



En 2002, la DRE a lancé une étude pour mieux connaître les retombées économiques des activités commerciales des ports de Basse-Normandie. Cette étude a été conduite dans le cadre de l'Observatoire régional des transports, en partenariat avec le Conseil régional, les Conseils généraux et les Chambres de commerce et d'industrie concernés. Ses résultats ont été connus au second semestre 2003.

Depuis, des événements sont intervenus, positifs comme la mise en service de nouveaux tronçons autoroutiers améliorant l'accès aux ports, ou négatifs comme le retrait de la compagnie P&O.

Toutefois, ils ne sont pas de nature à modifier les principaux phénomènes mis en évidence par l'étude :

- les retombées économiques concernent un territoire allant bien au-delà des agglomérations où sont situés les ports,
- les emplois directs, ceux qui sont le plus souvent mis en avant, représentent seulement 30 % de l'emploi total généré par les ports.

C'est pourquoi il est apparu utile de faire connaître les résultats de cette étude, même si le contexte a évolué depuis sa réalisation.

Laurent Fayein

Directeur régional de l'Équipement
de Basse-Normandie
Directeur départemental de
l'Équipement du Calvados

Les activités portuaires commerciales des ports de Basse-Normandie : quelles retombées économiques ?



dragage dans le port de Cherbourg

La Basse-Normandie compte quatre ports maritimes de commerce : Caen-Ouistreham, Cherbourg, Granville et Honfleur. Leurs trafics cumulés en 2002 s'élevaient à 7,4 millions de tonnes de marchandises et 2,7 millions de passagers.

Ces chiffres peuvent sembler assez faibles en comparaison des flux des ports de Haute-Normandie (90 millions de tonnes de marchandises) et de Calais (15 millions de passagers). Toutefois, les retombées économiques et sociales de ces ports sont loin d'être négligeables. Leur plus-value sur la région et son développement est importante et de nombreux territoires en bénéficient.

1

5 600 emplois générés par les activités commerciales des ports

Les enjeux pour l'économie régionale

Globalement, les activités commerciales des 4 ports créent en Basse-Normandie 5 600 emplois. A titre de comparaison, ceci représente dans la région 20 % des salariés de la filière automobile et 15 % des emplois agricoles.

La moitié de ces emplois est générée par le port de Caen-Ouistreham, 40 % par Cherbourg, 8 % par Honfleur et 2 % par Granville. Pour 1 emploi direct, on compte 0,7 emploi indirect et 4 emplois induits créés (voir encadré). Les emplois les plus visibles (directs) ne sont donc pas nécessairement révélateurs du poids réel des ports dans l'économie régionale.

Emplois	Caen-Ouistreham	Cherbourg	Granville	Honfleur	Total
Directs	885	605	55	68	1613
Indirects	216	369	7	17	609
Induits	1688	1257	74	354	3373
Total	2789	2231	136	439	5595

Emplois directs : emplois dont l'existence est directement associée à la fonctionnalité portuaire. Exemples : personnels navigants habitant dans la région, dockers, lamaneurs, personnels gérant le port...

Emplois indirects : emplois qui interviennent dans le cadre des chaînes de transport des trafics qui transitent par les ports. Exemples : transporteurs, logisticiens...

Emplois induits : emplois liés aux activités commerciales, industrielles et agricoles, n'ayant aucun lien direct avec le fonctionnement portuaire. En revanche, le port constitue pour elles une opportunité commerciale en tant que générateur de passagers consommateurs de services ou en tant qu'outil pour assurer les expéditions et les approvisionnements de marchandises.

Méthodologie de l'étude

L'étude, réalisée pendant l'année 2003, s'intéresse au port en tant que plate-forme logistique intermodale sur la base des trafics 2002.

Elle distingue 3 catégories d'activités :

- Le commerce dit classique ou traditionnel décliné en filières par produit (bois, céréales...),
- Les services transmanches et îles anglo-normandes déclinés en filières fret et passagers,
- La croisière maritime.

Ainsi, n'ont pas été prises en compte la pêche, les activités nautiques de plaisance et les entreprises qui n'ont pas de lien avec l'activité de transport maritime.

