

LES RETOMBEES REGIONALES DES ACTIVITES COMMERCIALES DES PORTS MARITIMES DE BASSE-NORMANDIE

RAPPORT FINAL

- Décembre 2003 -

Mission réalisée pour le compte de la
DIRECTION RÉGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE BASSE-NORMANDIE

SOMMAIRE

1 – RAPPELS DES OBJECTIFS DE LA MISSION	2
2 – METHODOLOGIE	4
2.1 – METHODOLOGIE GENERALE : UNE APPROCHE CENTREE SUR LA FONCTIONNALITE D'UN PORT ET SUR LES FILIERES	4
2.2 – QUELQUES DEFINITIONS PREALABLES	7
2.3 – LES DIFFERENTS NIVEAUX DE RETOMBES ET METHODES D'EVALUATION UTILISEES	8
3 – MESURE DES RETOMBÉES ECONOMIQUES DES ACTIVITES PORTUAIRES COMMERCIALES	14
3.1 – LES 3 CATEGORIES D'ACTIVITES PORTUAIRES ANALYSEES	14
3.2 – LES RETOMBES DES ACTIVITES COMMERCIALES CLASSIQUES	17
3.3 – LES RETOMBES DES ACTIVITES TRANSMANCHE ET IAN	29
3.4 – LES RETOMBES DES ACTIVITES CROISIERES	54
3.5 – LES AUTRES RETOMBES	68
3.6 – BILAN DES RETOMBES	77
4 – LES ENJEUX EN TERMES D'AMÉNAGEMENT	80
4.1 – LES ACCES TERRESTRES DES PORTS EN LIEN AVEC LEUR HINTERLAND	81
4.2 – LES ACTIVITES COMMERCIALES PORTUAIRES ET LEUR ENVIRONNEMENT LOCAL	95
4.3 – LE CONTEXTE REGIONAL ET INTER-REGIONAL	119

1 – RAPPELS DES OBJECTIFS DE LA MISSION

- La région Basse-Normandie dispose de 4 ports maritimes de commerce (Caen-Ouistreham, Cherbourg, Granville et Honfleur) qui ont traité 7,4 millions de tonnes en 2002 et 2,7 millions de passagers.
Bien sûr, ces trafics paraissent faibles au regard de l'importance des ports Haut-Normands proches (90 millions de tonnes) et des trafics passagers qui transitent par Calais (28 millions de passagers). Toutefois, les retombées économiques et sociales locales et régionales existent et sont très loin d'être négligeables.
Par ailleurs, il est devenu totalement inopportun de limiter l'importance d'un port à ses trafics exprimés en tonnages.
- Au-delà des tonnages, nous pressentons en effet que les ports Bas-Normands constituent des pôles générateurs d'emplois et de richesses, mais aussi des pôles dynamisants qui permettent de cristalliser des infrastructures et des activités économiques industrielles et de services. En effet, les ports maritimes constituent des équipements structurants à l'échelle régionale, nationale et européenne.
Or, à ce jour, le seul indicateur de mesure de cette activité portuaire est le tonnage et le nombre de véhicules et de passagers qui transitent par les ports. Cette unité aussi nécessaire et représentative soit-elle, n'est pas suffisante pour les raisons suivantes :
 - Elle n'est pas représentative du poids économique réel d'un port et des activités associées,
 - Elle ne correspond pas vraiment aux attentes d'acteurs politiques, pourtant de plus en plus étroitement associés au fonctionnement des ports via leur participation aux investissements et dans l'avenir, dans leur gestion.
 - Elle ne permet pas de situer l'implication économique et sociale d'un port dans son environnement local et régional,
 - Enfin, elle ne permet aucune comparaison avec d'autres secteurs d'activités où les unités de mesure s'expriment plutôt en emplois et valeur ajoutée.

Dans tous les cas de figure, cette seule unité de tonnage sous-estime et dévalorise même la fonction portuaire. Elle ne reflète pas du tout le poids de cet équipement et la réalité de son fonctionnement.

- La connaissance des retombées de l'activité portuaire est un outil nécessaire pour les différentes institutions, les ports eux-mêmes, mais aussi les Collectivités de plus en plus sollicitées pour participer financièrement dans diverses opérations portuaires.
Il s'agit véritablement d'un outil d'aide à la décision destiné à guider les choix publics et les orientations de développement.
Pour les ports, cette détermination est également importante car leur fonction et leur rôle est trop souvent méconnu et ignoré. En effet, l'activité portuaire a rarement le poids économique qui lui revient car on limite trop souvent son poids à celui des retombées directes. Or, cette étude le confirmera vraisemblablement, le poids des retombées indirectes et induites est très souvent nettement supérieur à celui de son poids direct.
En outre, cette mission a donc aussi comme objectif de définir une méthode cohérente à l'ensemble des ports Bas-Normands afin de rendre capable toute comparaison.
Enfin, à l'heure où le débat sur la décentralisation est engagé en France, cette démarche est tout à fait opportune pour éclairer les différents acteurs économiques, politiques et sociaux sur le paysage portuaire régional.
- L'importance d'un port se mesure donc en termes d'emplois et de valeur ajoutée, indicateurs déterminés selon une répartition géographique donnée qui ne peut se limiter aux agglomérations portuaires.
Bien sûr, des chiffres sont parfois émis sur les retombées économiques et sociales des ports, mais comment sont-ils élaborés ?
En effet, il ne semble pas qu'une démarche cohérente à l'ensemble des ports Bas-Normands ait déjà été réalisée. De même, différentes méthodes de calcul, parfois discutables et souvent très globales, sont ponctuellement utilisées (ratio selon les tonnages compensés, etc.).
- Outre la détermination des retombées des activités portuaires, cette mission tend aussi à intégrer le débat de l'aménagement des ports au sein des grands débats territoriaux actuellement engagés à différentes échelles spatiales : les agglomérations, les bassins d'emplois, les régions et les relations inter-régionales.
- Ce Rapport s'articule donc autour de 2 volets bien distincts :
 - Le 1^{er} est centré l'évaluation et l'analyse des retombées des activités portuaires
 - Le 2^{ème} est axé sur les problématiques d'aménagement en liaison avec les activités portuaires.

2 – METHODOLOGIE

2.1 – METHODOLOGIE GENERALE : UNE APPROCHE CENTREE SUR LA FONCTIONNALITE D'UN PORT ET SUR LES FILIERES

Il n'existe malheureusement pas de méthodologie unique et harmonisée à l'ensemble des ports et des activités portuaires. Les enjeux sont en effet importants tandis que les situations portuaires sont très différentes. Ainsi, en fonction de ces enjeux, certains ports sont conduits à adopter des méthodes parfois très discutables.

Cela pose bien évidemment le problème de ceux qui les font. Pour diverses raisons, un port aurait plutôt tendance à accentuer son importance.

Sollicitée par la DRE Basse-Normandie, la présente étude est tout à fait objective.

Bien sûr, les choix méthodologiques et les moyens d'évaluation sont tout à fait discutables, mais ils sont toujours clairement explicités et ont été débattus et adoptés dans le cadre des différents Comités de Pilotage.

En fait, il ne semble pas y avoir de méthode optimale. Cela est d'autant plus vrai que les sources d'informations sont lacunaires. Cela oblige donc à réaliser des évaluations qui sont par définition, totalement arbitraires. Plus on s'éloigne géographiquement et fonctionnellement du port, et plus les choix deviennent discutables.

Pour assurer toute la crédibilité à une telle mission, il est donc absolument primordial de bien expliciter la méthode et d'indiquer les ratios utilisés lors des évaluations.

TM L'OBJET : LA FONCTIONNALITE PORTUAIRE

Un port est avant tout un maillon d'une chaîne de transport-logistique. Il constitue donc un outil technique dont la fonction première est d'assurer la continuité entre des transports terrestres et des transports maritimes.

Il s'agit d'un outil au service du tissu économique situé dans l'aire d'influence du port. Cette notion d'aire d'influence reste très floue. Par ailleurs, son extension géographique varie en fonction des filières concernées. Elle peut être très réduite dans le cas d'une filière dite de « produits pauvres » comme les agrégats par exemple. Elle peut être beaucoup plus vaste dans le cas de filières dites « plus riches » ou « plus spécifiques » (spécialisation sur une technique de transport maritime ou une destination outre-mer). Dans le 1^{er} cas, la dépendance géographique au port est très forte et l'aire d'influence plutôt limitée. Dans le second, la dépendance est souvent moins forte (niveau de captivité de plus en plus faible avec l'éloignement) et peut conduire le port à élargir son aire d'influence bien au-delà de sa de proximité.

Cette approche conduit ainsi à définir un champ d'analyse tout à fait spécifique.

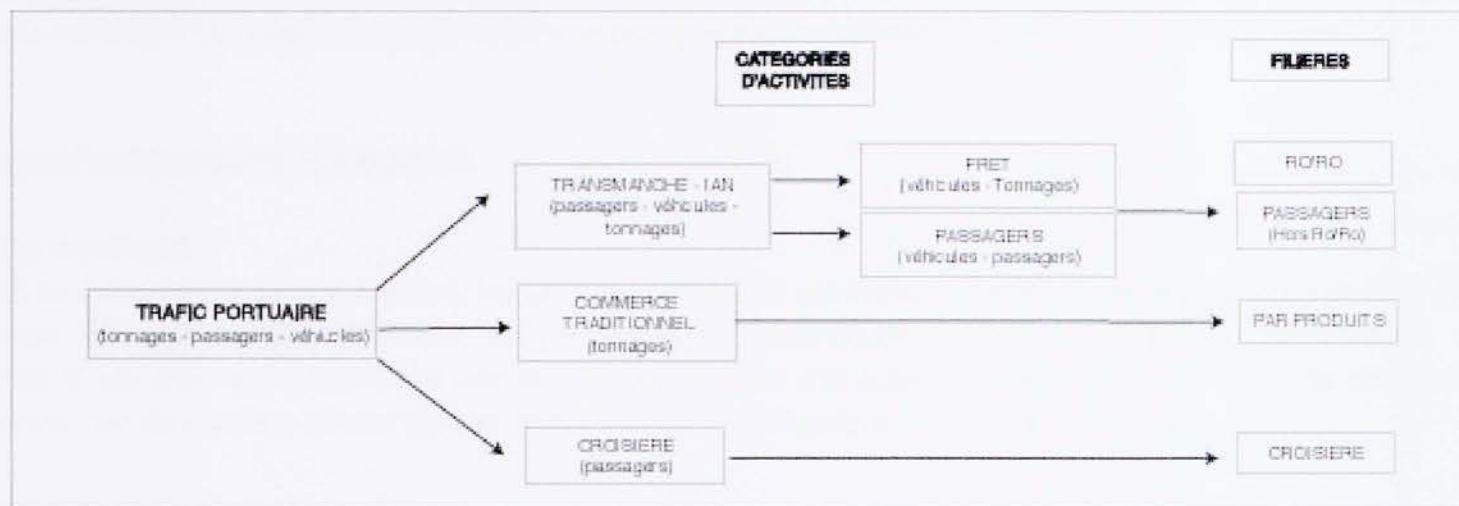
En effet, il convient d'être prudent en ce sens que cette étude est centrée sur les activités commerciales des ports. Cela diffère de nombreuses autres études centrées sur les ports. **Ici, c'est bien la fonction portuaire qui est au cœur de l'analyse et non le port en tant qu'entité administrative ou géographique.**

Le problème de l'hétérogénéité des études en la matière vient d'ailleurs en grande partie de cette approche centrée sur le port. En effet, les limites d'un port sont très différentes et souvent reliées à des limites administratives. Or, celles-ci diffèrent considérablement selon les statuts, les modes de gestion, les pays, etc. (domaine public maritime, limites des concessions, limites communales, etc.). Ainsi, certaines études intègrent des zones d'activités industrielles ou même l'agglomération attenante même si les activités qui y sont localisées n'ont plus aucun lien avec la fonction portuaire.

En fait, la question revient à savoir ce qui compte le plus : le port en tant qu'équipement tout à fait spécifique destiné à assurer le transit entre un espace maritime et un espace terrestre (voire même des fonctions de transbordement mer-mer), ou le port en tant qu'entité géographique ou administrative globale ?

La présente étude a choisi la 1^{ère} option qui semble être la plus appropriée pour apporter de véritables réponses aux enjeux liés aux fonctions portuaires. Bien sûr, les autres liens qui peuvent exister entre le développement économique global et l'existence de ports en tant que réserves foncières par exemple, ne doivent en aucun cas être totalement occultés.

La méthodologie spécifique à ce type d'étude est clairement explicitée dans un chapitre suivant.



Nous avons distingué 3 principales catégories d'activités :

- Les activités commerciales classiques ou traditionnelles (termes choisis par commodité et non dans un sens péjoratif)
- Le transmanche (liaisons avec les Iles Britanniques par car-ferries et frétiers) et les services avec les Iles Anglo-Normandes¹
- La croisière maritime

¹ En accord avec le Comité de Pilotage, les liaisons maritimes entre Granville et les Iles de Chausey ont été exclues du champ d'étude car elles s'apparentent plus à une fonction de desserte à vocation touristique dominante qu'à une véritable fonction de transit. Seules, les retombées directes ont cependant été considérées.

La segmentation de ces différentes catégories d'activités permet ensuite de distinguer des filières définies selon des produits, modes de conditionnement ou technique de transport-manutention.

Cette approche par filières est tout à fait spécifique. Elle reflète parfaitement la réalité du fonctionnement des chaînes de transport-logistique associées aux ports en dépassant la globalisation des retombées des activités portuaires. Enfin, elle s'inscrit dans un cadre méthodologique nettement plus approprié pour évaluer le plus précisément possible les retombées économiques.

2.2 – QUELQUES DEFINITIONS PREALABLES

TM LES ACTIVITES ANALYSEES

Conformément au cahier des charges proposé, les activités portuaires suivantes ont été exclues du champ d'étude : pêche et activités liées (aquaculture, conchyliculture, mytiliculture, etc.), réparation et construction navales, plaisance et arsenal militaire.

Par contre, dans le cas d'un lien direct entre une activité portuaire et une activité de réparation navale, cette dernière peut alors être considérée comme liée de manière directe (et être intégrée dans la catégorie « *services aux navires* »).

TM LA DETERMINATION DE LA ZONE GEOGRAPHIQUE

Nous avons considéré toute la région Basse-Normandie dans l'approche géographique afin de connaître le niveau de pénétration des ports maritimes régionaux. Ne sont alors considérés que les emplois attachés à des établissements localisés en Basse-Normandie. Cette détermination est très importante dans le cas de Honfleur qui est limitrophe de la région Haute-Normandie.

TM LES UNITES DE MESURES

2 catégories d'unités de mesures :

- **L'emploi** : il s'agit du nombre d'emplois (ou parfois, le nombre d'équivalent temps complet – ETC). Cette donnée est particulièrement importante car la création d'emplois est l'un des principaux objectifs des acteurs politiques et sociaux. Toutes les politiques s'appuient sur cette unité de mesure. Bien évidemment, cette donnée sociale est imparfaite car elle ne permet pas toujours d'évaluer la véritable retombée économique d'une activité (diversité des catégories d'emplois et de la masse salariale associée).

- **La valeur ajoutée** : en termes économiques, il s'agit de la 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. Il s'agit d'une variable financière qui complète la valeur sociale caractérisée par l'emploi. Toutefois, en l'absence de données suffisamment précises fournies par les entreprises, son mode de calcul doit faire appel à des ratios généraux dont le choix peut parfois être discutable.

2.3 – LES DIFFERENTS NIVEAUX DE RETOMBEES ET LES METHODES D'EVALUATION UTILISEES

Nous retrouvons les 3 niveaux de catégories classiques, à savoir, les activités directes, indirectes et induites.

