte.

A ce propos, Brittany Ferries opère une réorientation progressive de sa politique tarifaire allant dans le sens d'une plus grande agressivité commerciale et donc de tarifs à la baisse. Dernièrement, cette compagnie a élaboré un plan dénommé Horizon 2010 qui doit conforter les efforts déjà accomplis (optimisation des achats, des investissements, cession de navire...) et renforcer l'adaptation tarifaire de la compagnie à un environnement concurrentiel.

Mais, dans cette optique, la revendication récurrente de Brittany Ferries d'un ajustement du niveau des droits de ports acquittés par cette compagnie doit être mieux prise en considération par les CCI et désormais par l'autorité portuaire, en l'occurrence PNA. En effet, les droits de ports versés par Brittany Ferries représentent environ 20 % du chiffre d'affaires généré par son activité transport, soit de l'ordre de 40 à 50 millions d'euros par an. Ils pèsent donc significativement sur l'offre tarifaire proposée par cette compagnie et influe donc sur sa capacité à se positionner face à la concurrence.

Ainsi, la valorisation économique des liaisons transmanche relève d'un véritable partenariat et ce d'autant plus que la compagnie maritime, les ports concernés et les collectivités intéressées via PNA ont tout à gagner d'une concertation plus aboutie. Ainsi, des relations sur un mode tripartite et global (fréquences des liaisons maritimes, éventail tarifaire, montant des droits de ports...) doivent être recherchées pour aller dans le sens d'une véritable communauté d'intérêt.

Par ailleurs, les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg déclarent actuellement ne pas pouvoir répondre de façon satisfaisante à l'augmentation du trafic routier à destination des îles britanniques : Caen, faute d'une capacité

suffisante des bateaux en service, et Cherbourg, faute d'une fréquence accrue des liaisons à destination de Portsmouth⁸⁸.

Cette situation se traduit pour Caen-Ouistreham par des refus de vente et pour Cherbourg par un déficit de fréquentation, des transporteurs se détournant du port nord-cotentinois pour rallier la Grande-Bretagne. Dans les deux cas, cela aboutit à un manque à gagner qui affecte non seulement les deux ports mais également Brittany Ferries, d'une part par une baisse de recettes et, d'autre part, par une diminution finale de la ristourne à laquelle consentent contractuellement les deux ports bas-normands au bénéfice de cette compagnie.

Bien entendu, les raisons avancées par Brittany Ferries sont incontestables : difficulté à renouveler de façon régulière une flotte (ce pour d'évidents motifs financiers), manque de navires disponibles pour répondre aux fluctuations d'un marché soumis régulièrement à des variations, volonté affichée de ne pas mettre sur le marché de l'occasion des navires qui ensuite seraient réutilisés par la concurrence.

Cette recherche d'une collaboration accrue est également rendue nécessaire par les évolutions concurrentielles observées sur le marché du transmanche. En l'occurrence, le port de Caen-Ouistreham doit désormais composer avec la présence de LD Lines au Havre, compagnie qui propose au départ de ce port une liaison avec Portsmouth à des tarifs particulièrement attractifs (inférieurs d'environ 50 %). Cette concurrence est d'autant plus sévère que LD Lines bénéficie par ailleurs d'une Délégation de Service Public consentie pour la ligne Dieppe-Newhaven, DSP octroyant une compensation financière annuelle de 15,2 millions d'euros en raison des pertes d'exploitation propres à cette liaison. Cette situation, à bien des égards discutable, montre combien la notion de coopération interportuaire, surtout entre région voisine, est susceptible de contradictions sinon d'accommodements.

Cette situation très certainement préjudiciable au port de Caen-Ouistreham incite à poser la question du bien-fondé de l'implantation dans ce même port d'une ligne low cost ou du moins pratiquant des tarifs en mesure d'offrir une alternative économique à la ligne havraise. Toutefois, comme déjà indiqué, il semble que Brittany Ferries ait l'intention de poursuivre la mise en œuvre d'une politique tarifaire plus agressive, ce qui permettrait au port transmanche de Caen-Ouistreham de se positionner plus favorablement.