Un vaste dispositif d'enquêtes auprès des passagers a été mis en place durant l'été 2003, compte-tenu de la complexité et de l'absence de véritables données pour mesurer les retombées commerciales du trafic passagers transmanches pour les ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg. Il a permis de distinguer très nettement deux catégories de passagers sur les liaisons transmanches à partir de ces deux ports : les passagers en transit dans la région, d'une part, les passagers ayant pour origine ou destination finale la Basse-Normandie, d'autre part.

Seules les retombées sur le territoire régional ont été comptabilisées. Ainsi, pour le cas spécifique de Honfleur qui se situe à la frange de la Haute-Normandie, les chiffres avancés ne reflètent sans doute pas son poids économique réel.

Enfin, l'analyse menée aborde également les problématiques d'aménagement (documents de planification, projets de contractualisation ...) en lien avec les activités portuaires.

L'importance de l'activité transmanche

Les 5 600 emplois générés correspondent à des activités bien distinctes.

Les activités commerciales traditionnelles ou classiques sont liées pour les deux tiers aux trafics de produits en vrac : céréales, agrégats, produits pétroliers, etc. Elles génèrent 1300 emplois dont les trois quarts sont des emplois induits. Essentiellement concentrés sur Caen et Honfleur, ils correspondent aux salariés des entreprises utilisatrices des ports (filière bois, céréales, entreprises portuaires). Le tiers de ces emplois induits est directement dépendant de l'activité portuaire. La perte de ces emplois serait inévitable si les trafics quittaient les quais bas-normands.

L'activité transmanche correspond aux liaisons régulières avec les Îles Britanniques par car-ferries, navires à grande vitesse et frétiers. C'est une composante essentielle pour les ports de Cherbourg et Caen-Ouistreham.

Elle représente en tonnage trois quarts de l'activité portuaire " marchandises " de la région et la quasi-totalité de l'activité passagers. Cherbourg reste le principal port pour cette activité :

- 2^{ème} port continental pour les passagers britanniques, après Calais,
- et 3^{ème} port français pour le fret transmanche.

L'activité transmanche (passagers et fret) génère près de 3 788 emplois dans la région. Ces emplois sont répartis quasi-équitablement entre Caen et Cherbourg :

- 1 308 emplois directs
- 1 958 emplois induits
- et 522 emplois indirects.

C'est la dépense des passagers du Transmanche (213,5 millions d'euros) qui explique ce poids important de l'emploi induit.

L'activité croisière sur Honfleur, Caen-Ouistreham et Cherbourg reste plus limitée. 70 % des dépenses des passagers sont effectuées dans le cadre du shopping (achats divers), 25 % dans la restauration et les bars et à peine 5 % dans le cadre des visites.

Avec une dépense moyenne par passager de 35 euros, la croisière ne génère de fait que 20 équivalents temps complet (1 emploi pour 1300 passagers). Ressentie comme une activité marginale, elle ne favorise pas véritablement la mise en place de métiers spécifiques associés. Elle permet néanmoins aux ports de disposer d'une vitrine pouvant contribuer à faire découvrir la région et ainsi consolider son attractivité sur le long terme (retombées intéressantes en terme de visiteurs et d'image).