Notons toutefois, qu'ici, l'approche est singulièrement différente de nombreuses autres études en ce sens qu'elle est centrée sur la fonctionnalité du port (Cf. chapitre précédent) **et s'appuie sur l'approche par filières. Cela signifie que la définition des différentes catégories varie et doit être clairement explicitée.**

Cf. plus loin les schémas des différentes catégories d'activités :

- Commerce traditionnel : doc. n°4 page 18
- Transmanche – IAN : doc. n°17 page 32
- Croisière : doc. n°19 page 57

2.3.1 - LES ACTIVITES DIRECTES

- Définition :

Il s'agit des activités dont l'existence est directement associée à la fonctionnalité portuaire. Elles correspondent donc aux différents métiers intervenant dans le transit portuaire allant du navire jusqu'au quai portuaire (fonction d'interface du port).

Ainsi sont intégrés dans cette catégorie tous les acteurs qui interviennent directement sur les flux (traitement des marchandises sur port dont manutention), les gestionnaires de ces flux (agents et compagnies maritimes, commissionnaires, etc.), les acteurs portuaires

qui permettent au port d'assurer cette fonctionnalité (services de l'Etat, Autorités portuaires) et les acteurs au service de l'accueil des navires (services aux navires et au bord). Peuvent également être associés les emplois maritimes lorsque ceux-ci sont durablement associés au fonctionnement des ports.

La définition des emplois directs est approximativement la même pour la majorité des études réalisées en la matière. Toutefois, certaines intègrent tous les emplois des sociétés qui interviennent sur un port (y les emplois administratifs des sièges sociaux par exemple).

La sous-traitance des travaux portuaires n'est pas intégrée ici, mais indiquée dans les emplois induits. En effet, s'agissant de sociétés de BTP, chaudronnerie, etc., ces activités sont plutôt liées aux investissements et aux coûts de maintenance engagés par les activités directes. Les sociétés concernées n'interviennent pas directement sur l'organisation du port dans sa fonctionnalité principale (assurer le transit).

Les emplois directs ont été classés en 7 catégories :

- 1 – Emplois maritimes : navigants dont l'armateur est basé ou dispose d'une représentation dans la région
- 2 – Agents-compagnies : emplois des agences maritimes hors dockers (consignation, transit, commissionnaire, administratif divers, etc.) et emplois des compagnies maritimes et armateurs (administratifs et opérationnels sur terminaux).
- 3 – Services pour le bord : courtage, avitaillement, soutage, nettoyage, récupération des déchets, etc.
- 4 – Services aux navires : pilotage, lamanage, remorquage, réparation navale.
- 5 – Services généraux : il s'agit principalement des services de l'Etat : capitainerie, police, douanes, PAF, gendarmerie, affaires maritimes, inspections navires, personnels techniques, d'exploitation et administratifs, notamment des DDE et Services maritimes (éclusiers, pontiers, personnel d'entretien, dragage, signalisation maritime, bureaux d'études et des travaux, etc.). Sont également intégrées dans cette catégorie, les activités liées à la sécurité et la sûreté lorsqu'elles émanent de sociétés privées.
- 6 – Les services généraux des autorités portuaires : emplois administratifs et de maintenance des concessionnaires d'outillage public comme CCI et autre Etablissement Public, ainsi que les autres collectivités concédantes (Conseil Général)
- 7 – Services manutention et traitement marchandises : dockers, grutiers, sociétés et autres coopératives de manutention et de stockage portuaire (bord à quai).

- Outils d'évaluation :

- . Listing exhaustif des différents établissements et des emplois associés avec le détail par port, par fonction (7 classes) et par filière,
- . La répartition par 3 grandes catégories d'activités a été réalisée selon la répartition effective des emplois ou à partir d'ETC calculés selon différents ratios (CA, escales, tonnages, temps, etc.),
- . La détermination des données a été réalisée à partir d'entretiens directs avec les établissements concernés (Cf. liste en annexe 1). Elle correspond souvent à la situation au cours du 1^{er} semestre 2003,
- . Les données financières (valeur ajoutée, masse salariale, etc.) ont souvent été calculées à partir des ratios généraux établis par l'INSEE par secteurs d'activités,

2.3.2 - LES ACTIVITES INDIRECTES

Il existe d'importantes différences selon les études.

- Définition :

Il s'agit des activités qui interviennent dans le cadre de chaînes de transport des trafics qui transitent par les ports.

Elle diffère totalement selon les ports et les méthodes. Par exemple, la méthode d'évaluation de la DTMPL comptabilise dans cette catégorie les emplois industriels selon 3 niveaux. Dans son second niveau (industries alimentées par voie maritime), elle ne retient que les industries implantées dans la circonscription d'un port ou dans la communauté urbaine où est situé le port. Par contre, elle intègre aussi les activités transport, ce qui est également le cas dans la présente étude...

- Méthodes d'évaluation (Cf. annexes 2,3 et 4) :

Pour évaluer ces emplois 2 méthodes sont fréquemment employées : celle des masses ou agrégation qui prend la totalité des emplois et la valeur ajoutée de l'établissement concerné, et celle des flux qui effectue un ratio en fonction de l'usage effectif du port par rapport à l'activité globale de l'établissement (effectifs réels ou en ETC calculés à partir des tonnages, CA, etc. réalisés avec le port).

Ici, a été privilégiée la 2^{ème} option qui consiste à n'attribuer que la part théorique associée à l'activité portuaire.

- Outils d'évaluation :

- . Listing le plus exhaustif possible des établissements et des emplois associés avec le détail par port et par filière,
- . La répartition par 3 grandes catégories d'activités a été réalisée selon la répartition effective des emplois ou le plus souvent à partir d'ETC calculés selon différents ratios (tonnages, rotations, etc.). En effet, s'agissant par exemple d'emplois de chauffeurs routiers, il s'agit toujours d'évaluation en ETC,
- . La détermination des données a parfois été réalisée à partir d'entretiens directs avec les établissements concernés (Cf. liste en annexe 1). Elle correspond souvent à la situation au cours du 1^{er} semestre 2003 pour les effectifs obtenus suite à des entretiens directs sinon, elle correspond à l'année 2002 (évaluations),
- . Les données financières (valeur ajoutée, masse salariale, etc.) ont été calculées à partir des ratios généraux établis par l'INSEE par secteurs d'activités,
- . Utilisation des résultats des enquêtes transmanche et croisières (cf. méthodologie de ces enquêtes en annexes 2,3 et 4).

2.3.3 - LES ACTIVITES INDUITES

C'est au niveau des retombées induites que les divergences méthodologiques sont les plus importantes. Notons par exemple que la définition de ces activités dans les ports du Benelux est souvent très large puisqu'elle intègre la quasi-totalité des activités présentes dans le périmètre du port (qu'elles transitent ou non par ses installations et l'effectif total est comptabilisé) ainsi que l'effectif total de ces entreprises. Certaines évaluations considèrent même que toute activité exportant ou important via le port est intégrée dans les activités induites (ex : évaluation des ports Irlandais) et ceci, quelle que soit le niveau de cette activité.

- Dans le cadre de la présente mission ont été définis plusieurs niveaux d'activités induites :

TM **Les activités induites de niveau 1 :**

Il s'agit d'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 flux de passagers consommateurs de services ou en tant qu'outil pour assurer les expéditions et les approvisionnements des marchandises issues ou destinés aux entreprises

régionales. Pour les marchandises, il s'agit du « bout de la chaîne », le 1^{er} destinataire ou le dernier expéditeur des marchandises. Le critère retenu n'est pas du tout géographique, mais fonctionnel puisque des entreprises qui dépendraient à 100% pour leurs approvisionnements ou leurs expéditions d'un port peuvent être associées au port en tant que retombée induite même sans y être implantées directement. Inversement, des entreprises implantées dans le périmètre portuaire (limites du DPM par exemple) mais qui ne réalisent aucune activité commerciale avec le port, ne sont pas comptabilisées ici.

A l'intérieur de cette catégorie nous avons ensuite qualifié le niveau de dépendance des sociétés concernées en distinguant :

- . **Les activités induites dépendantes** : celles qui ne seraient pas localisées là où elle le sont aujourd'hui si elles n'avaient pas la possibilité d'utiliser le port (dépendance totale à la fonctionnalité portuaire).
- . **Les activités induites concernées** : celles qui utilisent les services du port pour assurer le transit de tout ou partie de leurs marchandises, mais sans être pour autant totalement dépendantes (car il existe des alternatives modales ou d'autres ports).

TM **Les activités induites de niveau 2 et au-delà :**

Il s'agit des activités de tous types (BTP, services commerciaux, administrations, etc.) résultant de l'effet multiplicateur des revenus financiers distribués par les activités des autres catégories d'activité associées (directes, indirectes et induites de 1^{er} niveau). Ici, nous nous limiterons aux activités induites de niveau 3 associées aux seules retombées directes.

TM **Les autres activités induites :**

Il s'agit des activités sans aucun lien avec la fonctionnalité commerciale du port, mais qui peuvent lui être associées en ce sens qu'elles bénéficient d'une opportunité foncière dans le cadre d'implantation sur le DPM ou dans le périmètre de la concession portuaire.

- Outils d'évaluation (Cf. annexes 2, 3 et 4) :

TM **Les activités induites de niveau 1 :**

- . Listing le plus exhaustif possible des établissements et des emplois associés avec le détail par port et par filière,
- . La répartition par 3 grandes catégories d'activités a été réalisée selon la répartition effective des emplois ou le plus souvent à partir d'ETC calculés selon différents ratios (ex : part des approvisionnements ou expéditions réalisée par le port),

- . La détermination des données a parfois été réalisée à partir d'entretiens directs avec les établissements concernés (Cf. liste en annexe 1). Elle correspond souvent à la situation au cours du 1^{er} semestre 2003 pour les effectifs obtenus suite à des entretiens directs sinon, elle correspond à l'année 2002 (évaluations),
- . La distinction entre les induites dépendantes et concernées a été réalisée en fonction du lien de dépendance avec le port. Cette détermination est parfois subjective,
- . Les données financières (valeur ajoutée, masse salariale, etc.) ont été calculées à partir des ratios généraux établis par l'INSEE par branches d'activités,
- . Utilisation des résultats des enquêtes transmanche et croisières (cf. méthodologie de ces enquêtes en annexes 2 à 5).

TM Les activités induites de niveau 2 et au-delà :

- . Utilisation d'une méthode classique qui consiste à comptabiliser la totalité de la masse salariale, à soustraire le taux d'épargne national afin d'évaluer les dépenses de consommation. Est ensuite utilisé un ratio global de dépenses nécessaires (CA) dans les services et commerces finaux pour générer 1 ETC. L'hypothèse d'une consommation totalement régionale est réalisée,
- . Evaluation des retombées dans le secteur du BTP par la détermination du niveau moyen annuel des investissements réalisés par les Autorités portuaires. S'agissant parfois de travaux spécialisés, des entreprises extra-régionales sont parfois sollicitées. Pour chaque catégorie de travaux a été évaluée la part des entreprises régionales.

TM Les autres activités induites :

- . Listing exhaustif des établissements et des emplois associés avec le détail par port,
- . Les données ont été obtenues à partir des répertoires des entreprises fournis par l'INSSE ou les CCI
- . Données des CCI
- . Les données financières de la taxe professionnelle (TP) sont issues des services fiscaux de la Manche et du Calvados
-

3 – MESURES DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES ACTIVITES PORTUAIRES COMMERCIALES

3.1 – LES 3 CATEGORIES D'ACTIVITES PORTUAIRES ANALYSEES

- L'ensemble des 4 sites portuaires de Basse-Normandie a traité **un volume de trafic d'environ 7,5Mt en 2002**. Ce trafic global n'a que faiblement progressé au cours de la dernière décennie puisqu'il s'établissait déjà autour de 7,1Mt en 1994, mais il avait atteint jusqu'à 7,7Mt en 1995.

Cette activité se répartit au sein de 4 ports marqués par des situations et des évolutions très différentes :

- Cherbourg réalise 58% de l'activité portuaire globale avec un trafic supérieur à 4Mt depuis 10 ans. Il se situe d'ailleurs au 10^{ème} rang national. Toutefois, il reste profondément dominé par l'activité transmanche qui concentre entre 90 et 95% de son trafic (voire même 99% en 2001).
- Caen-Ouistreham réalise environ 1/3 du trafic portuaire régional avec un tonnage moyen compris entre 2,5 et 2,8Mt. Depuis la disparition de la SMN en 1993 qui assurait 2/3 de l'activité totale du port (avec un trafic compris entre 1,5 et 1,7Mt), le port n'a pas réussi à dépasser la barre des 3Mt, ni même celle des 4Mt, record historique qu'il avait atteint en 1990. L'activité transmanche a certes pris le relais pour concentrer environ 70% du trafic du port, mais pour autant, la place de l'activité commerciale traditionnelle n'est pas du tout négligeable.
- Le site portuaire de Honfleur assure un tonnage moyen de 600 000t à partir de ses installations en bord de Seine. En effet, les bassins intérieurs ne sont plus utilisés que très ponctuellement pour l'activité commerciale de marchandises. La position de Honfleur est tout à fait particulière en ce sens que les bassins intérieurs sont gérés par le Conseil Général du Calvados tandis que les installations en Seine le sont par le Port Autonome de Rouen et sont exploitées par un établissement public (EMRH²) associant le Port Autonome de Rouen à la CCI du Pays d'Auge. Par ailleurs, au niveau du Pont de Normandie, le port de Honfleur dispose d'un appontement à usage privatif pour la société Miroline et d'un appontement public actuellement utilisé par la société des Carrières de la Seine (groupe Lafarge).

² EMRH : Etablissement Maritime de Rouen Honfleur

- Enfin, le site de Granville a une activité très variable comprise depuis 4 ans entre 150 et 200 000t.
- Le document n°3 de la page suivante présente le détail des différentes filières dans chacun des ports au cours de l'exercice 2002. Il illustre la relative diversité des filières présentes à Caen-Ouistreham en comparaison avec les autres ports.
- Tous les ports ont une activité passagers, mais sous des formes différentes :
 - Ferries, frétiers et NGV en liaisons avec les Iles Britanniques à Cherbourg et Caen-Ouistreham,
 - Navires à passagers piétons en lien avec Jersey à Granville,
 - Navires à passagers piétons avec diverses destinations comme Chausey à Granville ou l'autre rive de la Seine et Paris à Honfleur,
 - Navires de croisières maritimes à Cherbourg, Caen-Ouistreham et Honfleur.

Document n°2 : Synthèse des principaux trafics selon les 3 catégories d'activités étudiées (année 2002).