Il convient par ailleurs de signaler que LD Lines compte ouvrir en 2008 une liaison (un aller et retour) de fin de semaine fret et passagers à destination de l'Irlande au départ du Havre, liaison qui pourrait concurrencer l'offre existante au départ de Cherbourg.

À l'instar de la plupart des grands ports transmanche, il apparaît nécessaire de doter le port de Caen-Ouistreham d'une aire de stationnement sécurisée au profit des transporteurs routiers en attente d'embarquement. Il s'agit d'un équipement utile au confort des chauffeurs et à la sécurité des chargements. En outre, cet équipement, dont la localisation préférentielle reste à définir (entre Caen et

⁸⁸ La liaison Cherbourg-Portsmouth est effectuée à raison de deux rotations de fin de semaine par le Coutances. Cette unité possède une petite capacité d'emport en poids lourds de 43 unités et ne permet pas de répondre suffisamment à la demande actuelle des transporteurs. Par ailleurs, ce navire assure des rotations du lundi au vendredi au départ de Caen-Ouistreham également vers Portsmouth.

Ouistreham, au sud ou au sud-ouest de Caen ?) éviterait des stationnements parfois générateurs de problèmes de sécurité routière le long des grands axes de circulation.

Enfin, le trafic transmanche est tributaire à la fois de l'intensité et de la qualité de l'effort de promotion développé par les différents partenaires du tourisme régional. 25 % des passagers transportés et débarqués par Brittany Ferries à Caen-Ouistreham et à Cherbourg séjournent en Basse-Normandie soit de l'ordre de 400 000 personnes par an. Il s'agit donc pour la région et pour cette compagnie maritime d'une clientèle à prendre en considération. De surcroît, une qualité améliorée des structures d'accueil pourrait inciter les tour opérateurs et les touristes britanniques à venir et à revenir plus fréquemment en Basse-Normandie et donc à emprunter les liaisons ferries.

Par ailleurs et toujours dans le cadre des trafics transmanche, il est utile d'évoquer la question du développement des relations maritimes avec les îles anglo-normandes. D'une part, en l'état actuel des choses, leur maintien demeure tributaire du versement d'une subvention annuelle supérieure à 3 millions d'euros pour compenser notamment les déficits d'exploitation enregistrés sur les différentes lignes maritimes ouvertes au trafic. D'autre part, cet effort du contribuable départemental n'a de sens à moyen et long termes que si un trafic fret vient compléter l'actuel trafic passagers.

Il convient à ce propos de souligner que les relations commerciales entre le Cotentin et les îles anglo-normandes sont placées sous le signe d'une certaine cyclothymie. Plus explicitement, il semble qu'elles sont épisodiquement et habilement relancées par les anglo-normands pour mieux inciter leurs traditionnels fournisseurs, en l'occurrence des anglais et des hollandais, à réajuster à la baisse le coût de leurs denrées et de leurs services. Selon certains observateurs avisés, les fournisseurs français sont en quelque sorte l'objet et les victimes de ce chantage commercial.

Dès lors, le problème du maintien de relations économiques durables avec les îles anglo-normandes, permettant le développement de structures pérennes, en particulier dans le domaine des transports, reste entier et doit sans nul doute nécessiter une réflexion approfondie tous acteurs confondus.

III.4.4. Développer la coopération interportuaire

Souvent prônée mais rarement mise en application, la coopération interportuaire constitue une forme de serpent de mer. Il s'agit pourtant d'un concept des plus séduisants mais qui, appliqué au domaine économique, a du mal à résister aux dures lois de la concurrence et plus largement au pragmatisme des opérateurs. Il faut bien conserver à l'esprit que c'est l'importateur ou l'exportateur qui choisit in fine tel ou tel site portuaire pour des motifs essentiellement basés sur un ensemble de critères économiques lui procurant un avantage de temps, de fiabilité, de qualité de services, de proximité et plus généralement de rentabilité. A moins de proscrire certains types de trafic de tels ou tels ports, on voit mal pourquoi un importateur ou un exportateur accepterait de modifier ses pratiques de chargement ou de déchargement et encore moins pourquoi tel ou tel port accepterait de se priver de

tout ou partie d'un trafic constitutif de droits de ports, de dépenses d'outillage, en un mot de recettes supplémentaires.