Vue aérienne du port de Caen-Ouistreham

Une valeur ajoutée brute de plus de 90 millions d'euros pour la région

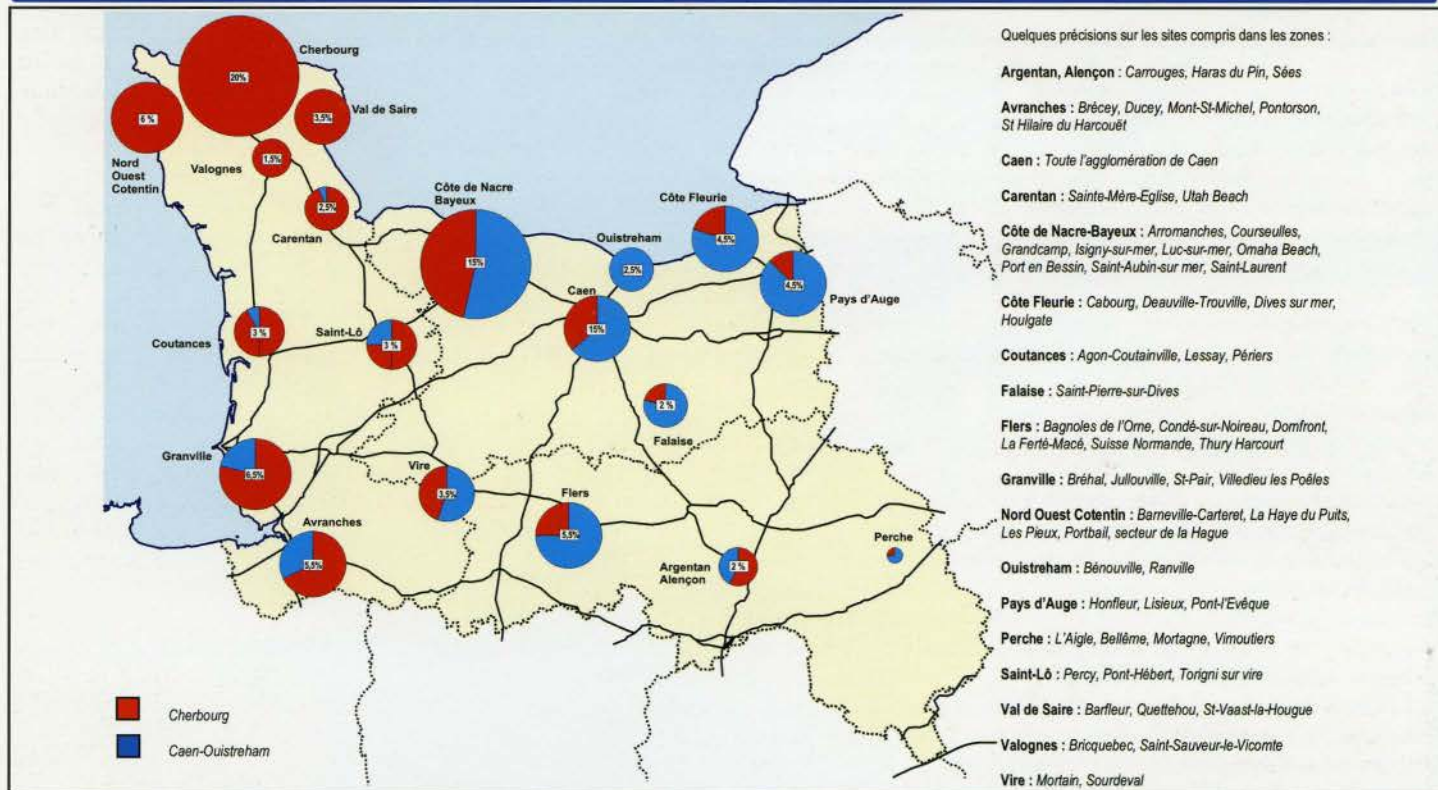
La valeur ajoutée brute évalue la richesse créée par une activité économique. Elle représentait dans le secteur portuaire 0,4 % de la valeur ajoutée brute régionale (hors activités induites) en 2002.

Trois indicateurs économiques complètent ce bilan :

- la valeur ajoutée brute des activités directes et indirectes, évaluée en 2002 à 90 millions d'euros,
- les recettes portuaires des trafics évaluées à 25 millions d'euros,
- le produit des taxes qui s'élève à 56,5 millions d'euros (taxe professionnelle, TVA, taxe intérieure sur les produits pétroliers et taxes parafiscales).

Marchandises (en milliers de tonnes)	Caen-Ouistreham	Cherbourg	Granville	Honfleur
Céréales et pois	414	-	-	-
Engrais	101	-	12	131
Bois	86	-	1	195
Ferraille	67	-	41	-
Matériaux	-	118	95	(nd)
Autres marchandises	202	42	4	290
Transmanche	1720	3790	-	-
Passagers (en milliers)				
Passagers du Transmanche	925	1520	162	-
Îles anglo-normandes				
Passagers croisières	1	14	-	5
Total passagers	926	1534	162	5

Des retombées sur l'ensemble du territoire bas-normand



Localisation des dépenses des passagers du Transmanche dans la région par port (été 2003)