<i>En milliers</i>	COMMERCE TRAD.		TRANSMANCHE-IAN				CROISIERES		TOTAL			
	<i>Tonnes</i>	%	<i>Tonnes (1)</i>	%	<i>Nbre passagers</i>	%	<i>Nbre passagers</i>	%	<i>Tonnes</i>	%	<i>Nbre passagers</i>	%
Caen-Ouistreham	692	40	1 735	30	895	35	1,3	5	2 426	33	897	35
Cherbourg	351	20	3 977	70	1 608	64	16,5	65	4 328	58	1 625	64
Granville	155	9	0	-	24	1	0	-	155	2	24	1
Honfleur	535	31	0	-	0	-	7,7	30	535	7	7,7	Neg.
TOTAL	1 733	100	5 712	100	2 527	100	25,5	100	7 444	100	2 554	100

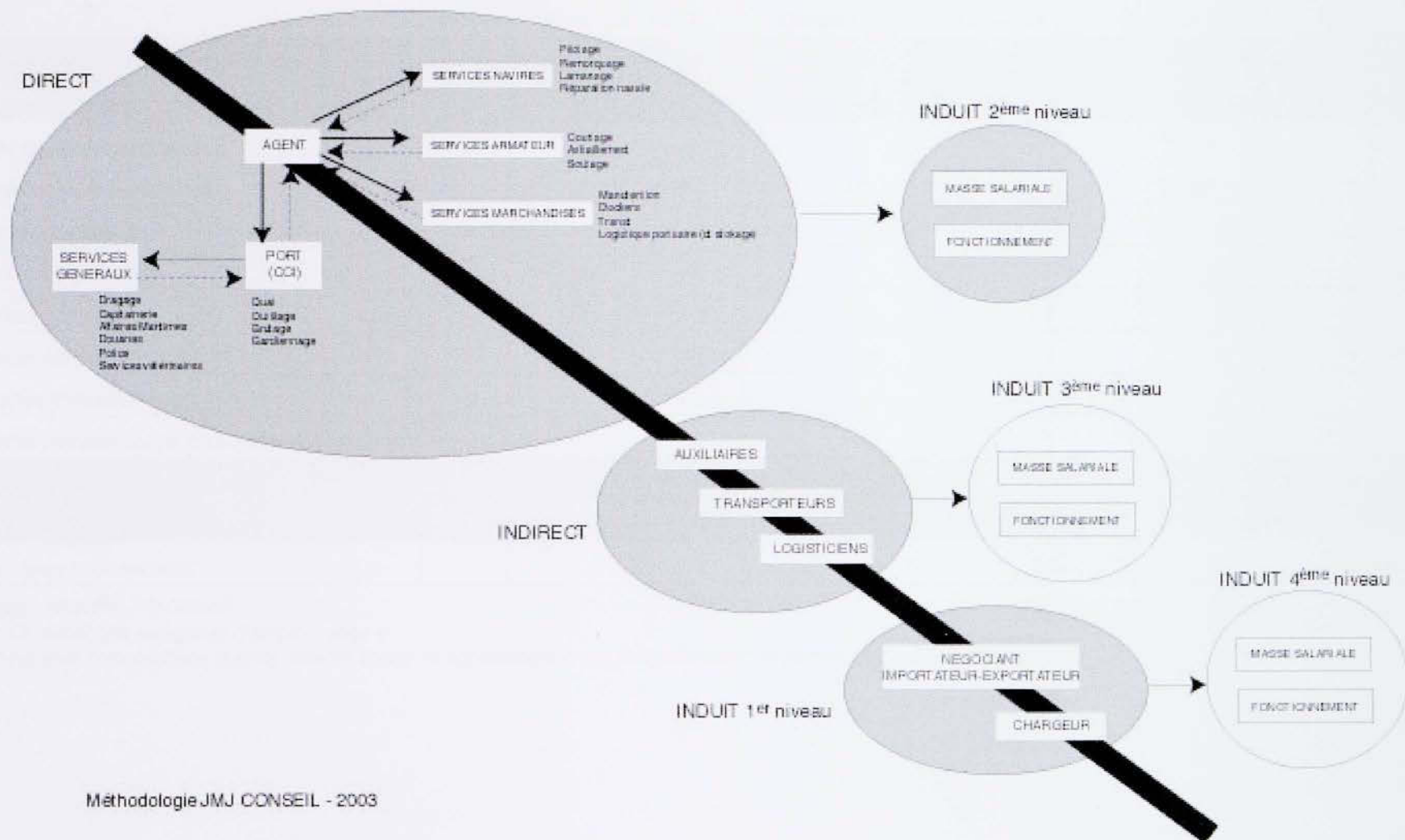
(1) : Notons que le tonnage des trafics transmanche comprend le poids des marchandises transportées à bord des camions ainsi que les tares des véhicules commerciaux et de tourisme (comme cela est pratiqué dans tous les ports français). Ainsi, les marchandises des camions représentent un trafic de 2,7Mt et les tares, 3Mt.

		CAEN		CHERBOURG		GRANVILLE		HONFLEUR	
		Moy. 98/02	2002	Moy. 98/02	2002	Moy. 98/02	2002	Moy. 98/02	2002
Céréales + pois	Sortie	414 000	251 000	-	-	-	-	-	-
Engrais	Entrée	101 000	116 600	-	-	11 500	6 000	131 000	75 000
Bois	E (S)	85 800	81 000	-	-	400	1 000	194 500	168 000
Ferrailles	Sortie	67 200	70 400	-	-	41 000	43 000	-	-
Hydrocarbures	Entrée	8 200	-	-	-	3 500	-	nd	150 000
Houille	Entrée	69 700	62 600	-	-	-	-	-	-
Enrochements	Sortie	-	-	106 700	320 100	-	-	-	-
Graviers et sables	Sortie	-	-	11 300	4 900	95 000	105 000	nd	95 300
Mélasse	Entrée	16 100	12 000	-	-	-	-	-	-
Laitiers	Entrée	12 800	29 500	-	-	-	-	-	-
Fonte	Entrée	10 500	10 500	-	-	-	-	-	-
Sel	Entrée	5 200	4 900	-	-	-	-	-	-
Ligne Algérie	Sortie	11 400	7 400	-	-	-	-	-	-
Explosifs	Entrée	-	-	1 300	1 600	-	-	-	-
Voitures neuves	E/S	-	-	27 000	-	-	-	-	-
Nucléaire	E/S	-	-	200	800	-	-	-	-
Divers	E/S	30 400	13 400	3 900	1 300	-	-	nd	47 000
TOTAL PORT DE COMMERCE		832 300	659 300	150 400	328 700	152 000	154 700	616 000	535 200
TRANSMANCHE		1 722 400	1 734 500	3 789 400	3 976 600	-	-	-	-
Soutage		30 840	32 300	11 200	22 200	-	-	-	-
TOTAL MARCHANDISES		2 585 600	2 426 000	3 952 800	4 327 700	152 000	154 700	616 000	535 200
Passagers Transmanche		924 500	894 600	1 516 900	1 608 400	-	-	-	-
Passagers Chausey		-	-	-	-	132 000	143 000	-	-
Passagers Jersey		-	-	-	-	30 000	24 000	-	-
Passagers Croisières		500	1 300	13 800	16 500	-	-	5 200	7 700
TOTAL PASSAGERS		925 000	895 900	1 529 000	1 624 900	162 000	167 000	5 200	7 700

3.2 – LES RETOMBÉES DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE TRADITIONNELLE

3.2.1 – PRÉSENTATION GÉNÉRALE

- L'activité commerciale traditionnelle des ports Bas-Normands représente **un trafic d'environ 1,7 millions de tonnes** se répartissant globalement de la manière suivante : 40% à Caen, 30% à Honfleur, 20% à Cherbourg et 10% à Granville.
- **Cette activité est soumise à d'importantes variations annuelles.** Au cours de la dernière décennie, elle a évolué entre 1,3Mt et un peu plus de 2Mt. En fait, il s'agit pour 2/3 de trafics de produits en vrac (céréales, agrégats, produits pétroliers, etc.). Or, ceux-ci subissent d'importantes variations en fonction des contrats ou d'aléas. Parmi eux figurent les agrégats qui représentaient en 2002, environ 550 000t contre une moyenne de 300 000t au cours des 5 dernières années. L'obtention d'un contrat dans le cadre des travaux de Port 2000 par les carrières du nord Cotentin a permis au port de Cherbourg de gagner un trafic d'enrochements de 300 000t en 2002. De même, les céréales ont représenté 250 000t à Caen en 2002 alors qu'en moyenne sur 5 années, leur trafic s'élevait autour de 400 000t et même 600 000t en 1999. Ces exemples illustrent les fortes variations auxquelles sont soumis les trafics traditionnels. Seules quelques filières moins nombreuses s'appuyant sur des bases contractuelles et commerciales plus stables connaissent des évolutions plus modérées (bois, trafics des lignes régulières et secondairement les engrais).
- Comme l'illustre le document n°3 de la page précédente, le port de Caen-Ouistreham présente la plus grande diversification de filières.
- L'approche méthodologique de cette activité est présentée par le document n°4 de la page suivante. Les retombées sont synthétisées dans le document n°5.
Cf. méthodologie en annexe 2.



Document n°5 : Tableau de synthèse des retombées liées à l'activité commerciale traditionnelle en termes d'emplois (*année 2003*).

	Réf. (1)	CAEN-OUISTREHAM	CHERBOURG	GRANVILLE	HONFLEUR (2)	TOTAL
TOTAL EMPLOIS concernés		722	78	75	410	1 285
TOTAL EMPLOIS DIRECTS (Cf. détails page n°9)		158	48	18	68	292
<i>Dont Emplois maritimes</i>	1	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Dont Emplois portuaires</i>		<i>158</i>	<i>48</i>	<i>18</i>	<i>68</i>	<i>292</i>
Agents-compagnies	2	20	11	2	9	42
Services pour le bord	3	0	0	0	0	0
Services aux navires	4	21	10	2	0	33
Services généraux	5	56	15	7	6	84
Autorités Portuaires	6	6	2	2	3	13
Services manutention et traitement marchandises	7	55	10	5	50	120
TOTAL EMPLOIS INDIRECTS (TRANSPORTS-LOGISTIQUE)		45	14	7	15	81
TOTAL EMPLOIS INDUITS (NIVEAU 1)		519	16	50	327	912
<u>DONT</u> : INDUITS DEPENDANTS		194	16	50	76	336

Source : enquête JMJ Conseil

(1) : Cf. détail des catégories d'emplois page 9

(2) : Ne sont comptabilisés que les salariés basés ou appartenant à des établissements implantés en Basse-Normandie.

3.2.2 – LES RETOMBÉES DIRECTES DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE TRADITIONNELLE

Cette activité génère près de 300 emplois directs dans la région. Notons qu'un certain nombre d'emplois directs concernant Honfleur ne sont pas comptabilisés ici car ils relèvent d'organismes ou d'entreprises qui ne sont pas implantés dans la région Basse-Normandie.

- **La manutention : 41% des emplois (120) :**

La manutention des marchandises, 1^{ère} fonction portuaire concerne donc directement 120 salariés (auxquels d'ajoutent les emplois administratifs comptabilisés dans un autre registre).

Les personnels dockers sont bien évidemment intégrés (y compris les intérimaires en ETC) ainsi que les personnels grutiers (CCI, EMRH) et les personnels des sociétés privées qui opèrent sur installations privatives et dédiées, et sur les terre-pleins. Sont aussi comptabilisés les personnels des opérateurs opérant dans les entrepôts situés en arrière direct des quais.

Il existe une très grande disparité selon les ports. Caen et Honfleur concentrent près de 90% de ces emplois. A Honfleur, ces emplois concernent même 3/4 des emplois directs contre 1/3 à Caen. L'importance de cette catégorie à Honfleur est aussi liée à la sous-estimation d'autres emplois portuaires directs (Cf. après).

En fait, cette disparité tient directement aux catégories de marchandises traitées et à l'existence ou non d'activités logistiques en bord à quai (Cf. plus loin).

- **Les services de l'Etat et des gestionnaires des ports : 32% des emplois (95)**

Près de 1/3 des emplois directs sont le fait des différents services de l'Etat et secondairement, des gestionnaires des équipements portuaires (notamment les CCI).

Concernant les services de l'Etat (et du Département pour Granville), il s'agit pour l'essentiel des services de la DDE dans leurs multiples fonctions :

- . maîtrise d'œuvre des travaux de construction et d'entretien des infrastructures,
- . services destinés à assurer le fonctionnement général du port (écluses, capitainerie, phare et balises, dragage par exemple),
- . enfin, services de police du port et de contrôle aux frontières (douanes, sécurité des navires).

La proportion de ces emplois est sous-estimée à Honfleur car de nombreux postes sont assurés par les personnels du Port Autonome à partir de Rouen ou de Port-Jérôme.

Les emplois des gestionnaires des ports comprennent les salariés administratifs des CCI dans le cadre des concessions et ceux de l'EMRH pour Honfleur. Les salariés des CCI ayant des fonctions autres sont repris dans les autres postes (ex : remorquage ou grutage).

- **Les agents : 15% des emplois (42)**

Il s'agit en réalité des « commerciaux » du port. Il s'agit des agents, des représentants des armateurs ou des chargeurs, etc. Leur nombre est souvent très limité dans un port : 3 à Caen, Cherbourg et Honfleur et 1 à Granville.

Ne sont ici comptabilisés que les services administratifs de ces agents car les personnels techniques sont repris dans la fonction manutention.

Il s'agit d'agence appartenant souvent à des groupes nationaux :

- Cogemar (Caen), Cherbourg Maritime (Cherbourg) et SMG (Granville) appartiennent au groupe Bolloré,
- Sogena Caen appartient au groupe du même nom ayant d'ailleurs son siège à Caen,
- AMB (Honfleur), Surveyfert et Finnforest appartiennent à des groupes associés à des activités industrielles (secteur forestier) ou de négoce. AMB, filiale de Pinault implantée à St Malo, va d'ailleurs connaître des changements dans les mois à venir suite à la vente des activités de négoce du groupe Pinault,
- Worms (Cherbourg) appartenant au groupe du même nom.

Ne subsistent que 2 entités locales « indépendantes » issues de la « restructuration » et la diversification nécessaire du métier de courtier maritime : Surget à Cherbourg et Valette à Caen. L'activité du second étant d'ailleurs nettement plus importante et diversifiée que celle de son homologue de Cherbourg.

Parallèlement, tendent à se développer des « agents mobiles » implantés à Rouen ou au Havre et qui viennent ponctuellement opérer sur Caen ou Honfleur (ex : EDS, Vopak, Humann & Taconet). Cette évolution soulève d'ailleurs des interrogations pour les ports dits « secondaires » qui pourraient « être cannibalisés » à partir d'opérateurs des plus grands ports.

- **Les services aux navires : 12% des emplois (33)**

Il s'agit des emplois liés à l'accueil des navires : pilotage, lamanage, remorquage et réparation navale. Ces activités sont inexistantes à Honfleur car effectuées à partir du havre (pilotage) ou de Rouen-Port Jérôme (lamanage, remorquage). A Granville, la trop faible activité du port de commerce limite cette activité. A Cherbourg, le lamanage est réalisé par les employés de la CCI tandis qu'à Caen, le remorquage est assuré par la CCI.

Enfin, la réparation navale est surtout importante à Cherbourg où existent des compétences et matériels en la matière. Toutefois, l'appel aux compétences locales est quasiment inexistant pour le commerce. Les réparations « urgentes » à réaliser aux ports sont plutôt réalisées par des sociétés extérieures à la région.

- **L'absence d'emplois maritimes et de services de bord**

La gestion nautique des activités des ports de commerce de la région échappe totalement aux opérateurs régionaux. Les sociétés d'affrètement et de négoce sont implantées à Paris, Londres ou Bruxelles. Les armements ne sont pas régionaux. Certes, il existe l'héritage prestigieux de la SNC (Société Navale Caennaise), mais elle ne représente plus localement qu'un emploi totalement indépendant du port.

De même, lorsque les escales donnent lieu à une prestation d'avitaillement, celle-ci est principalement effectuée par une société Rouennaise. De même, lorsque le soutage est réalisé, il provient par camions des dépôts pétroliers du Havre. De même, l'activité de soutage à Cherbourg est le fait d'une société néerlandaise qui achemine le carburant directement de Rotterdam et opère en rade ou à quai.

3.2.3 – LES RETOMBÉES INDIRECTES DE L'ACTIVITE COMMERCIALE TRADITIONNELLE

Cf. méthodologie d'évaluation en annexe 2

Dans ce registre figurent les emplois liés au transport et à la logistique associée aux flux transitant par les ports. **Les retombées indirectes dans ce domaine sont évaluées à 80 ETC** dont 60 ETC de chauffeurs routiers.

- **Environ 60% des transports depuis et à partir des ports sont réalisés par des transporteurs régionaux :**

Il s'agit d'évaluation en équivalents temps plein chez les transporteurs routiers régionaux. En effet, si nous totalisons les emplois des chauffeurs routiers travaillant avec les ports régionaux, cela représente environ 100 ETC. Cela signifie que 60% des transports entre le port et l'hinterland sont assurés par des transporteurs régionaux : 100% à Granville, 85% à Cherbourg, 70% à Caen et 32% à Honfleur. La part est particulièrement réduite à Honfleur car interviennent de nombreux transporteurs implantés dans les

départements limitrophes (Eure et Seine-Maritime). Ces entreprises emploient probablement des chauffeurs régionaux, mais cette information n'est pas accessible.

Parmi les principaux transporteurs régionaux qui participent le plus aux acheminements portuaires figurent :

- Transports Blin installé sur le port à Mondeville (groupe Noyon), Malherbe (Rots), Blochon (Mondeville), notamment pour les transports de bois (surtout à Caen mais aussi à Honfleur pour Blin),
- Bonafini qui intervient pour des vracs secs sur Caen
- TransAM et pour les agrégats à Cherbourg et pour des vracs secs à Caen,
- Mertz (Pont l'Évêque), Margueritte (Caen), LCN (Caen) pour les produits pétroliers de Miroline,
- SIREC (Isigny le Buat) dispose de sa propre flotte de camions pour assurer les approvisionnements portuaires en ferrailles
- De nombreux petits transporteurs régionaux affrétés par Logisco (Ducey), filiale transports d'AGRIAL, pour assurer le transport des engrais et céréales de Caen,
- ...