La coopération interportuaire est pourtant souvent mise en avant au nom de la limitation des concurrences stériles entre ports d'une même région ou de régions voisines et de l'utilisation rationnelle et économe des deniers publics. Il s'agit d'un argument a priori indiscutable mais dont la mise en œuvre stricte aurait par exemple conduit les pouvoirs publics à refuser l'implantation à Ouistreham d'une passerelle car-ferries pour éviter un doublon avec celles déjà en place à Cherbourg. Cependant, la décision prise en 1986 d'implanter une structure transmanche à Ouistreham a permis à la Basse-Normandie de voir son trafic passagers avec la Grande-Bretagne passer de 1,3 million en 1985 à 2,9 millions en 1992 pour se stabiliser autour de 1,8 million de passagers en 2007, année à bien des égards difficile en matière de trafic transmanche.

De surcroît, l'observation attentive des trafics marchandises respectifs des principaux ports de commerce bas-normands, y compris ceux des ports de Granville et de Honfleur, tend à démontrer que les concurrences sont sinon absentes du moins relativement peu développées. Seul véritablement le trafic transmanche offre des situations de concurrence relatives entre Caen-Ouistreham et Cherbourg, encore que les choix de lieu d'embarquement opérés par les transporteurs obéissent surtout à des critères extra-portuaires (distance d'accès au port, destination finale en Grande-Bretagne, temps de repos des chauffeurs...). A un moindre degré, un contexte de concurrence pourrait se développer à l'avenir entre le port de Honfleur et celui de Caen-Ouistreham, notamment pour ce qui concerne le trafic bois et ultérieurement en matière d'accueil de conteneurs. Mais, une fois encore, ce sont les acteurs économiques de la filière bois qui choisiront l'offre portuaire qui correspondra le mieux à leurs besoins.

Pourtant, une problématique d'ordre politique doit ici être évoquée. En l'occurrence, on peut se demander quel sera le choix opéré par le Conseil Régional de Basse-Normandie et le Conseil Général du Calvados si le port de Honfleur (base avancée du port autonome de Rouen) venait à solliciter ces deux collectivités pour la réalisation d'équipements de nature à générer une concurrence au détriment du port de Caen et pourquoi pas de Cherbourg. Cette situation pourrait très bien voir le jour pour ce qui concerne l'activité conteneurs.

En revanche, comme déjà évoqué, la concurrence est relativement vive en matière de trafic transmanche entre Caen et Le Havre et d'autant plus mal ressentie par le port bas-normand que la compagnie présente en Haute-Normandie, en l'occurrence LD Lines, bénéficie directement ou indirectement d'une subvention annuelle supérieure à 15 millions d'euros consécutivement à la DSP relative au trafic transmanche au départ de Dieppe vers le port de Newhaven. En outre, cette compagnie bénéficierait de tarifs "préférentiels" pour la location de ses ferries au départ de Dieppe ainsi que de conditions de vente de combustible très avantageuses. Dès lors, il n'est pas interdit de considérer que l'ensemble de ces paramètres est constitutif de réelles distorsions, et qu'en l'espèce, on assiste davantage à une concurrence entre ports normands qu'entre compagnies maritimes.

Enfin, il faut souligner que la coopération interportuaire est un sujet délicat, tellement délicat que l'EMDI vient de renoncer à inscrire dans ses priorités un projet de bourse d'affrètement.