8 passagers sur 10 sont en transit dans la région Basse-Normandie

Via le Transmanche, de nombreux passagers des ports de commerce effectuent un passage par la région. La Bretagne est la 1^{ère} de leurs destinations (ou origines), puis viennent ensuite des départements comme la Dordogne ou la Vendée. Ils se dirigent, pour la plupart, à l'Ouest d'une ligne allant du Mans à Perpignan. Ces passagers en transit, en grande partie britanniques, ne s'arrêtent quasiment jamais à l'aller. Certains d'entre eux s'arrêtent au retour : c'est le cas de 45% des passagers embarquant à Cherbourg et de 30% des passagers embarquant à Caen-Ouistreham.



Lorsqu'ils s'arrêtent juste avant l'embarquement, ils dépensent en moyenne 38 euros à Cherbourg et 22 euros à Ouistreham. Les touristes qui restent sur le territoire bas-normand (essentiellement des Britanniques et Irlandais) dépensent en moyenne 227 euros.

Les passagers qui débarquent à Cherbourg restent pour 42% d'entre eux moins de 2 jours avant de rentrer dans leur région d'origine. Ceux qui débarquent à Caen - Ouistreham restent pour 96% d'entre eux plus de trois jours en Basse-Normandie avant de rentrer.

Plus de 60 % des dépenses des passagers du Transmanche sont réalisées en dehors des villes-ports de la région

Les passagers des liaisons transmanches à partir des 2 ports bas-normands ont une dépense moyenne de 86 euros. Un peu plus de la moitié de ces dépenses sont réalisées dans la restauration et l'hôtellerie, 42 % dans le commerce et moins de 5 % dans les visites de musées et autres activités culturelles et de loisir.

Le cas de Cherbourg semble assez spécifique : la dépense globale des passagers dans la ville de Cherbourg est très importante, loin devant Caen (ville où la dépense des passagers est elle-même moins importante qu'à Bayeux).

Ainsi le Nord-Cotentin concentre 30 % des dépenses totales, contre 8 % pour la zone de Caen-Ouistreham. Le reste de la région se partage donc les 60 % restants, notamment le secteur Côte-de-Nacre / Bayeux, de Lion-sur-Mer à Grancamp-Maisy.

Certaines zones intérieures, pourtant à l'écart des axes de transport, comme Vire et Flers, apparaissent également comme des lieux concernés par l'activité transmanche (zones de transit). Ainsi, l'activité portuaire a des retombées jusque dans le département de l'Orne.

Les mots clés :

L'emploi : il s'agit du nombre d'emplois (ou, parfois, du nombre d'équivalents temps complet) selon une typologie par filière distinguant la nature d'activité : directe, indirecte ou induite.

La valeur ajoutée : en terme économique, il s'agit de valeur effectivement créée par une activité. Elle se mesure comme étant la différence entre la valeur de la production et la valeur des consommations intermédiaires.

Les courts séjours : passagers transmanches dont la durée de séjour n'excède pas 72 heures.

Ports & Territoires : construire le partenariat

Les retombées de l'activité des ports de commerce s'inscrivent dans un espace géographique dépassant le seul cadre de la ville-port ou de son agglomération. Ce constat pose la question de la nature des liens entre les ports et les territoires régionaux.

Ce constat légitime aussi les investissements consentis par l'État et les collectivités locales de rang départemental ou régional pour améliorer l'équipement et la desserte de leurs ports.

En matière de fret, un port doit être utilisé comme un outil logistique au service des acteurs économiques de son arrière-pays.

Pour le tourisme, un cercle vertueux est à rechercher. Les ports permettent d'améliorer l'accessibilité des territoires régionaux, notamment à la clientèle britannique. En retour, une meilleure attractivité des territoires bas-normands est un gage d'augmentation de la fréquentation des lignes maritimes régionales.

4

Dessertes terrestres des ports : construire la compétitivité

"La bataille des ports se gagne à terre" a-t-on coutume de dire.

Le confortement du trafic transmanche passe par l'amélioration des liaisons routières qu'empruntent les clients des lignes maritimes de Caen et Cherbourg. La mise en service des sections de l'A 84, de la RN 13 et de la RN 174 a ainsi facilité la desserte des pôles régionaux. Le transport multimodal doit aussi être favorisé.