- **La relative faiblesse des retombées indirectes : proximité des acheminements et absence d'activités logistiques intermédiaires :**

Les retombées indirectes sont relativement limitées pour au moins 2 raisons essentielles :

- D'abord, parce que les acheminements sont proches, ce qui limite les emplois chez les transporteurs (un chauffeur peut avoir un rendement de 150t/jour)
- Ensuite, parce que les activités logistiques (en dehors des entrepôts portuaires comptabilisés dans les retombées directes) sont inexistantes pour les raisons suivantes :
 - . Près de 2/3 des trafics étant en vrac, aucune logistique n'est nécessaire compte tenu de la trop faible valeur du produit. Lorsqu'une activité logistique est réalisée pour ces produits, elle est souvent très sommaire (limitée au stockage) et réalisée en bord à quai (lieu de la rupture de charge : engrais, céréales, ferrailles, etc.).
 - . L'hinterland « primaire »³ étant essentiellement régional (85%), aucune rupture de charge n'est nécessaire entre le port et le client.

³ 1^{ère} destination des marchandises déchargées ou dernière origine pour les marchandises chargées.

- **La quasi-inexistence des acheminements ferroviaires :**

Le transport ferroviaire intervient pour 1,5% des acheminements terrestres (20 000t à Caen et moins de 6 000t à Honfleur) des ports Bas-Normands, ce qui représente une moyenne de 1 train toutes les 2 semaines !

3.2.4 – LES RETOMBÉES INDUITES DE 1^{ER} NIVEAU DE L'ACTIVITE COMMERCIALE TRADITIONNELLE

Cf. méthodologie d'évaluation en annexe 2

L'ensemble des emplois induits concernés par les ports représente environ 3 200 personnes (dont 1 800 exploitants agricoles). Il s'agit de tous les salariés des entreprises utilisatrices des ports.

Toutefois, la nature du lien avec ces ports pouvant être plus ou moins étroite, nous distinguons 2 catégories de retombées induites de 1^{er} niveau (*Cf. définitions page 11*):

- **Les activités concernées par la fonction portuaire concernent plus 900 emplois.**
- **Les activités dépendantes des ports pour leur fonctionnement concernent près de 340 emplois** (c'est-à-dire 1/3 des emplois effectivement induits)

- **Honfleur et Caen génèrent plus de 9 emplois induits sur 10 :**

Les emplois induits par le port de commerce de Caen-Ouistreham proviennent des secteurs suivants :

- Céréales : Plus de 300 exploitants agricoles sont concernés par les exportations de céréales via le port de Caen (soit 17% des exploitants agricoles de la région orientés vers la céréaliculture). 90% de ces emplois concernent le département du Calvados et 10% l'Orne (et très secondairement la Manche). Afin d'éviter les doubles comptes, les trafics engrais ne sont pas comptabilisés séparément puisqu'ils concernent souvent ces mêmes exploitations.

Notons cependant que ces emplois ne sont pas totalement dépendants du port de Caen. En effet, la culture céréalière est surtout le résultat d'un savoir-faire agricole qu'à l'existence d'un port à proximité. De plus, la majorité des céréales restent orientées vers la consommation intérieure et lorsqu'elles sont exportées, elles n'empruntent pas obligatoirement la voie maritime. Et lorsqu'elles

empruntent la voie maritime, elles ne transitent pas obligatoirement le port le plus proche même si cela est une recherche constante compte tenu des coûts d'acheminements terrestres de ce type de filière. Bien sûr, nous pouvons toujours nous interroger sur le débouché de ces productions si le port de Caen n'existait pas. N'oublions pas que les principales régions productrices et exportatrices françaises sont situées à l'intérieur des terres sans débouché régional direct (Champagne, Beauce, etc.). Ainsi, les exportations régionales disposeraient d'autres alternatives portuaires, notamment Rouen (celui-ci a d'ailleurs capté près de 10% des exportations maritimes de la région durant la campagne 2001/02).

Il est cependant de **l'intérêt stratégique** des exploitants agricoles et de leurs coopératives à disposer d'un outil portuaire à proximité immédiate.

- Filière bois : elle concerne plus de 110 emplois localisés dans l'agglomération caennaise : 40% sur le site portuaire de Blainville (négociants-importateurs, scierie Sogena, parcs de stockage) et 60% à Moulton (CID et Savare). Ces emplois sont totalement dépendant du port pour assurer les approvisionnements. Ces derniers sont ensuite destinés à alimenter de nombreuses entreprises de transformation du bois réparties dans toute la France. Ces emplois associés au transport et à la transformation du bois n'ont pas été intégrés ici.
- Entreprises portuaires : environ 40 emplois relèvent des entreprises présentes sur le port, notamment France Charbons (ex Charvet), France Mélasses (ets. Legrand) et Calcia. Leur dépendance au port est totale sauf dans le cas de la cimenterie Calcia dont la présence à proximité du port est liée à l'existence de carrières et non à celle du port.
- Autres entreprises régionales : enfin, plus de 50 emplois sont représentés par les entreprises spécialisées dans les ferrailles, notamment Dauphin à Rocquancourt (Sud de Caen) et SIREC qui dispose de plusieurs implantations régionales, notamment celles de Blainville, Falaise, La Flèche et Isigny le Buat.

A Honfleur, ils concernent les secteurs suivants :

- Bois : Plus de 250 emplois régionaux dans la zone portuaire de Honfleur, Lisieux et à Beuzeville. Tous ces emplois ne sont pas totalement liés au port de Honfleur car d'autres alternatives modales ou portuaires existent (notamment Caen).
- Entreprises portuaires : 3 entreprises sont implantées sur la zone industrialo-portuaire dont 2 disposent d'appontements dédiés. Ces entreprises sont donc totalement dépendantes du port.

- **Les activités induites par les autres ports (70 emplois) :**

- . L'activité de Granville induit une cinquantaine d'emplois au sein de la société SIREC (notamment sur les sites d'Isigny le Buat et de Périers dans la Manche) ainsi qu'à la carrières Lainé de Jullouville (sud de Granville).
- . Cherbourg induit une quinzaine d'emplois, notamment à la carrière locale située à proximité immédiate du port (Carrières de Cherbourg et du Cotentin) et dans les autres carrières proches (notamment celles de Montebourg et de Brix).

3.2.5 – SYNTHÈSE ET BILAN

- **Près de 1 300 emplois régionaux sont dépendants de la fonction commerciale traditionnelle des 4 sites portuaires régionaux.**

Parmi eux, près de 3/4 sont en fait des emplois induits. Ce chiffre démontre que l'importance économique d'un port est quasiment "invisible". Ce chiffre est d'autant plus significatif que la méthode choisie à volontairement minimisée cette proportion car d'autres ports y comptabilisent aussi tous les emplois des entreprises concernées et même toutes les entreprises présentes sur le port.

Ainsi, pour 1 emploi direct (le plus visible) associé à la fonction portuaire correspondent 1/4 d'emploi indirect et un peu plus de 3 emplois induits.

- **Nous distinguons d'importantes disparités selon les ports :**

En %	Caen	Cherbourg	Granville	Honfleur	Total
Emplois directs	158 22	48 62	18 24	68 16	292 23
Emplois indirects	45 6	14 18	7 9	15 4	81 6
Emplois induits liés	519 72	16 20	50 67	327 80	912 71
Total emplois	722 100	78 100	75 100	410 100	1 285 100
%	56	6	6	32	100
Rappel Trafic (en milliers de t)	692 100	351 100	155 100	535 100	1 732 100
%	40	20	9	31	100

Notons que la part des emplois à Honfleur est sensiblement sous-estimée en ce sens que de nombreux emplois sont le fait d'entreprises situées dans les départements limitrophes de l'Eure ou de Seine-Maritime. Or, un certain nombre de ces emplois concernent probablement des résidents en Basse-Normandie.

La comparaison entre les ports illustrée par le tableau ci-dessous, démontre la faible corrélation entre les tonnages de trafic et les emplois associés. **Globalement, il faut un trafic d'environ 1 350t pour créer 1 emploi.** Or, ce ratio est de 900t à Caen, 1 300t à Honfleur et à Granville (mais en réalité, si nous y comptabilisons aussi les emplois non régionaux, le ratio de Honfleur est quasiment identique à celui de Caen) alors qu'il est de 4 500t à Cherbourg.

Ce différentiel ne reflète pas nécessairement l'efficacité d'un port, mais traduit surtout la nature des marchandises qui y sont traitées. En effet, certains trafics sont nettement plus générateurs d'emplois que d'autres. Nous savons que les vracs secs par exemple (ex : agrégats), concernent des volumes importants mais, sont nettement moins générateurs d'emplois. A l'inverse, des produits divers (ex : bois) représentent de plus faibles tonnages, mais concernent souvent un nombre plus élevé d'emplois directs, indirects et induits.

Dans le cas de Caen par exemple, le trafic de bois représente 12% du tonnage du port de commerce avec 82 000t alors qu'il assure plus de 20% des emplois. Il faut 600t de bois pour créer 1 emploi alors qu'il en faut plus de 900t sur le port. La ferraille et le charbon sont également des trafics qui s'inscrivent dans la moyenne générale.

Les céréales et engrais sont également des trafics générateurs d'emplois (1 emploi pour 800t), mais ceux-ci ne sont pas totalement captifs, ce qui est nettement moins le cas du trafic de bois.

L'existence de trafics de bois à Honfleur explique aussi l'importance des emplois concernés.

- **Des emplois qui ne sont pas uniquement de proximité :**

Bien évidemment, les emplois directs sont cristallisés autour des ports. En revanche, parce que les emplois indirects peuvent être établis dans un rayon plus large que le port et que les emplois induits concernent toute la région, les emplois des activités commerciales traditionnelles sont localisés pour la moitié dans les environs immédiats des ports concernés et pour une autre moitié dans un rayon plus large pouvant atteindre 150 à 200km.

Abstraction faite des emplois des exploitants agricoles pour le port de commerce de Caen, 3/4 des emplois générés par les activités portuaires sont situés dans les agglomérations concernées.

- **Une faible captivité :**

Parmi la totalité des emplois induits dans la région, 2 sur 3 ont un lien de faible captivité aux ports. Cette situation confirme qu'un trafic n'est jamais totalement captif et qu'il existe pour les activités régionales des ports alternatifs, notamment ceux de la Basse-Seine ou secondairement, des alternatives modales.

- **Les enjeux portuaires :**

Cette analyse démontre bien que le développement des ports régionaux s'appuie avant tout sur celui de la région et même plus précisément des zones portuaires ou des agglomérations. Ce sont surtout les activités locales qui assurent l'essentiel des activités portuaires et des emplois associés.

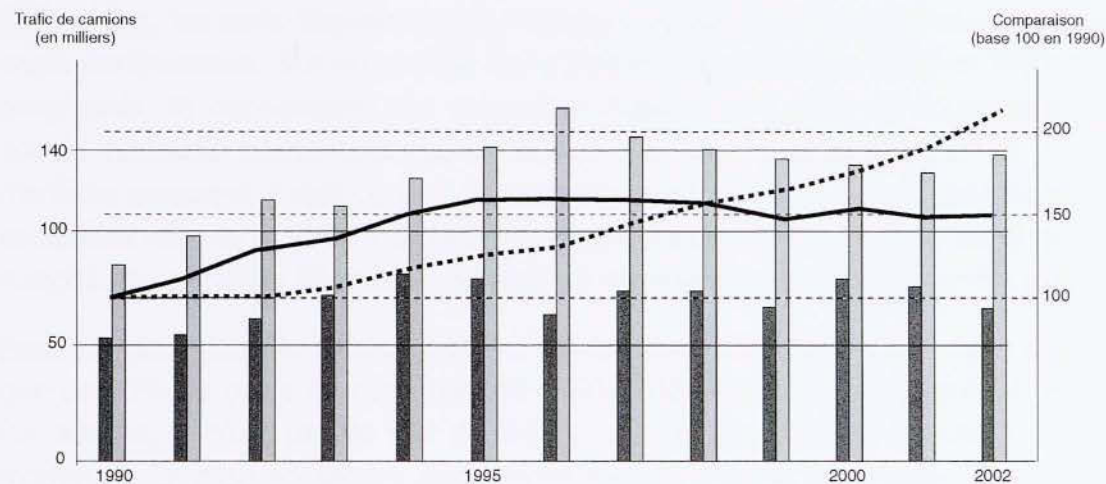
Comme cela sera développé plus loin dans ce rapport, les zones portuaires sont des espaces éminemment stratégiques à plus d'un titre.

3.3 – LES RETOMBEES DE L'ACTIVITE TRANSMANCHE ET IAN

3.3.1 – PRESENTATION GENERALE

- **L'activité transmanche est devenue une composante essentielle pour les ports de Cherbourg et de Caen-Ouistreham** représentant respectivement 90% et 70% de leur activité exprimée en tonnage (3/4 de l'activité portuaire de la région). En fait, cette activité se mesure plutôt en unité qu'en tonnages. Ainsi, elle représente un volume moyen de 200 à 210 000 camions et 2,5 million de passagers associés à 708 000 véhicules de tourisme dont 4 000 autocars.
Granville entretient également une liaison avec Jersey qui achemine environ 25 000 passagers.
- **Cherbourg reste le principal port au niveau du transmanche** (2^{ème} port continental pour les passagers avec les Iles Britanniques et 3^{ème} port français pour le fret). Au niveau de la région, il assure 60% des trafics passagers et 65% des trafics de camions.
Il dispose d'une diversité de liaisons et d'opérateurs : 2 lignes sur la Grande-Bretagne (et 3 en 2004) exploitées par 2 opérateurs à partir de 2 ferries, 1 fréteur et 2 NGV déployés en période estivale ; et 2 lignes sur l'Irlande opérées par 2 opérateurs et 2 navires (1 fréteur et 1 ferry). Depuis 2003, est également proposée une liaison conteneurisée sur l'Irlande.
- **Caen-Ouistreham**, est apparu sur le transmanche comme un véritable pari sur l'avenir au moment où la décision de construire le tunnel sous la Manche venait d'être prise (1986). Il s'est rapidement hissé au rang de port transmanche et s'est positionné sur des bases solides. Desservi par un unique opérateur, sa liaison est aujourd'hui la 1^{ère} de la Manche Ouest pour les passagers et deviendra également la 1^{ère} pour le fret en 2003. Brittany-Ferries y exploite 2 ferries particulièrement modernes proposant une capacité très élevée.
- Par sa proximité aux Iles Anglo-Normandes, **Granville** a toujours entretenu des liens avec ces îles. Toutefois, les difficultés nautiques et l'absence d'un opérateur régional ont conduit au déclin de son trafic sur Jersey au profit d'autres ports, notamment St Malo. Depuis l'été 2003, le Conseil Général de la Manche a été à l'initiative d'un service permanent appelé *Hugo Express* en vue de rétablir l'activité passagers de Granville (et de Carteret et Diélette).