A défaut de coopération interportuaire dans le domaine concurrentiel, il semble en revanche particulièrement intéressant de se pencher sur les possibilités offertes par une mutualisation des besoins ou des outils nécessaires à un fonctionnement amélioré et moins coûteux des ports de commerce. Il semble à cet égard utile de mener une réflexion sur la mise en œuvre d'une promotion commune des ports bas-normands en termes d'offres de services et de capacités à traiter certains trafics. D'ores et déjà, des initiatives en la matière ont été prises comme la constitution d'une Fédération des Ports Régionaux et Locaux de la Manche se donnant notamment pour objectifs l'échange de bonnes pratiques en matière environnementale, la mise en œuvre d'un site internet commun, des actions de promotion communes... Il va de soi que PNA devra élaborer, définir et mettre en œuvre une politique de promotion des ports de commerce de Caen et de Cherbourg particulièrement valorisante.

Au plan strictement régional, la mise en place de structures communes propres aux questions de dragage, de remorquage, de pilotage, de sécurité en mer... constituerait une base de départ appropriée à un rapprochement progressif des ports de commerce situés en Basse-Normandie sur la base d'une coopération à finalité non commerciale. Toutefois, ces démarches doivent faire l'objet non seulement d'un consensus mais également d'une évaluation régulière des avantages et des inconvénients constatés.

III.4.5. La disponibilité foncière : un enjeu global et une opportunité de développement pour les ports bas-normands

Pratiquement tous les grands ports de commerce connaissent aujourd'hui des situations de thrombose en avant-port et à terre. Cet état de fait, déjà abordé dans ce rapport, est le fruit de la conjugaison d'au moins trois facteurs :

- l'augmentation continue du commerce maritime mondial de 3 à 4 % par an ;
- la croissance considérable du trafic par porte-conteneurs, estimée à 8 à 10 % par an ;
- la concentration de plus en plus grande du trafic conteneurs sur quelques grandes places portuaires.

Les conséquences de ces évolutions cumulatives sont, d'une part, la vision de plus en plus fréquente de navires en attente d'accostage, et d'autre part, à terre, des difficultés pour les ports concernés, faute d'espaces suffisants, pour manipuler, trier, stocker et extraire hors de leurs zones industrialo-portuaires les marchandises et en particulier les conteneurs.

Ces ports sont en quelque sorte victimes de leur succès ; ils souffrent de plus en plus de situation de pénurie d'espaces, rendant le travail sur les marchandises et les délais d'acheminement vers les centres logistiques économiquement de moins en moins efficaces.

Ainsi, c'est à terre que se situent les grandes problématiques de concurrence et d'expansion que doivent affronter les ports. La concurrence est celle du transport terrestre et en particulier routier, du moins au plan européen ; l'expansion portuaire, quant à elle, est largement conditionnée par la disponibilité à terre d'espaces. En

somme, c'est surtout dans la zone rétro-portuaire que se situent à court et à moyen termes les plus grands enjeux du développement portuaire.

Cette problématique affecte les grands ports européens que sont Rotterdam, Anvers, Hambourg, Brème, Le Havre... Leurs besoins en foncier sont sans cesse croissants et les réserves foncières dont ils disposent répondent de plus en plus difficilement aux exigences de leur développement commercial.

Le port du Havre, le plus proche de la Basse-Normandie des grands ports concernés par cette situation, connaît d'évidentes difficultés pour manutentionner, trier, stocker et réexpédier les 2,66 millions de conteneurs qu'il a réceptionnés en 2007. Qu'en sera-t-il prochainement avec 3 millions de "boîtes" et à l'horizon 2015-2020 avec les 6 millions de conteneurs attendus⁸⁹ selon les propres prévisions du port autonome ?

Non seulement le port du Havre souffre de cet état d'encombrement mais il semble que les zones logistiques situées (ou à l'étude) en grande périphérie soient également menacées par cette forme de pénurie spatiale. Selon les autorités compétentes (Port Autonome, Normandie Développement, Logistique Seine Normandie⁹⁰), les besoins à horizon 2020 pour établir des sites de dégroupage et des plates-formes logistiques seraient de 1 million de m² supplémentaires à raison de deux tiers en zone industrialo-portuaire et de un tiers à l'extérieur.