Dans ce contexte de développement des infrastructures, la concurrence avec les autres ports (défaut du Pas-de-Calais) s'en trouve parallèlement



Part en pourcentage des poids lourds (PL) transitant par les principaux axes routiers pour chacun des ports
— Itinéraires des PL de la ligne Caen-Portsmouth (source : enquête JMJConseil - 1999)
— Itinéraires des PL des lignes au départ de Cherbourg (source : enquête JMJConseil - 2003)



Part en pourcentage des véhicules légers (VL) ayant une origine hors de la Basse-Normandie et transitant par les principaux axes routiers
— Itinéraires des VL de la ligne Caen-Portsmouth (source : enquête JMJConseil - 2003)
— Itinéraires des VL des lignes au départ de Cherbourg (source : enquête JMJConseil - 2003)

Les principaux itinéraires empruntés par les clients des lignes transmanches

renforcée. Le maintien de l'attractivité des ports bas-normands devient, par conséquent, un enjeu essentiel.

Préparer l'avenir

Par nature, les espaces portuaires, insérés dans les tissus urbains d'agglomération, proches d'espaces marins sensibles (estuaires...) sont des lieux où les politiques d'aménagement doivent opérer des choix entre les vocations portuaires, urbaines et environnementales. Ces politiques ne doivent donc pas négliger l'espace vital nécessaire à l'évolution des ports à moyen et long terme.

Dans le contexte actuel de décentralisation, le rôle joué par les collectivités locales est déterminant. Chaque collectivité, à son niveau de compétence, influe sur le développement portuaire : aménagement de l'espace, réalisation d'infrastructures, gestion des équipements, politique des transports, etc. La coordination des politiques publiques est donc nécessaire dans ce domaine.

Quelques idées fortes

Le tonnage de marchandises et le nombre de passagers ne sont pas les seuls indicateurs pertinents de comparaison des poids économiques des ports.

En effet, cette unité, aussi nécessaire et représentative soit-elle, n'est pas suffisante. Par exemple, s'il faut 1 350 tonnes de trafic traditionnel pour créer un emploi, ce ratio passe à 600 tonnes pour le bois et 4 500 tonnes pour les enrochements.

La compétition est internationale.

On évoque souvent la nécessité de privilégier la complémentarité des développements portuaires afin d'optimiser les investissements publics et de limiter les effets de concurrence. Toutefois, les ports sont inscrits dans des logiques de réseaux internationaux (dépassant le simple cadre régional) où les décisions de faire passer les flux par un port sont principalement le fait d'opérateurs privés. Cela signifie donc que les ports sont d'emblée mis en concurrence, les décisions volontaristes doivent donc prendre en considération cet état de fait.

Les études en ligne

Sur le site internet de la DRE de Basse-Normandie, rubrique "les études.com", www.basse-normandie.equipement.gouv.fr

Directeur de publication : Laurent Fayein, Directeur régional de l'Équipement de Basse-Normandie et Directeur départemental de l'Équipement du Calvados

Directeur de la rédaction : Jacques Louise, Directeur régional adjoint de l'Équipement de Basse-Normandie

Rédactrice en chef : Sandrine Héricher, responsable du service communication de la DRE de Basse-Normandie et de la DDE du Calvados

Comité de rédaction : Luc Barsky, Hugues Brémaud, Karine Carpentier-Haugmard, Laurent Doré, Laurent Dumont, Sylvie Drouet, Olivia Durande, Marie Fortin,

Christian Le Normand, Ida Lespagnol, Lydie Marc, Fabrice Piedagnel, Philippe Surville,

Création et mise en page : Marjolaine Mathurin - service communication

Crédits photos : Directions départementales de l'Équipement du Calvados, de la Manche et de l'Orne

Réalisation de l'étude : JMJConseil

Date de parution : décembre 2004

Adresse : Direction régionale de l'Équipement de Basse-Normandie, 10 boulevard du général vanier - BP 40 - 14006 Caen cedex
tél. : 02.31.43.15.00

ISSN : en cours d'attribution

Dépôt légal : décembre 2004