FRET



Légende pour les 2 graphiques

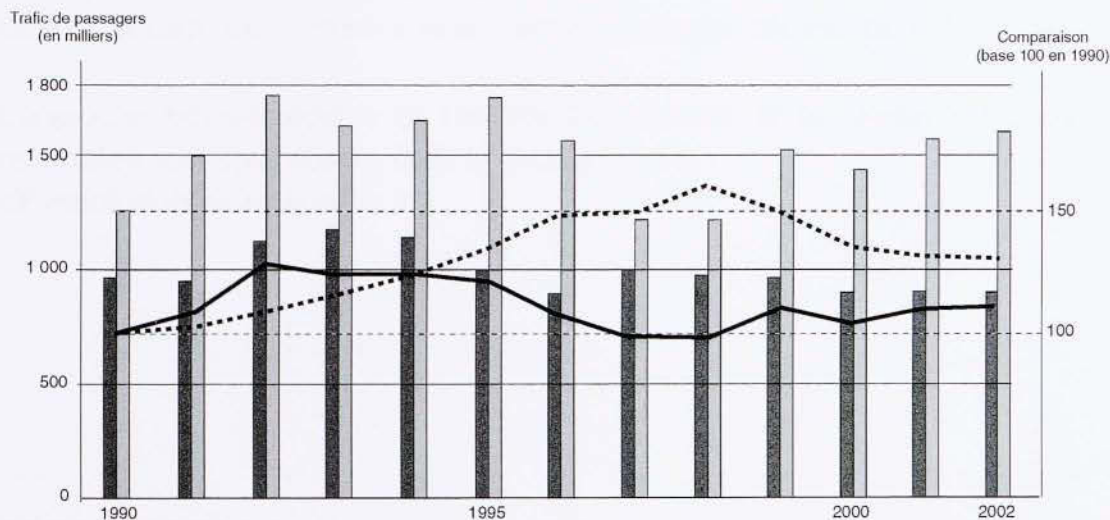
Echelle de gauche : Trafic en nombre de camions

CHERBOURG
CAEN-OUISTREHAM

Echelle de droite : Trafic base 100 en 1990

PORTS BAS-NORMANDS
TOTAL TRAFICS ANGLO-CONTINENTAUX

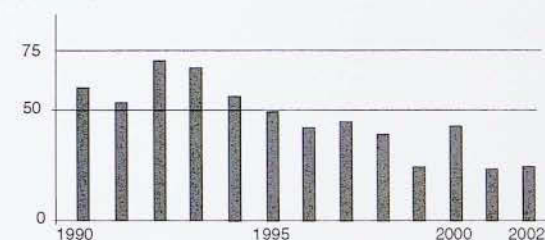
PASSAGERS



JMJ CONSEIL - 2003

GRANVILLE-JERSEY

Trafic de passagers
(en milliers)



- Le document n°6 illustre l'évolution de cette activité transmanche ainsi que celle de Granville avec Jersey. Ainsi, nous constatons d'importantes disparités dans l'évolution des ports ainsi que dans la nature des trafics :

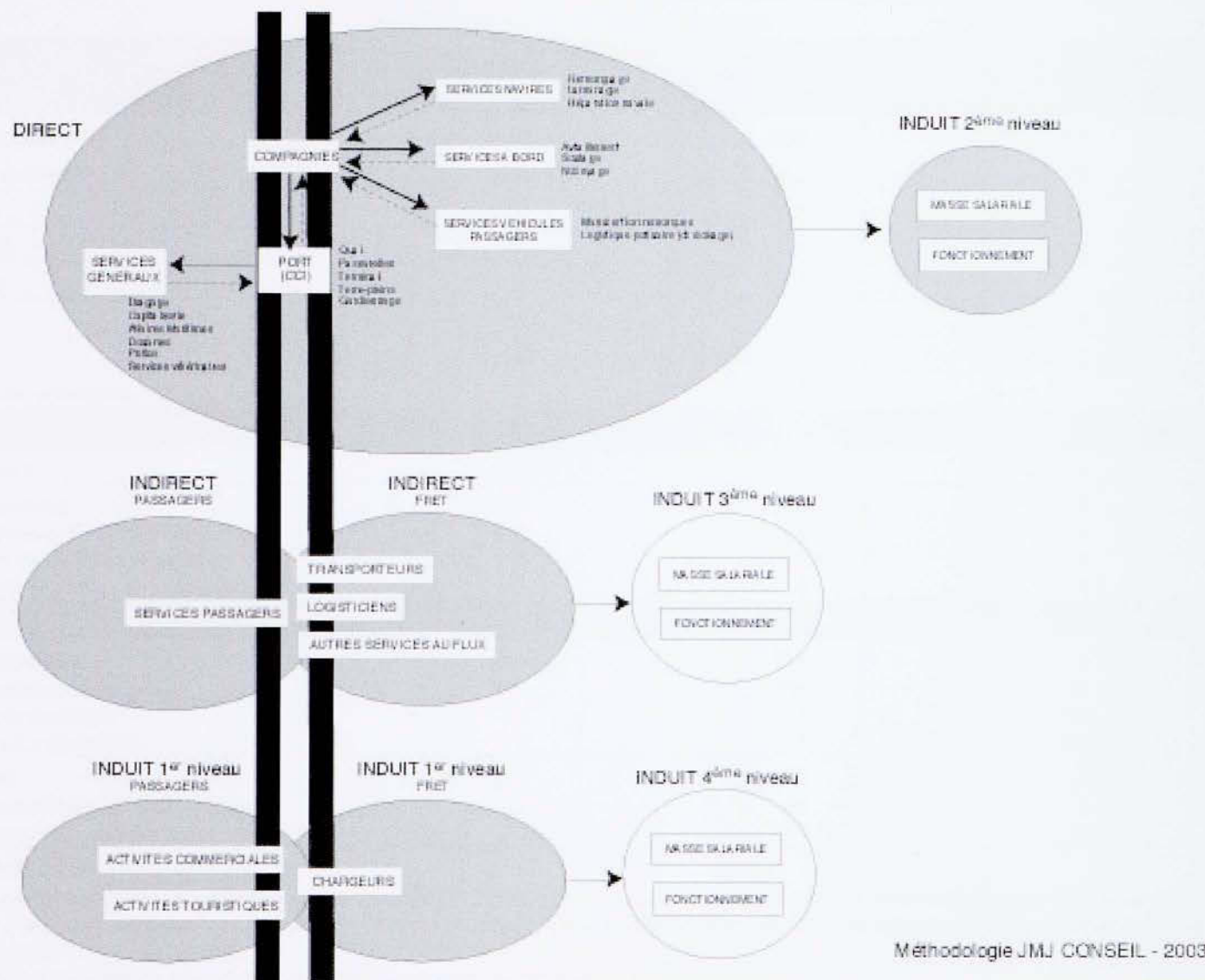
Pour le fret, les ports Bas-Normands n'ont pas bénéficié de la dynamique générale et continue constatée sur le marché des échanges anglo-continentaux. Sur un marché qui a plus que doublé entre 1990 et 2002, ils n'ont progressé que de 50%. Après avoir fortement progressés, ils connaissent une stagnation depuis 1994, date de l'ouverture du tunnel sous la Manche. En fait, ils souffrent d'un double handicap : une concurrence accrue des liaisons ferries et tunnel à partir de Calais et une faible dynamisation de l'offre maritime proposée à leur départ. La dynamique du trafic de Caen-Ouistreham est inférieure à celle de Cherbourg. Toutefois, la mise en service récente du "*Mont St Michel*" va sans aucun doute améliorer sa situation et lui permettre de répondre enfin à la demande du marché. De son côté, Cherbourg a bénéficié du développement de l'activité sur l'Irlande qui représente désormais 10% du trafic fret.

Pour les passagers, le constat général est quasiment similaire en ce sens que les ports Bas-Normands n'ont globalement progressé que de 10% au cours de cette période 1990-2002 alors que dans le même temps, la progression générale du marché a été de 30%. Par ailleurs, ils n'ont pas du tout profité de la forte expansion du marché à la fin des années 90, dopé par la stratégie des opérateurs maritimes. La mise en service des liaisons rapides à partir de Cherbourg a permis de limiter la baisse d'activité qu'aurait sans aucun doute connue le port en leur absence. Ces derniers assurent désormais plus de 1/4 du trafic passagers à Cherbourg. De même, les liaisons sur l'Irlande assurent 10% de son trafics de passagers.

Le port de Caen-Ouistreham a vu son activité passager décliner de 10% par rapport au début des années 90.

- L'approche méthodologique de l'activité transmanche et sur Jersey est présentée par le document n°7 de la page suivante. Les retombées sont synthétisées dans le document n°8.

Cf. méthodologie en annexe 3.



Document n°8 : Tableau de synthèse des retombées liées à l'activité transmanche (et IAN) en termes d'emplois (année 2003).

	CAEN-OUISTREHAM	CHERBOURG	GRANVILLE (2)	TOTAL
TOTAL GENERAL	1 836	1 909	43	3 788
TOTAL EMPLOIS DIRECTS (Cf. détails page n°9)	725	546	37	1 308 (915)
<i>Dont Emplois maritimes</i> (1)	<i>490</i>	<i>235</i>	<i>16</i>	<i>741</i> (348)
<i>Dont Emplois portuaires</i>	<i>235</i>	<i>311</i>	<i>21</i>	<i>567</i>
Agents-compagnies	61	112	15	188
Services pour le bord	73	25	1	99
Services aux navires	3	11	0	14
Services généraux	63	81	4	148
Autorités portuaires	8	29	0,5	38
Services marchandises-passagers	27	53	0	80
TOTAL EMPLOIS INDIRECTS	170	352	0	522
Services aux passagers	26	43	0	69
Services aux marchandises	144	309	0	453
- Dont effectifs d'entreprises régionales	130	250	0	380
- Dont chauffeurs de sociétés extérieures	10	50	0	60
- Dont dépenses de transit	4	9	0	13
TOTAL EMPLOIS INDIITS (NIVEAU 1)	941	1 011	6	1 958
Associés au trafic passagers	586	953	6	1 545
- Dont activités restauration-hôtellerie	515	764	Nd	1 279
- Dont activités commerciales	64	170	Nd	234
- Dont activités culturelles-loisirs...	7	19	Nd	26
Associés au trafic fret	355	58	0	413
- Dont activités industrielles et commerciales	353	54	0	407
- Dont activités commerciales liées au transit	2	4	0	6

Source : enquête JMJ Conseil

(1) : Y compris les emplois saisonniers. Attention, tous les emplois de navigants ne sont pas tenus par des résidents Bas-Normands. La part de ces derniers serait sur l'ensemble des 2 ports de 45% soit un peu plus de 320 navigants résidant en Basse-Normandie (sont également compris ceux qui sont affectés sur d'autres lignes de la compagnie).

(2) : Sont également compris les emplois directs associés au service maritime sur Chausey.

3.3.2 – LES RETOMBÉES DIRECTES DE L'ACTIVITE TRANSMANCHE ET ILE ANGLO-NORMANDES-CHausey

- **Les retombées directes de ces liaisons maritimes s'élève à plus de 1 300 emplois**, dont 725 attachés à Caen-Ouistreham (55%), 550 à Cherbourg (42%) et 37 à Granville (3%).

- **L'importance des navigants** (56% des emplois directs pour près de 750 emplois) :

Plus de la moitié des emplois directs sont représentés par les navigants (56%), notamment ceux de Brittany-Ferries. En dehors de la nouvelle compagnie Hugo-Express et l'armement Lecordier à Granville, les autres opérateurs transmanche n'emploient quasiment pas de navigants français.

Notons toutefois qu'une part notable de ces navigants ne réside pas en Basse-Normandie. En fait, le système d'embarquement (1 semaine à bord-1 semaine de récupération) permet une grande souplesse quant au lieu de résidence des navigants. Ainsi, nous avons évalué qu'un peu moins de la moitié des navigants affectés sur les navires opérants à partir de Cherbourg et de Caen-Ouistreham résident effectivement en Basse-Normandie⁴. Le solde provient d'autres régions, notamment de Bretagne et en particulier d'Ile et Vilaine. Réciproquement, un certain nombre de résidents Bas-Normands sont affectés sur d'autres liaisons de Brittany-Ferries.

L'importance de cette catégorie d'emplois illustre l'enjeu majeur de disposer d'opérateurs nationaux arborant le pavillon national.

Le différentiel des emplois directs entre Caen-Ouistreham et Cherbourg provient d'ailleurs du fait que 2/3 des navigants sont affectés à la liaison à partir de Caen-Ouistreham. En effet, à partir de ce port sont opérés 2 ferries de grande taille à dominante passagers (*Mont Saint-Michel* et *Normandie*) employant plus de 200 personnes (plus de 100 par bordée). En revanche, la liaison Cherbourg-Poole est nettement moins orientée vers le trafic de passagers. Y sont déployés 1 navire mixte type Ro-Pax (*Barfleur*) avec 80 navigants par bordée et 1 frétier (*Purbeck*) avec 20 navigants.

Le déploiement partiel du *Val de Loire* en 2004 sur la nouvelle liaison Cherbourg-Portsmouth pourrait entraîner une augmentation des effectifs dans ce registre.

⁴ Brittany-Ferries n'a pas souhaité préciser cette information. Il s'agit donc d'évaluations réalisées à partir de recoupements d'informations (y compris provenant de Brittany-Ferries) et de comptage réalisés sur les parkings des personnels navigants.

- **Les emplois portuaires représentent 44% des emplois et concernent 570 personnes :**

La répartition des emplois portuaires est beaucoup plus représentative des trafics. Ainsi, Cherbourg concentre 56% des emplois portuaires (mais reste encore sensiblement sous-représenté par rapport aux trafics).

Globalement, les emplois portuaires se décomposent en 2 grandes catégories :

- . Les emplois liés aux compagnies et au fonctionnement des navires (2/3). Il s'agit des emplois des compagnies maritimes sur les terminaux (guichets, aubettes et personnels d'embarquement), des emplois majoritairement sous-traités au service du bord (avitaillement, nettoyage des cabines, manutention des remorques, etc.) ainsi que des emplois au service des navires (services de pilotage, remorquage, lamanage, etc. et éventuellement réparation).
 - . Les emplois des autorités portuaires et des services généraux (1/3). Les emplois concernés se répartissent en 3 catégories :
 - . Les emplois liés à la sécurité et la sûreté assurés par des services de l'Etat (douanes, PAF, gendarmerie) ainsi que des entreprises privés (société de gardiennage) représentent un peu plus de la moitié de ces emplois (avec un nombre proche de 100). Les problèmes liés aux clandestins ainsi que l'application du plan vigipirate a renforcé les effectifs de cette catégorie.
 - . Les emplois des services de l'Etat (25%) représentent 50 personnes réparties dans différents services du Ministère de l'Equipeement et des Transports.
 - . Enfin, les emplois des autorités portuaires (20%), notamment les CCI concessionnaires représentent 40 emplois administratifs et de maintenance (hors exploitation).
- **Une localisation des emplois à proximité des ports :**
- En dehors des emplois de navigants, les contraintes associées aux emplois directs incitent les employés à résider à proximité du port.

3.3.3 – LES RETOMBÉES INDIRECTES DE L'ACTIVITÉ TRANSMANCHE

Dans cette catégorie, il est tout à fait nécessaire de distinguer les retombées du fret des passagers.

L'activité fret assure 85% des 522 emplois comptabilisés dans cette catégorie.

Cf. méthodologie en annexe 3.

3.3.3.1 - Les retombées indirectes des trafics fret

- **Les emplois indirects liés au fret transmanche représentent plus de 450 ETC dont** 70% liés à l'activité transmanche de Cherbourg.

Dans cette catégorie, figurent les retombées suivantes :

- . Les emplois des transporteurs et activités logistiques lorsqu'ils sont implantés localement (84%),
- . Les emplois de chauffeurs d'entreprises extérieures à la région (13%),
- . Les emplois liés aux dépenses des véhicules en transit dans la région (3%).

- **L'importance de l'activité non accompagnée** (200 emplois) :

Sur les 210 000 véhicules commerciaux qui ont transité par les liaisons régionales en 2002, environ 14% sont non accompagnés. Il s'agit de remorques acheminées depuis le port ou vers le port par des tractionnaires souvent recrutés localement. Cette activité qui n'a cessé de décliner au cours de ces dernières années⁵, est pourtant essentielle au niveau des retombées puisqu'elle concerne 200 emplois, c'est-à-dire plus de la moitié des retombées indirectes. Outre, ces retombées et la possibilité de mieux "captiver" les flux d'échanges dans les ports, ces trafics permettent aussi aux transporteurs régionaux d'acheminer des échanges qui ne concernent pas la région puisque les marchandises transportées ne sont pas toujours originaires ou à destination de la région. Enfin, elles peuvent être associées à des activités logistiques également créatrices d'activités "valorisantes".