Si les zones actuelles (cf. annexe n° 2) commencent à connaître les affres de la saturation, les zones en projets sont peu nombreuses :

- Beuzeville sur l'A13 (300 hectares), de loin la mieux située mais suscitant une forte opposition au plan local ;
- parc logistique de Sées (60 hectares) ;
- zone logistique d'Argentan (25 hectares) ;
- zone logistique de Mézidon-Canon, celle disposant du plus grand potentiel foncier mais non connectée à un réseau de circulation à grand débit ce qui, il faut en convenir, paraît rédhitoire au regard de la place occupée actuellement par le transport routier. De surcroît, son avantage ferroviaire demeure tributaire d'une mise à niveau du réseau et en particulier d'un nouveau franchissement de la Seine.

Dès lors, les disponibilités foncières, existantes ou à créer, des ports de Honfleur, Caen-Ouistreham et Cherbourg peuvent constituer autant de zones relais permettant l'accueil d'une (petite) partie du trafic conteneurs havrais ou des grands ports d'Europe du Nord confrontés aux mêmes pénuries spatiales. En ce sens, PNA (c'est-à-dire le syndicat mixte sous sa nouvelle dénomination), du moins pour les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg, doit prendre en compte cette opportunité de développement et y consacrer les investissements nécessaires, une politique adaptée de communication et de promotion venant ensuite valoriser ce potentiel.

⁸⁹ 6,3 millions de conteneurs pourraient être traités par le port autonome du Havre en 2020, soit 2,5 millions résultant de transbordements et du développement de la fonction de hub (feeder) et 3,8 millions de conteneurs devant être générés par l'hinterland lui-même.

⁹⁰ Dénomination du pôle de compétitivité logistique.

Dans l'immédiat, il convient d'insister à nouveau sur le fait que les ports de Caen-Ouistreham et de Honfleur connaissent ou pourraient également connaître à plus ou moins brève échéance des problèmes de disponibilités en espaces pour recevoir et manutentionner leurs marchandises. C'est déjà le cas pour le port de Caen sur le site de Blainville dont les 9,7 ha de terre-pleins et les 28 575 m² de hangars sont la plupart du temps saturés. Ce pourrait être aussi le cas à Honfleur à plus ou moins brève échéance. Il est possible que les 70 hectares en attente d'affectation puissent être consommés par la croissance, entre autres, de l'activité conteneurs que ce port compte bien développer dès maintenant grâce à la mise en place d'une liaison par barges fluvio-maritimes en provenance du Havre.

Au moins pour le port de Caen-Ouistreham, cette question doit impérativement être prise en considération sachant que les quais et les espaces portuaires encore disponibles (bassins d'Hérouville et de Calix) présentent le double inconvénient d'allonger le temps de parcours des navires, de ne pas disposer des moyens de manutentions adaptés et surtout d'être de plus en plus proches de Caen et d'Hérouville. Quant à Ranville, les caractéristiques nautiques du Yard ne permettent pas l'accostage de navires moyens à gros, et par ailleurs, ce quai est dépourvu de tout outillage.

III.4.6. Donner aux ports bas-normands des liaisons terrestres à même d'assurer leur compétitivité

Un port vit surtout de ses liaisons terrestres, ces dernières lui permettant de rayonner, d'étendre au mieux son hinterland et, par conséquent d'assurer son développement.

Comme cela a été précédemment mentionné (II.1.4), les ports bas-normands de commerce, sauf Granville, disposent d'accès terrestres autorisant aujourd'hui des relations ports-axes routiers et ferroviaires dans l'ensemble plutôt satisfaisantes. Cependant des améliorations restent indispensables pour renforcer leur attractivité.

Pour le port de Honfleur, les nécessités d'amélioration en vue de favoriser le développement d'un trafic conteneurs portent essentiellement sur la desserte ferroviaire reliant Honfleur à Glos-Montfort et Glos-Montfort soit à Oissel (Rouen), soit à Serquigny (vers Caen, Tours, ou Paris).

