

## **ANNEXES**

## ANNEXE n° 1 relative aux activités transmanches 2007



### Activités transmanche 2007

|                                      | Passagers         |                   |               | Véhicules légers |                  |              | Poids lourds     |                  |               |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------|------------------|------------------|--------------|------------------|------------------|---------------|
|                                      | 2006              | 2007              | %             | 2006             | 2007             | %            | 2006             | 2007             | %             |
| PNA                                  | 1 854 818         | 1 764 374         | -4,88%        | 463 279          | 446 319          | -3,66%       | 217 492          | 217 802          | 0,14%         |
| Dieppe                               | 273 762           | 262 971           | -3,94%        | 79 136           | 82 105           | 3,75%        | 50 223           | 36 580           | -27,16%       |
| Le Havre                             | 264 420           | 352 007           | 33,12%        | 96 117           | 130 523          | 35,80%       | 36 333           | 39 296           | 8,16%         |
| <b>Total Centre Manche</b>           | <b>2 393 000</b>  | <b>2 379 352</b>  | <b>-0,57%</b> | <b>638 532</b>   | <b>658 947</b>   | <b>3,20%</b> | <b>304 048</b>   | <b>293 678</b>   | <b>-3,41%</b> |
| <b>Dunkerque Calais<br/>Boulogne</b> | <b>14 102 320</b> | <b>14 162 393</b> | <b>0,43%</b>  | <b>2 734 227</b> | <b>2 904 181</b> | <b>6,22%</b> | <b>2 366 841</b> | <b>2 402 676</b> | <b>1,51%</b>  |

## **ANNEXE n° 2 relative au projet de développement des autoroutes de la mer soutenu par la CCI de Cherbourg et du Nord-Cotentin**

Selon le plan de développement portuaire élaboré en octobre 2007 par la CCI de Cherbourg et du Nord-Cotentin (pages 13 et 14) :

"Il convient aussi dans la logique de développement du fret, de poursuivre les démarches engagées dans le cadre du projet cherbourgeois d'autoroutes de la mer.

Cherbourg doit en effet se positionner sur les lignes longues et en particulier il apparaît primordial de pouvoir ouvrir un service sur l'Espagne afin de préserver notre hinterland. Le projet cherbourgeois répond à cet objectif, tout en s'appuyant sur le potentiel du port pour le développement du transbordement. Ce projet peut s'inscrire dans le concept des autoroutes de la mer, il consiste à créer un hub à Cherbourg et de développer un réseau de lignes RORO entre les ports de Ferrol, Rosslare, Portsmouth, Ostende et Cuxhaven qui sont regroupé sous l'impulsion de la CCICC, dans le cadre de l'Eurocoast Network Association. Ce fonctionnement en réseau permet d'offrir :

- fréquence de départs ;
- fiabilité ;
- prix compétitifs par rapport au "tout route", ceci en porte-à-porte.

Depuis l'origine du projet en 2004, l'intérêt des transporteurs et chargeurs s'est largement amélioré et les différents contacts avec les chargeurs et les transporteurs ont mis en évidence un potentiel qui justifie le lancement du projet. Il n'en demeure pas moins qu'il faut en prouver la rentabilité auprès des compagnies maritimes qui supporteront le risque ; le développement d'un tel service implique que les coûts de transport porte à porte soit sensiblement inférieurs à celui du tout route. La mise en place de nouvelles mesures contraignantes pour le transport routier peut toutefois avoir un effet moteur sur un tel projet.

Le risque peut être atténué en prenant des navires ro-ro, capables de prendre également de conteneurs chargés sur 2 niveaux sur des remorques spécialisées (cassette, avec des roues de petit diamètre). S'il est plus cher que le porte-conteneur, le navire ro-ro est plus flexible car il peut prendre en charge :

- des remorques ;
- des charges lourdes ou encombrantes sur châssis ;
- des conteneurs sur châssis ;
- des véhicules neufs.

Cette flexibilité peut permettre de garantir un meilleur niveau de remplissage des services. Ce principe d'autoroutes de la mer, comme les autres routes maritimes, nécessite la mise en service de navires de grandes tailles et dotés de moyens de propulsion puissants pour répondre au critère de fiabilité par toute condition de mer.

Ce projet nécessite la mise en place de navires d'une capacité minimale de 120 remorques sur deux routes :

- Cherbourg Espagne ;
- Cherbourg Allemagne.

Les services comprendront au minimum 3 départs par semaine (pouvant être étendus à 6 départs). Des accords commerciaux devront être passés avec les opérateurs des lignes sur la Grande Bretagne et l'Irlande afin de favoriser le transbordement des remorques.

Chaque service, si on se base sur un taux de remplissage de 80 %, se traduira par un trafic supplémentaire de 28 000 remorques ; la concrétisation de ce projet permet donc d'envisager un trafic supplémentaire de 56 000 PL.

Ce projet permet de répondre à deux difficultés constatées lors des tentatives d'ouverture de nouveaux services fret RORO au cours de ces dernières années :

- le développement du transbordement pallie la faiblesse de l'hinterland du port ;
- le maillage du réseau facilitera la montée en puissance de l'activité par rapport à un service "pont à point" qui n'intéresse que l'hinterland de deux ports.

Les simulations réalisées permettent d'établir que le traitement de ces nouveaux trafics est compatible avec le traitement des autres trafics transmanche, il n'y a donc pas d'aménagements spécifiques à prévoir pour développer ce nouveau trafic, il convient toutefois de prendre en compte dans le cadre du remplacement du poste n° 1 les évolutions possibles liées au chargement éventuel de conteneurs sur les navires RORO.

La mise en place de ce projet nécessite toutefois de mobiliser une ou deux compagnies maritimes pour l'exploitation des nouveaux services, étant toutefois précisé que les simulations réalisées permettent d'envisager le développement de ce réseau en ouvrant un premier service avec l'Espagne".

### **ANNEXE n° 3 relative aux disponibilités en zones logistiques liées au port du Havre**

La périphérie havraise compte trois zones principales :

- le parc logistique du Pont de Normandie (75 ha) ;
- la zone du Hode (110 ha) ;
- la zone d'Etainhus (100 ha).

auxquelles il faut ajouter :

- la zone de Port Jérôme (200 ha) ;
- Rouen Vallée de Seine Logistique (200ha) située sur le port de Rouen ;
- la zone d'activités de Bourg Achard ;
- l'ex ZIPEC dont il ne reste que 120 ha dont 80 pour la logistique ;
- la zone des Longs Buissons à Evreux (135 ha dont 60 disponibles).