Cette activité concernerait une centaine d'entreprises de transport, souvent des PME, essentiellement implantées dans toute la Manche et secondairement dans l'agglomération caennaise. A côté des grands noms du transmanche comme Norbert Dentressangle

⁵ Elle représentait 1/4 du trafic fret des 2 ports en 1995 et un volume de trafic 2 fois plus important.

(notamment l'agence de Ranville), figurent une multitude de PME dont les principales sont Carentan Transports, Demeautis, Guérard, etc. Cf. document n°9.

- **Quelques transporteurs régionaux spécialisés sur la Grande-Bretagne** (environ 100 emplois) :

La région génère moins de 10% des chargements des véhicules accompagnés transitant par les liaisons transmanche. Les entreprises de transport régionales réaliseraient un peu moins de 1/3 de ces échanges.

Parmi les principaux, nous trouvons Norbert Dentressangle (agence de Ranville), TFE International (agence de Vire), Malherbe (Caen), Lechevallier (Lessay), Noyon (Caen et Cherbourg), CAT (Blainville), First (Flers), Transports Leixoviens (Lisieux), Antoine (Lisieux), etc. et une série de plus petits transporteurs. Un certain nombre de ces entreprises interviennent également pour l'acheminement des remorques non accompagnées. Notons que ces entreprises basées dans la région ne chargent pas uniquement dans la région (c'est le cas de TFE Vire qui transite majoritairement par les 2 ports régionaux mais des lots complets chargés dans toute la France).

- **Quelques retombées logistiques associées** (environ 50 emplois) :

Le transmanche reste dominé par une logique de transit pur n'engendrant pas nécessairement d'activités logistiques dans les régions traversées. Pour autant, la région peut générer des implantations logistiques associées à ces flux ou au service du tissu économique régional. Les principales implantations logistiques largement orientées vers le transmanche figurent Container-Link à Cherbourg (Tourlaville), Norbert Dentressangle à Ranville et Malherbe à Caen (Rots). En dehors de ces cas, il existe bien évidemment d'autres emplois logistiques concernés, mais ils ne sont pas directement liés à l'activité transmanche.

- **Un nombre élevé de chauffeurs travaillant pour des entreprises non régionales** (environ 60 emplois) :

Ce nombre est assez difficile à évaluer, mais des discussions avec des chauffeurs ont permis d'identifier quelques sociétés qui disposaient de chauffeurs résidents de la région et affectés au trafic avec la Grande-Bretagne pour des sociétés extérieures. Les principales sociétés sont Transalliance-GBE, Norbert Dentressangle (autres agences que Ranville), Mesguen, Landais, Gefco, Giraud et Gelin pour les plus importantes. Cette situation concernerait une soixantaine de chauffeurs qui habiteraient dans la région de Cherbourg et le reste dans le Sud Manche et la région caennaise. Cette situation correspond à ma mise en place d'une organisation spécifique de sociétés de transport pour être plus réactives sur le marché britannique, notamment à partir de Cherbourg. Il s'agit aussi d'une situation héritée lorsque le trafic non accompagné était plus important. Ainsi, il existait la société GBE qui acheminait un nombre très élevé de remorques à partir de Cherbourg. La reprise de cette société au début des années 90 par Transalliance-GBE

s'est traduite par un basculement vers l'activité accompagnée avec le maintien d'une grande partie du personnel roulant de GBE. Quelques chauffeurs britanniques habitent aussi dans la région de Cherbourg.

- **Quelques retombées logistiques associées au trafic de transit pur** (environ 15 emplois) :

Il s'agit des retombées indirectes associées au trafic de transit pur, c'est-à-dire plus de 3/4 des véhicules commerciaux correspondant à des achats en carburant, dépenses de péages et autres dépenses d'entretien et de réparation des véhicules.

3.3.3.2 - Les retombées indirectes des trafics des passagers transmanche

- **Les emplois indirects liés au trafic transmanche de passagers représentent environ 70 ETC.**

Dans cette catégorie, figurent les retombées liées aux dépenses de ces 2 catégories de passagers :

- . Les achats de services transports par les passagers piétons (taxi, autobus urbains, autocars, locations de voitures et de bicyclettes, train, péages, etc.),
- . Les achats transports par les passagers motorisés (carburant, réparation, péages, etc.)

- **Des retombées réelles au niveau de la distribution de carburant** (65 emplois) :

L'enquête réalisée auprès des passagers a montré l'importance des arrêts pour effectuer le plein de carburant avant d'embarquer ou au débarquement en France à cause des différentiels très importants des prix de carburant entre la France et la Grande-Bretagne (30% de différence en moyenne). On estime 1/3 des passagers a fait leur plein de carburant (ou le complément) dans la région. Ce poste a représenté une dépense proche de 10 millions d'euros TTC correspondant à 64 ETC dont 2/3 localisés dans les villes-ports, notamment à Cherbourg⁶.

- **Très peu d'autres retombées :**

- . Les passagers piétons engendrent très peu de retombées indirectes. Ils représentent 12% des passagers dans les 2 ports et se concentrent surtout à Cherbourg. Dans ce port, les piétons rejoignent le centre-ville à pieds ou en utilisant les autobus mis à leur

⁶ Notons d'ailleurs que de nombreux passagers (et chauffeurs routiers) ont déploré l'absence de station-service à Ouistreham où étaient acceptées les cartes bancaires britanniques. En effet, la station Esso Express entièrement automatique n'accepte pas les cartes britanniques. Cela semble est particulièrement surprenant compte tenu de la localisation d'une telle station et de la nature de sa clientèle.

disposition gratuitement. A Ouistreham, un autocar est également mis à la disposition (payant) à chaque départ de ferry mais la proportion d'utilisateurs reste faible et ces autocars s'inscrivent dans le cadre de la desserte Caen-Ouistreham.

De même, divers services de location sont proposés dans les gares maritimes, mais leur usage reste très marginal.

. Les autres retombées indirectes des passagers motorisés sont très difficilement mesurables (réparations et péages). Elles concerneraient à peine 3 emplois.

3.3.4 – LES RETOMBÉES INDUITES DE 1^{ER} NIVEAU DE L'ACTIVITE TRANSMANCHE (ET IAN)

Dans cette catégorie, il est également nécessaire de distinguer les retombées du fret des passagers.

Cf. méthodologie en annexe 3.

3.3.4.1 - Les retombées induites des trafics transmanche de fret

- **La mesure de ces emplois est très difficile à évaluer** car aucune entreprise industrielle et commerciale de la région n'est totalement dépendante dans sa localisation des relations avec le Royaume-Uni. Ce dernier n'est qu'un marché parmi d'autres. De plus, lorsqu'il existe un lien avec le marché britannique, il n'est jamais exclusif et très rarement majoritaire. Enfin, en l'absence des lignes maritimes régionales, ces flux transiteraient par d'autres liaisons, notamment par le Détroit.

Le cas de Renault Trucks (ex-RVI) établi à Blainville à quelques kilomètres de Ouistreham est assez révélateur. En effet, jusqu'à une période récente, l'essentiel du trafic de cabines à destination de l'usine DAF en Grande-Bretagne, transitait par Calais et non par Ouistreham.

Dans le domaine du fret, l'élasticité entre le prix du transport (comprenant aussi le prix de la traversée maritime) et le volume des échanges reste relativement faible (ce qui n'est pas du tout le cas pour les passagers). Le coût net⁷ d'un transport routier entre la Basse-Normandie et la Grande-Bretagne via Calais est quasiment similaire à celui d'un trajet direct via Caen-Ouistreham ou Cherbourg.

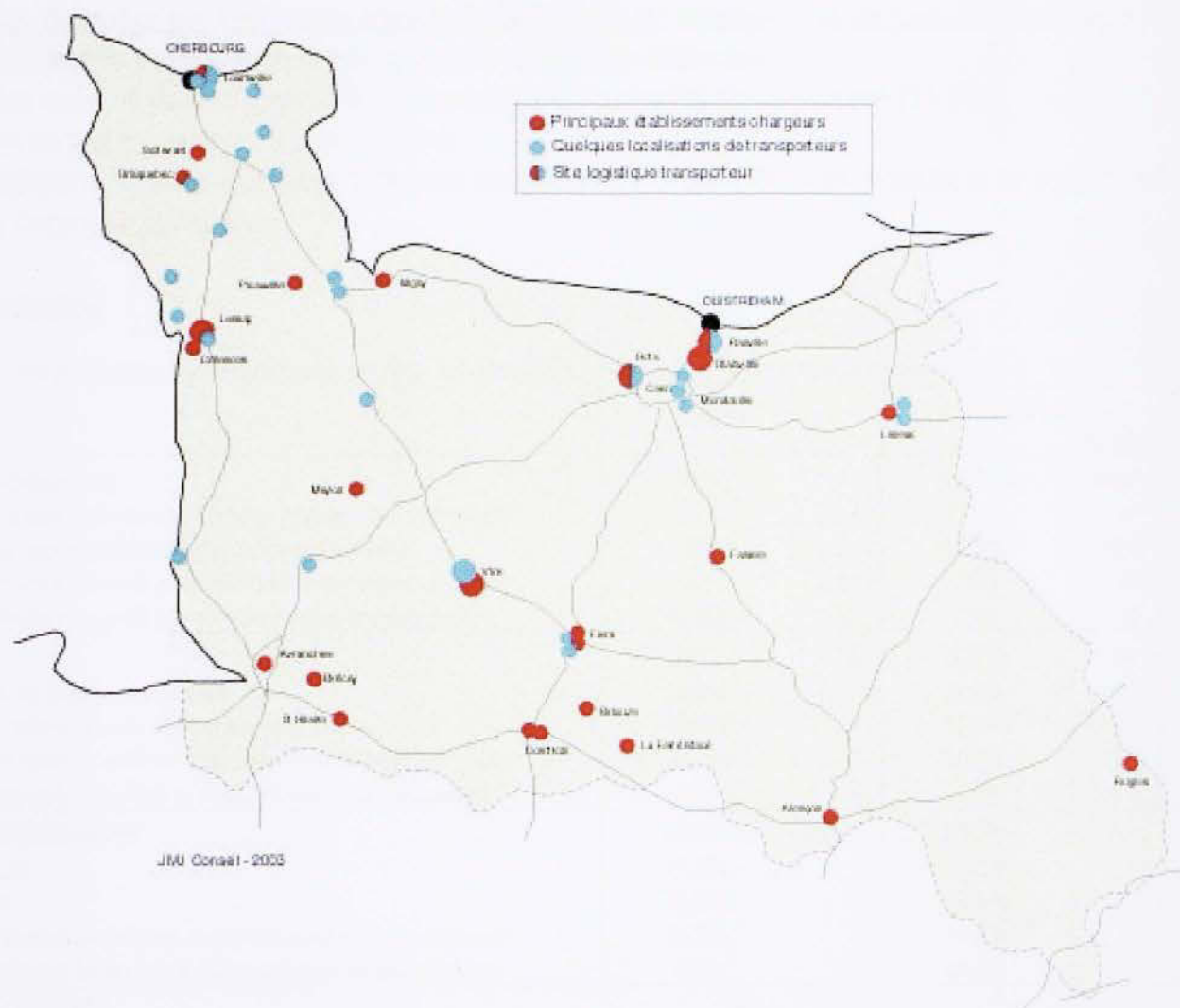
⁷ Coût du carburant, des péages et de la traversée.

- **Les emplois induits associés au fret transmanche représenteraient un peu plus de 400 ETC dont 300 liés à l'activité transmanche de Caen-Ouistreham. Il s'agit en fait d'emplois induits concernés, mais pas d'emplois induits dépendants** (Cf. méthodologie page 12).

- **Les emplois des entreprises industrielles, commerciales et agricoles utilisant les liaisons régionales pour leurs échanges avec la Grande-Bretagne** concerneraient 400 emplois.

Les emplois induits liés au port de Caen-Ouistreham sont nettement plus nombreux car la région Basse-Normandie génère 12% de l'activité accompagnée du port contre seulement 8% à Cherbourg. Mais surtout, il y a l'effet Renault Trucks. En effet, environ 10% des salariés de ce site ont été comptabilisés comme emplois induits car ils correspondent à la part des cabines et véhicules neufs produits par le site et empruntant la liaison Caen-Ouistreham-Portsmouth.

La localisation des emplois induits (et quelques emplois indirects) est illustrée par le document n°9.



3.3.4.2 - Les retombées des trafics des passagers transmanche

Nous distinguons 2 types de trafics sur les liaisons transmanche à partir de Cherbourg et de Caen-Ouistreham :

- Les **passagers motorisés** (88% des passagers) avec 2 catégories distinctes :
 - ← Les passagers ayant la Basse-Normandie comme origine ou destination principale (21,5%)
 - ↑ Les passagers en transit dans la région (78,5%)
- Les **passagers piétons** qui représentent 12% des passagers (→) dont la quasi totalité a la région, et même les villes-ports, comme principale origine-destination

1 PASSAGERS MOTORISES

Document n°10 : Synthèse des principales caractéristiques des flux de passagers via les ports Bas-Normands (été 2003).

	CHERBOURG		CAEN-OUISTREHAM		TOTAL	
		%/total		%/total		%/total
Passagers Britanniques-Irlandais	94%	94	96,5%	96,5	95%	95
Dt : Passagers ayant la Basse-Normandie comme principale destination	24%	22,5	17,5%	17	22%	20,5
Dt : Passagers ayant une autre destination principale (transit)	76%	71,5	82,5%	79,5	78%	74
Dt : Passagers ayant effectué un arrêt en Basse-Normandie (hors ville-port)	34%	24,5	32%	25	33%	24,5
Dt : Passagers ayant effectué un arrêt à la ville-port avant embarquement	46,5%	33	29%	23	40%	29,5
Passagers Continentaux	6%	6	3,5%	3,5	5%	5
Dt : Passagers résidents de Basse-Normandie	16,5%	1	8,5%	0,5	14,5%	0,7
Dt : Passagers ayant un autre lieu de résidence (transit)	83,5%	5	91,5%	3	85,5%	4,3
Dt : Passagers ayant effectué un arrêt en Basse-Normandie (hors ville-port)	56,5%	3	80,5%	2,5	63%	2,8
Dt : Passagers ayant effectué un arrêt à la ville-port avant embarquement	21%	1	19%	0,5	20,5%	0,9
TOTAL PASSAGERS TRANSMANCHE	100%		100%		100%	
Dt : O/D Basse-Normandie	23,5%		17,5%		21,5%	
Dt : Passagers en transit	76,5%		82,5%		78,5%	
Dt : Passagers ayant effectué un arrêt en Basse-Normandie (hors ville-port)	35,5%		33,5%		35%	
Dt : Passagers ayant effectué un arrêt à la ville-port avant embarquement	45%		28,5%		38,5%	

Source : Enquête JMJ Conseil - Eté 2003

Durant la période estivale (juin-juillet-août) qui concentre près de 1/2 des trafics passagers transmanche de toute l'année, **22,5% des Britanniques et Irlandais** ont la Basse-Normandie comme principale destination et **16,5% des Continentaux** sont originaires de la région. Notons que ces taux sont vraisemblablement plus élevés durant les autres périodes de l'année. Ainsi, près de **8 passagers transmanche sur 10** sont en transit dans la région.

Les retombées économiques sont donc très différentes et nécessitent une analyse plus spécifique.

← **Les passagers ayant la Basse-Normandie comme destination principale** (essentiellement des Britanniques et Irlandais)

Principales caractéristiques :

Nous pouvons constater une très nette différence entre les 2 ports normands à plus d'un égard.

Le document n°11 illustre quelques-unes de ces différences. L'existence de liaisons NGV à partir de Cherbourg est un facteur explicatif des différences de résultats entre les 2 ports. Il est évident que les liaisons NGV contribuent au développement des échanges vers la région. D'ailleurs, la part des passagers ayant la région comme destination atteint 30% sur les 2 départs du soir de Cherbourg⁸ alors qu'elle est de 25% sur les autres départs. Nous constatons une très nette distinction entre les 2 opérateurs (P&O et Brittany-Ferries) puisque la part des *day-trippers* est nettement supérieure chez P&O. Les liaisons NGV sont donc importantes puisque 90% des *day-trippers* restent dans le Nord-Cotentin et 3/4 à Cherbourg même.