Globalement, cette ligne présente le mérite d'exister mais demeure peu apte à recevoir des trafics significatifs en particulier de conteneurs. Elle souffre du handicap d'être non électrifiée, du moins jusqu'à Serquigny, et d'être de gabarit A, le gabarit B s'imposant comme la norme actuelle pour le transport intermodal.

Par ailleurs, l'hypothèse d'un troisième franchissement souterrain de l'estuaire de la Seine, par le mode ferroviaire, est de plus en plus évoquée. Elle s'inscrit cependant dans un horizon plutôt lointain (2020) et exigerait des investissements publics considérables, non tant pour l'ouvrage de franchissement en soi qui pourrait être concédé comme le furent en leur temps les ponts de Tancarville et de Normandie, mais bien pour créer les voies nouvelles indispensable à la connexion rive gauche à l'actuel réseau ferroviaire.

Le port de Caen-Ouistreham, pour gagner en compétitivité, doit à la fois bénéficier d'amélioration de ses liaisons routières et ferroviaires. Pour ce qui

concerne les premières, l'achèvement de l'A88 dans les délais les plus brefs possibles revêt une grande importance car la concurrence exercée actuellement par l'A28 au profit du port du Havre et des ports transmanche situés plus au nord est une réalité.

Cependant, l'augmentation des capacités et/ou des fréquences au départ du port transmanche de Ouistreham devra impérativement précéder l'ouverture complète de l'A88 pour absorber le supplément de trafic que ce nouvel axe devrait normalement susciter. Dans cet ordre d'idées, l'aménagement d'une aire d'accueil et de stationnement de poids lourds en amont de Caen ou entre Caen et Ouistreham doit, cela a déjà été souligné, être envisagé et réalisé dans le court terme. Cette structure, alliant confort et sécurité accrus pour les chauffeurs et leurs chargements, contribuerait à l'attractivité globale des liaisons ferries au départ de Caen.

Enfin, le maintien du statut de périphérique (c'est-à-dire à 2 x 2 voies) pour la partie nord du contournement de l'agglomération caennaise est un impératif pour le développement économique de la capitale régionale en général et du port de Caen en particulier.

En ce qui concerne les liaisons ferroviaires, l'amélioration de la ligne Caen-Tours, son électrification notamment, dans le sens d'un itinéraire marchandises d'évitement de l'agglomération parisienne constitue une doléance dont la prise en compte sera peut-être la conséquence d'un redressement progressif (toujours espéré) du trafic ferroviaire de marchandises, tant aux niveaux national que régional.

Le port de Cherbourg, en particulier pour ses activités transmanche, ne pourra bénéficier de la mise définitive à 2 x 2 voies de la RN174 (liaison A13 A84) qu'en 2010/2011. Pour ses liaisons ferroviaires, la relation entre le port et la gare ayant été conservée malgré une tentative heureusement avortée de fermeture, le port de Cherbourg reste tributaire d'une amélioration générale des lignes Cherbourg-Caen-Saint-Lazare et Caen-Tours.

Le port de Granville est des quatre ports bas-normands sans doute le plus mal loti au plan des connexions avec les réseaux de communications terrestres. En termes de liaison routière, la relation avec l'A84 par Avranches demeure un projet dont l'accomplissement sera tributaire des facultés contributives du Conseil Général de la Manche ou d'un éventuel partenariat public privé. Pour autant, cette liaison revêt un caractère essentiel pour l'économie du pays granvillais et de son port dans toutes ses fonctions.

Dans le même ordre d'idées, la ligne ferroviaire Granville-Montparnasse (ou plutôt Vaugirard) est loin de répondre aux attentes de la clientèle. Pourtant, elle est indispensable à l'élaboration d'un produit touristique au départ de l'Île de France vers le sud Manche, le Mont Saint-Michel, les îles Chausey et l'archipel anglo-normand. Il est à ce propos regrettable de ne pas avoir saisi l'occasion du grand projet de rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel pour y inclure et obtenir la modernisation de cette ligne, au demeurant inscrite dans le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006. C'était une opportunité pour offrir un mode d'accès au Mont Saint-Michel au départ de l'Île de France alternatif au TGV, financièrement peu abordable pour une fraction de la clientèle, fraction dont on se privera définitivement si rien n'est entrepris dès maintenant pour valoriser cette option.