Toutefois, l'importance des courts séjours en Normandie par les passagers des liaisons de Cherbourg ne peut pas être uniquement attribuée à ces liaisons NGV. En effet, le volume de *day-trippers* et de courts séjours (<72h) est beaucoup plus dépendant de la stratégie commerciale (notamment tarifaire) des compagnies que des techniques navales proposées. On remarque par exemple, que le nombre record d'excursionnistes⁹ avait été enregistré à Cherbourg en 1996, année où il n'y avait pourtant aucun NGV en service. De même, pendant cette même année 1996, ainsi qu'en 1997, la part des excursionnistes dépassait les 30% à Caen alors qu'elle est d'environ 15% aujourd'hui. Enfin, les mois d'été ne sont pas ceux où la part des excursionnistes est la plus élevée à Cherbourg, bien au

⁸ Les horaires pour un *day-tripper* utilisant les services NGV sont : pour P&O : départ de Portsmouth à 7h15 et arrivée à Cherbourg à 11h - départ de Cherbourg à 19h45 pour un retour à Portsmouth vers 22h. Pour Brittany-Ferries, départ de Poole à 7h30 avec le NGV et arrivée à Cherbourg à 10h45. Le retour le jour même n'est possible qu'avec le départ du ferry de 19h avec arrivée à Poole à 22h15.

⁹ Passager effectuant son voyage en moins de 72h.

contraire, alors que sont déployés 2 NGV. A l'inverse, les mois où elle est la plus importante sont des mois où les NGV ne sont pas présents (ex : novembre et décembre).

Cela signifie que l'impact de la stratégie commerciale des opérateurs sur les volumes des *day-trippers*, et d'une manière générale, des courts séjours, est primordial. Pour des raisons évidentes de proximité (et donc de durée de traversée), Cherbourg bénéficie bien plus du phénomène des *day-trippers* que ne peut bénéficier Caen-Ouistreham qui ne peut pas proposer de telles formules.

Document n°11 : Principales caractéristiques des trafics transmanche de passagers ayant la Basse-Normandie pour destination principale.

	CHERBOURG	CAEN-OUISTREHAM	TOTAL
Passagers ayant la Basse-Normandie comme principale destination	24%	17,5%	20,5%
Les 5 principales zones de destination principale*	Cherbourg : 26% Carteret : 14% Val de Saire : 9% Granville : 8% Avranches : 6,5%	Flers : 17% Bayeux : 16% Deauville : 10% Côte de Nacre : 9% Granville : 6%	Cherbourg : 20% Carteret : 11% Granville : 7% Bayeux : 8% Val de Saire : 7%
Durée du séjour en Basse-Normandie			
- 1 jour (day-trip)	29%	>1%	23%
- 2 jours	13%	3%	10%
- 3-7 jours	38%	54%	42%
- 2 semaines et plus	20%	42%	25%
Type d'hébergement en Basse-Normandie			
- Résidence secondaire, amis et famille	42%	30%	39%
- Hôtellerie	23%	13%	20%
- Camping	14%	18%	15%
- Autres (auberges de jeunesse, locations, gîtes, B&B, etc.)	21%	39%	26%
3 principales zones de résidence secondaire*	Carteret : 18% Avranches : 14% St Lô : 11%	Flers : 30% Falaise : 12% Avranches : 10%	Avranches : 13% Carteret : 13% Flers : 9%
3 principales zones d'hôtellerie*	Cherbourg : 15% Bayeux : 15% Val de Saire : 13%	Bayeux : 32% Caen : 18% Deauville : 9%	Bayeux : 18% Cherbourg : 12% Val de Saire : 11%
3 principales zones de camping*	Carteret : 35% Granville : 26% Avranches : 6%	Côte de Nacre : 31% Bayeux : 17% Deauville : 16%	Carteret : 24% Granville : 20% Côte de Nacre : 14%

Source : Enquête JMJ Conseil - été 2003

* : Cf. plus loin le document n°16 des différentes zones délimitées.

Mesure des retombées :

- Chaque passager ayant eu la Basse-Normandie comme destination a dépensé une moyenne de 227 euros. Cette somme est très différente selon le port puisqu'elle est de 283 euros à Caen et 202 euros à Cherbourg.
- Globalement, la moitié des dépenses correspond à de l'hébergement et de la restauration. Il est difficile de séparer les postes car dans certains cas, les repas sont pris dans l'hôtel-restaurant. Plus de 1/3 des dépenses sont des dépenses d'achats divers (shopping). Ceux-ci correspondent en fait à plusieurs réalités différentes : achats divers pour ceux qui sont en résidence secondaire, achats alimentaires pour ceux en séjour en camping ou autres formules, et achats de produits destinés à être consommés au Royaume-Uni car moins coûteux en France. Le poste essence n'est pas négligeable pour des raisons de différentiels de coûts (Cf. retombées indirectes). Enfin, les dépenses de visites restent relativement faibles (2%). Cette répartition globale laisse apparaître des différences notoires entre les passagers de Caen et ceux de Cherbourg. A Cherbourg, les dépenses de shopping sont nettement plus élevées.
- Dans le cas de Cherbourg, il existe 2 types de profils très marqués :
 - . Ceux qui ont Cherbourg comme destination (26%) et qui correspondent surtout à des *day-trippers* (80%) dont les dépenses de shopping et d'essence représentent plus de 80% de leurs dépenses. Le shopping est leur principale motivation pour effectuer la traversée (on les appelle d'ailleurs les shoppers). Ceux-ci effectuent plus de 90% de ces dépenses dans les hypermarchés et supermarchés de l'agglomération (notamment Auchan et Carrefour largement cités). Leur dépense quotidienne moyenne est de 166 euros.
 - . Ceux qui n'ont pas Cherbourg comme destination principale effectuent une dépense moyenne de 212 euros qui se traduit pour plus de la moitié en hébergement et restauration, mais la part du shopping reste élevée (40%). Leur profil s'apparente plus à celui des passagers empruntant la liaison à partir de Caen-Ouistreham, mais avec un niveau de dépense moins élevé.

Document n°12 : Principales caractéristiques des retombées financières des passagers ayant la Basse-Normandie comme principale destination.

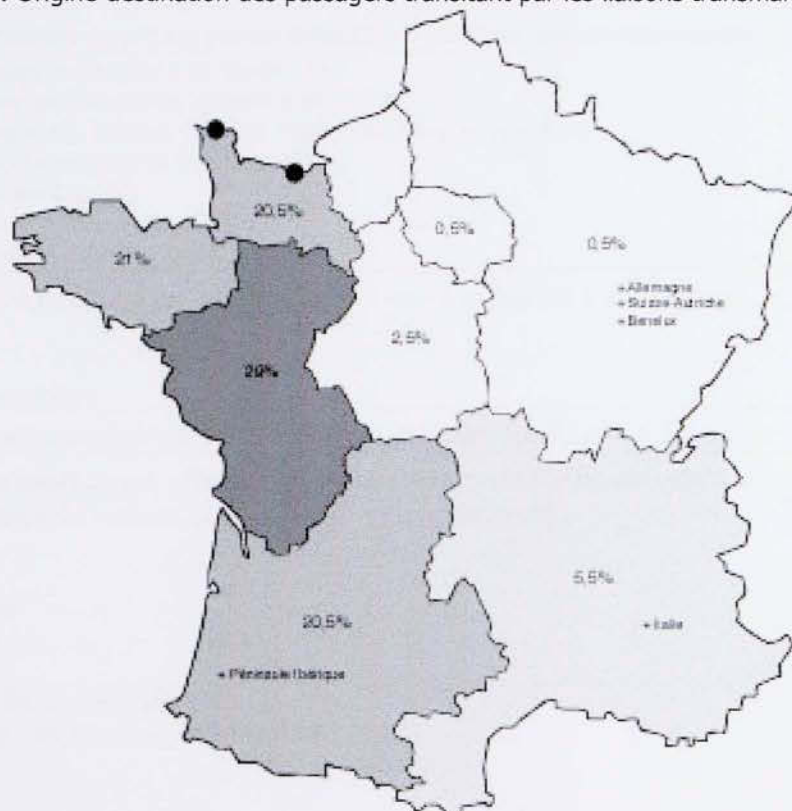
Port de transit	Dépense moyenne (€/passager)	Dont (en %) :			
		hébergement/restauration	"shopping"	essence	visites
Caen-Ouistreham	283	61	28,5	9	1,5
Cherbourg	202	50,5	39,5	7,5	2,5
. Dont passagers ayant Cherbourg comme destination	168	23	70,5	4,5	2
. Dont <i>day-tripper</i>	166	15	77	5	3
. Dont passagers n'ayant pas Cherbourg comme destination	212	56	32	8	3
Total	220	55	35	8	2

Source : Enquête JMJ Conseil - été 2003

- La localisation des retombées laisse apparaître 2 situations portuaires fondamentalement différentes car Cherbourg cristallise 1/4 des dépenses réalisées par les passagers tandis que Ouistreham réalise à peine 1%. 90% des dépenses effectuées à Cherbourg sont le fait de ceux qui ont la ville comme destination car les dépenses des passagers en transit ne représentent que 10% des dépenses réalisées dans la ville.

↑ Les passagers en transit dans la région.

Document n°13 : Origine-destination des passagers transitant par les liaisons transmanche de Cherbourg et de Caen-Ouistreham (été 2003).



- **8 passagers sur 10 sont en transit dans la région Basse-Normandie** qu'ils traversent essentiellement pour emprunter les liaisons maritimes
- La région Bretagne est la 1^{ère} destination (et origine) des passagers transmanche des liaisons au départ des ports Bas-Normands. Elle dépasse même la Basse-Normandie. Puis viennent ensuite des zones plus traditionnelles comme la Dordogne et la Vendée.
- En fait, les zones situées à l'Ouest d'une ligne allant du Mans à Perpignan concentre 90% du trafic des passagers en transit. Pour les seules liaisons avec la Grande-Bretagne, cette proportion est encore plus élevée. En effet, les liaisons sur l'Irlande au départ de Cherbourg permettent d'élargir l'arrière-pensée vers des zones absentes des flux avec la Grande-Bretagne (Allemagne, Italie, Sud-Est de la France, etc.)

Document n°14 : Principales caractéristiques des passagers en transit via les liaisons transmanche de la région (été 2003).

	CHERBOURG	CAEN-OUISTREHAM	TOTAL
Passagers en transit (Continentaux, Britanniques et autres)	76%	82,5%	79,5%
Passagers Britanniques ayant fait un arrêt en Basse-Normandie (1)			
- Au retour	34%	32%	33%
- A l'aller	17%	9,5%	14%
- A l'aller et au retour	10,5%	6%	8,5%
Passagers continentaux ayant fait un arrêt en Basse-Normandie (à l'aller) (1)	21%	19%	20,5%
Passagers en transit ayant au moins effectué 1 arrêt en Basse-Normandie (1)	33%	31%	32,5%
Activité des passagers s'arrêtant la région (1) :			
- Nuit (avec parfois repas, shopping et visite)	44%	36%	41%
- Pause repas ou boisson (parfois visite, shopping et essence)	20%	25%	21%
- Shopping (avec parfois essence, visite)	5%	12%	8%
- Essence (seul motif)	4%	5%	4%
- Visite (seul motif)	25%	21%	24%
- Autres (visite Famille-amis)	2%	1%	2%
Passagers Britanniques ayant fait un arrêt dans la ville-port associé à une dépense			
- Au retour	45%	28%	39%
- A l'aller	4%	2,5%	3,5%
- A l'aller et au retour	3,5%	1,5%	2,5%
Passagers continentaux ayant fait un arrêt dans la ville-port associé à une dépense	40%	18%	34%
Passagers en transit ayant effectué un arrêt dans la ville-port associé à une dépense	44%	28%	38%
Activité des passagers s'arrêtant dans la ville-port (avec dépense) :			
- Repas	47%	70%	58%
- Nuit	22%	8%	16%
- Shopping	65%	25%	51%
- Essence	20%	7%	15%
- Visite	18%	8%	14%

Source : Enquête JMJ Conseil - été 2003

(1) : hors arrêt à Cherbourg et à Ouistreham

Mesure des retombées :

Document n°15 : Principales caractéristiques des retombées financières des passagers transmanche en transit en Basse-Normandie.

	Dépense moyenne des passagers ayant marqué au moins 1 arrêt en Basse-Normandie avant leur embarquement (dépenses hors villes-ports) (•/passager)	Dépense moyenne des passagers ayant effectué une dépense dans les villes-ports avant leur embarquement (•/passager)	Dépense moyenne des passagers ayant marqué au moins 1 arrêt en Basse-Normandie au cours de leur trajet aller (•/passager)
BRITANNIQUES			
Caen-Ouistreham	35	22	23
Cherbourg	38	38	29
Total	37	34	28
CONTINENTAUX			
Caen-Ouistreham	27	17	-
Cherbourg	33	25	-
Total	32	23	-

Source : Enquête JMJ Conseil - été 2003

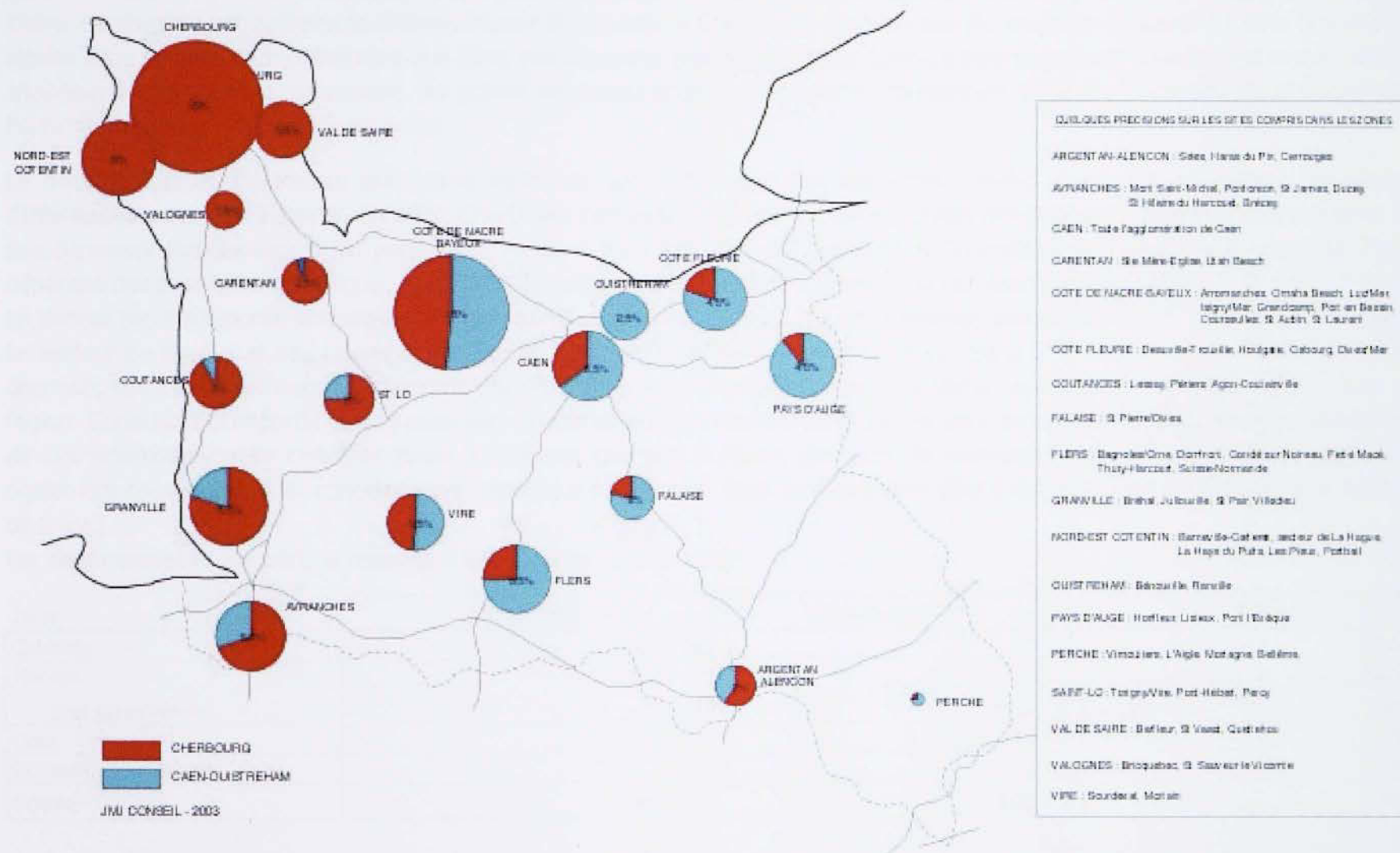
TM BILAN DES RETOMBEES INDUITES DE L'ACTIVITE TRANSMANCHE DES PASSAGERS

- En 2002, **les passagers des liaisons transmanche à partir des 2 ports Bas-Normands ont dépensé 213,5 millions d'euros dans la région**. Cela signifie que chaque passager réalise une dépense moyenne de **86 euros** dans la région. Avec un apport de 138,5 millions d'euros à l'économie régionale, le port de Cherbourg assure près de 65% des retombées induites par l'activité transmanche de passagers. Cette proportion est sensiblement supérieure à son trafic car la dépense moyenne des passagers transitant par Cherbourg est de 87• alors qu'elle est de 83• pour ceux qui transitent par Caen-Ouistreham (75M•).