III.4.7. La nécessité de voir le projet de réaménagement du port de Granville (enfin) aboutir

Il devient urgent que le projet de réaménagement du port de Granville, lancé voici presque 20 ans, aboutisse enfin. Depuis la fin des années 1980, l'activité et le contexte maritime et portuaire dans lequel évolue ce port ont en effet considérablement changé.

L'activité de pêche en termes de flottille, de tonnages débarqués, d'exigences sanitaires et commerciales a connu ainsi des évolutions considérables et ne saurait se satisfaire durablement des conditions actuelles de débarque. La plaisance a poursuivi son développement et la demande des plaisanciers en termes de capacités d'accueil, de services, d'extension des créneaux horaires d'entrées et de sorties est devenue pressante. Le succès définitif de la relance du trafic passagers à destination des îles anglo-normandes reste tributaire de conditions matérielles d'embarquement et d'horaires améliorées. La possibilité de développer un trafic de petits ferries (véhicules de tourisme et fret) vers les anglo-normandes dépend également d'une disposition mieux adaptée des quais à ce trafic. Le maintien enfin d'une activité de commerce de marchandises et pourquoi pas la capacité d'accueillir de nouveaux trafics de cabotage en provenance ou à destination d'autres ports correspond à une volonté de pouvoir être à même d'épouser les évolutions attendues du transport de marchandises.

Le réaménagement du port de Granville, certes imposant dans son contenu et dans son coût (évalué à 117 millions d'euros hors taxes), représente le seul véritable projet susceptible de générer un développement économique significatif pour Granville et son aire d'influence. Il serait regrettable sinon surprenant qu'une ville offrant une telle vocation maritime et portuaire ne saisisse pas cette opportunité pour se donner de nouvelles perspectives d'expansion. Pour reprendre la savoureuse observation d'un touriste interrogé sur ce sujet : "ce serait comme si Courchevel ignorait la neige !".

Néanmoins, l'importance du projet pris dans sa globalité nécessite sans doute pour être mené à bien, non seulement de faire l'objet d'un consensus local, mais aussi et surtout de bénéficier d'un financement à la hauteur des ambitions manifestées. A ce propos, le coût global de l'opération, considérable, impose très certainement de recourir à des modes de financement originaux. A ce propos, au moins deux paramètres doivent être pris en compte : d'une part, le tarissement des crédits européens et l'actuelle impécuniosité de l'Etat, et d'autre part, la difficulté qu'auraient le Conseil Général de la Manche et la Région à financer de façon concomitante et le réaménagement du port de Granville et les opérations de modernisation portuaire menées par le Syndicat Mixte des ports bas-normands sur Cherbourg et Caen-Ouistreham.

La mise en œuvre d'une solution partenariale public-privé permettrait de minimiser le coût résiduel à la charge du maître d'ouvrage. Pour cela, le projet devrait s'accompagner d'une réflexion urbanistique à la périphérie de l'espace portuaire et notamment dans les parties est-ouest du port, le lien ville-port étant souhaité par tous les acteurs.

Une redistribution de l'espace urbano-portuaire autoriserait l'implantation de bâtiments, les uns à vocation portuaire, les autres à vocation commerciale et

résidentielle, le tout intégré à l'ensemble architectural granvillais. En effet, une proposition de ce type demeure conditionnée par la qualité esthétique des projets immobiliers proposés, leur insertion dans l'ensemble architectural granvillais constituant une obligation absolue. Il existe à ce propos dans le département de la Manche des exemples d'insertion architecturale réussie. C'est le cas à Barfleur où un programme immobilier bordant le fond du port a été édifié sans qu'il ne suscite aujourd'hui de réactions négatives.