Les Britanniques et Irlandais assurent 97% de ces retombées financières contre seulement 3% pour les continentaux dont la dépense moyenne est même inférieure aux précédents.

Ces données sont tout à fait comparables avec les données des enquêtes Britanniques qui indiquent que la dépense moyenne d'un résident Britannique en France s'élève à 54£/jour, soit environ 80•/jour (données de 2001).

Document n°16 : Localisation des dépenses des passagers transmanche dans la région par port (été 2003).



- **Un peu plus de la moitié des dépenses sont réalisées dans la restauration et l'hôtellerie (53%), 42% dans le commerce** (dont 8% dans l'achat de carburant) et **un peu moins de 5% dans les visites** de musées et autres activités culturelles et de loisirs. La situation est également différente entre les 2 ports. A Cherbourg, les dépenses de *shopping* concentrent 46% des dépenses totales alors qu'elles ne représentent que 35% des dépenses des passagers de Caen-Ouistreham. Cette situation est liée à l'effet des *shoppers* à Cherbourg. Inversement, les achats de restauration et d'hôtellerie représentent 62% des dépenses de la liaison Caen-Portsmouth (contre 49,5% à Cherbourg).
- Le document n°16 illustre les principales zones où sont effectuées ces dépenses. Celui-ci montre **2 situations totalement différentes pour les 2 ports**. En effet, Cherbourg cristallise 20% des dépenses totales des passagers transmanche et même 30% des dépenses des passagers du port. Cette fonction n'est pas du tout la même à Ouistreham qui bénéficie à peine de 7% des dépenses des passagers de la ligne. Avec Caen, les dépenses effectuées localement ne représentent que 17%.
En dehors des villes-ports, le reste de la région bénéficie donc de plus de 3/4 des dépenses des passagers.
Le secteur de Bayeux et des plages de la Côte de Nacre de Lion/Mer à Grancamp-Maisy est le 2^{ème} secteur après Cherbourg pour les dépenses des passagers transmanche avec une répartition assez équitable entre les 2 ports. Le reste est très diffus dans le reste de la région. Considérant l'importance des passagers en transit pur, les zones situées sur les axes de transport bénéficient bien évidemment de ces retombées, mais 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. Elles correspondent plus à des zones de destination qu'à des zones de transit.

Par département et par port, la répartition est la suivante (Doc. n°17):

En %	CHERBOURG	CAEN-OUISTREHAM	TOTAL
Calvados	18,5	73	37,5
Manche	73,5	11	51,5
<i>Dont Nord-Cotentin</i>	48	0,5	31
Orne	3,5	14	7
Plusieurs départements	4	2	4
TOTAL	100	100	100

- Si nous traduisons ces dépenses en emplois selon les ratios indiqués en annexe 3 (il ne peut s'agir que d'ETC) et en faisant abstraction des dépenses de carburants comptabilisées dans les emplois indirects, **elles représenteraient alors 1 150 emplois dont plus de 8 sur 10 dans la restauration et l'hôtellerie.**

950 emplois sont liés au trafic de Cherbourg et 590 par celle de Caen-Ouistreham.

- **Bien sûr, des retombées induites existeraient probablement en l'absence des liaisons maritimes à partir des ports régionaux.**

Toutefois, elles ne seraient pas aussi importantes, notamment celles liées au transit car les passagers utiliseraient les liaisons maritimes bretonnes ou celles du Déroit. Dans le 1^{er} cas, ils ne transiteraient pas par la région, et ans le 2^{ème} cas, ils seraient nettement "moins captifs" à s'arrêter dans la région. Or, aujourd'hui, près de 1/4 des dépenses des passagers transmanche le sont par ceux qui sont en transit dans la région. Si nous faisons également abstraction des dépenses des courts séjours dans la région, ce serait également plus de 1/4 des dépenses en moins. Cela signifie qu'au moins la moitié des dépenses (et donc des emplois induits) n'existeraient pas en l'absence des liaisons maritimes.

Ensuite, elles ne concerneraient pas les mêmes secteurs géographiques. Ainsi, le Nord Cotentin ne serait pas du tout le secteur où seraient concentrées 30% des retombées. Il en serait de même pour d'autres secteurs (Carentan, Granville, etc.). Les retombées se limiteraient aux grands sites touristiques (plages du débarquement, Bayeux, Mont Saint-Michel, etc.) et les zones de transit Est-Ouest (A84-A13).

Notons que nous n'avons pu déterminer la part des Britanniques ayant la Basse-Normandie comme destination principale, mais empruntant d'autres liaisons maritimes ou le tunnel. D'un point de vue qualitatif, nous pouvons juste affirmer que les Britanniques ayant des régions de l'Ouest (à partir de la Vendée) et du Sud-Ouest français comme destinations principales, sont de plus en plus nombreux à transiter par le Déroit.

\ **PASSAGERS PIETONS (→)**

- La part de ces passagers reste relativement faible et leur profil assez connu. Ils représentent 14% des passagers à Cherbourg et environ 7% à Caen-Ouistreham (soit un total de 12%).

Parmi les différents profils rencontrés, nous en avons décelé 3 :

- . Les *shoppers* (surtout à Cherbourg) qui voyagent souvent à la journée et ont le shopping dans les magasins de Cherbourg pour motif de voyage.
 - . Les voyageurs ayant souvent la région comme origine ou destination, mais avec d'autres motifs de voyage que le shopping. Ils représentent une grande partie des voyageurs de Caen-Ouistreham. En fait, les Britanniques rejoignent leur destination parce que des amis ou des membres de leur famille viennent les chercher à la gare maritime, soit parce qu'ils y disposent d'un véhicule. Cette forme de voyage est souvent associée à des Britanniques qui disposent d'une résidence secondaire dans la région proche ou des amis/famille.
 - . Enfin, les passagers en transit qui louent un véhicule au port, utilisent les service autocars, empruntent le train ou pratiquent l'auto-stop. Leur nombre serait particulièrement réduit.
- Quelques piétons ont été interrogés (moins de 100) lors des enquêtes transmanche. Nous pouvons constater que leur profil d'achat est assez proche de celui des passagers motorisés ayant les villes-ports comme destination, mais avec une dépense moyenne nettement moins élevée (80•). Les Britanniques représentaient 95% de ces passagers.

3.3.4.3 - Les retombées des trafics des passagers des Iles Anglo-Normandes (Granville)

- Dans une récente analyse des retombées économiques induites par l'activité passagers sur Granville, le Conseil Général de la Manche a considéré qu'un passager effectuait une dépense moyenne de **23 euros environ**.
- Avec un volume de 24 000 passagers en liaison avec Jersey en 2002, les dépenses totales se sont donc élevées à 552 000 euros. Nous pouvons faire l'hypothèse que près de 600 000 euros sont dépensés en grande partie à Granville, soit un potentiel de CA de 500 000 euros HT pour les activités économiques de la ville générant près de 5 à 6 emplois permanents dans la restauration.

3.3.5 – SYNTHÈSE ET BILAN

- Les trafics passagers et fret avec les Îles Britanniques génèrent **près de 3 800 emplois dans la région** dont un peu moins de 2000 attribuables au port de Cherbourg (50%), 1 840 à Caen-Ouistreham (48%) et 43 à Granville. **Environ 3 400 de ces emplois concernent directement des résidents Bas-Normands.**
- Globalement, les emplois directs représentent 1/3 des emplois totaux, les induits, 50% et les indirects, entre 12 à 15%. Ainsi, pour 1 emploi direct correspondent 1,5 emploi induit et près de 1/2 emploi indirect.

Abstraction faite des emplois particuliers de navigants, le ratio serait de 1 emploi portuaire direct correspond à 3,5 emplois induits et à 1 emploi indirect. La répartition par port est globalement la même (sauf cas de Granville), avec des emplois induits qui représentent environ 64%, des emplois directs et indirects qui comptent chacun pour 18%. La part des emplois indirects est sensiblement plus élevée à Cherbourg grâce au fret. En revanche, au niveau des emplois induits pour le fret, les retombées de Cherbourg sont nettement moins élevées.

- **La situation entre les 2 ports** (Cherbourg et Caen-Ouistreham) **est assez différente entre la répartition des emplois.** A Cherbourg, la part des emplois directs est nettement moins élevée qu'à Caen-Ouistreham parce qu'il y a nettement moins de navigants français. Abstraction faite des navigants, leur situation devient similaire. Le nombre d'emplois liés au transmanche est alors toujours plus élevé à Cherbourg avec quelques différences au niveau de leur répartition.

Au niveau des retombées indirectes, leur proportion est nettement plus élevée à Cherbourg qu'à Caen-Ouistreham, notamment grâce à l'activité fret qui s'appuie sur le développement de l'activité non accompagnée et l'implantation de chauffeurs routiers dans la Manche. Inversement, la part des retombées induites à Caen-Ouistreham est nettement plus élevée qu'à Cherbourg, notamment au niveau du fret.

Très schématiquement, Cherbourg est beaucoup plus un port de transit pour le fret que Caen-Ouistreham. Inversement, au niveau des passagers, Caen-Ouistreham est beaucoup plus un port de transit que Cherbourg.

- **Enfin, le cas de Granville est tout à fait particulier.** En effet, les évaluations sont sans aucun doute révélatrices de la situation en 2003. Toutefois, compte tenu des transformations attendues au cours des prochaines années, les retombées devraient être sensiblement supérieures. La mise en place tardive du service initié par le Conseil Général de la Manche n'a pas permis de mesurer pleinement les retombées. **Il faudra attendre 2005 pour véritablement mesurer ces retombées.**

3.4 – LES RETOMBEES DE L'ACTIVITE CROISIERES

3.4.1 – PRESENTATION GENERALE

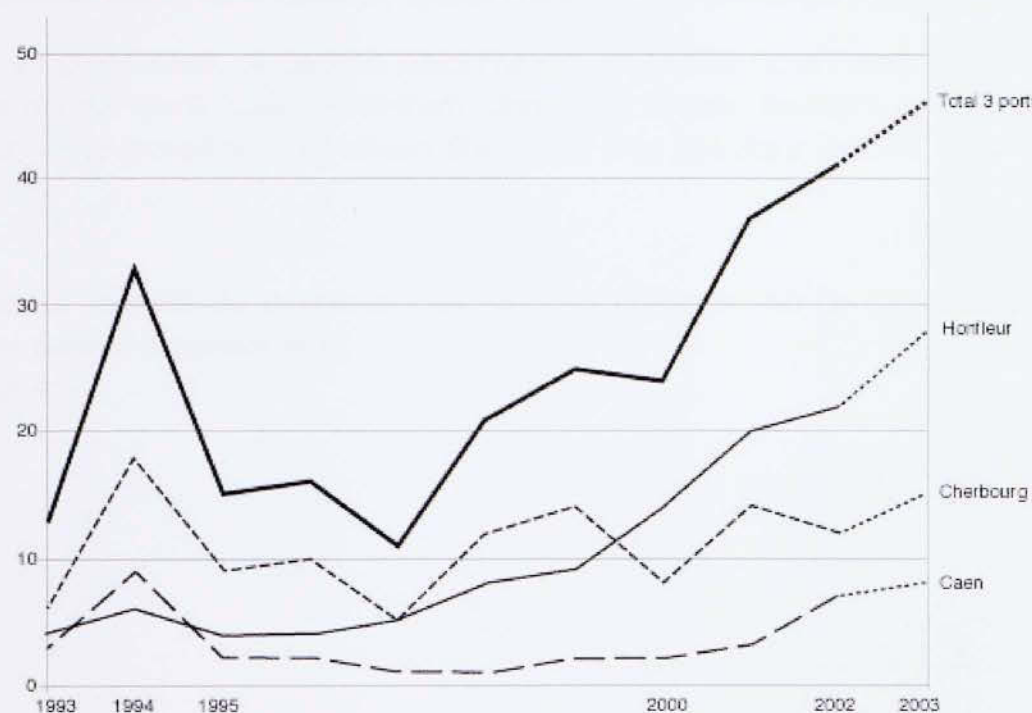
- Cette activité concerne les sites portuaires de Honfleur, Caen-Ouistreham et Cherbourg. Le port de Granville n'est pas concerné par cette activité, mais envisagerait d'accueillir des petites unités à partir de la saison 2004.
- Notons qu'aucun port de la région n'est "tête de ligne". Il s'agit uniquement de port d'escales d'un circuit long de 1 à 2 semaines allant de la Méditerranée Occidentale (Nice, Sud Espagne) à la Mer du Nord (Amsterdam, Hambourg, Bremerhaven) via différents ports de la façade Atlantique, ou de la Grande-Bretagne à la Baltique via quelques ports d'Europe continentale. Seul le port de Cherbourg est également utilisé comme escale transatlantique, mais la "tête de ligne" européenne reste Southampton.
- Comme l'illustre le document n°18 de la page suivante, le trafic des 3 sites Bas-Normands est passé de 13 escales en 1993 à plus de 45 en 2003 (en nombre de passagers, le trafic est passé de 7 200 à probablement 26 000). En dehors de la pointe de 1994 marquée par les festivités du cinquantenaire du débarquement de Normandie, l'activité croisières était très stable avec une moyenne de 15 escales jusqu'à 1997, date où elle avait atteint un niveau extrêmement bas. Par ailleurs, elle était surtout concentrée à Cherbourg (3/4 des passagers et 1/2 des escales), tandis qu'elle restait très résiduelle à Caen (1 à 2 escales/an) et à Honfleur (4 à 5 escales/an). A la fin des années 90, s'est opérée une véritable transformation de cette activité avec l'essor à Honfleur qui s'est hissé en quelques années, au 1^{er} rang pour cette activité en termes d'escales. Depuis 2 ans, cette activité a également progressé à Caen-Ouistreham. En revanche, elle s'est globalement stabilisée à Cherbourg en termes d'escales.
- Notons une différence très marquée entre Cherbourg et les 2 autres ports. En effet, à Cherbourg, les navires sont de tailles particulièrement importantes. En 2004, le port accueillera le "*Queen Mary II*" qui figurera parmi les plus grands au monde. Outre, ses capacités nautiques qui permettent à Cherbourg de recevoir sans contrainte les plus grands navires, Cherbourg se positionne auprès des plus grands armateurs comme Cunard, P&O, etc. Ces derniers réalisent des traversées transatlantiques ou proposent surtout des croisières pour une clientèle essentiellement nord-américaine à partir de grosses unités.
En revanche, les 2 autres sites sont plutôt positionnés auprès d'armateurs de "second niveau" opérant plutôt sur des niches de marchés et s'adressant surtout à des clientèles européennes : Hapag-Lloyd, Costa, Fred Olsen, etc. Il convient également de

considérer les contraintes nautiques du port de Caen-Ouistreham limité soit par l'écluse de Ouistreham, soit par le linéaire de quai disponible depuis 2003 sur le terminal transmanche (quai de la passerelle à simple pont).

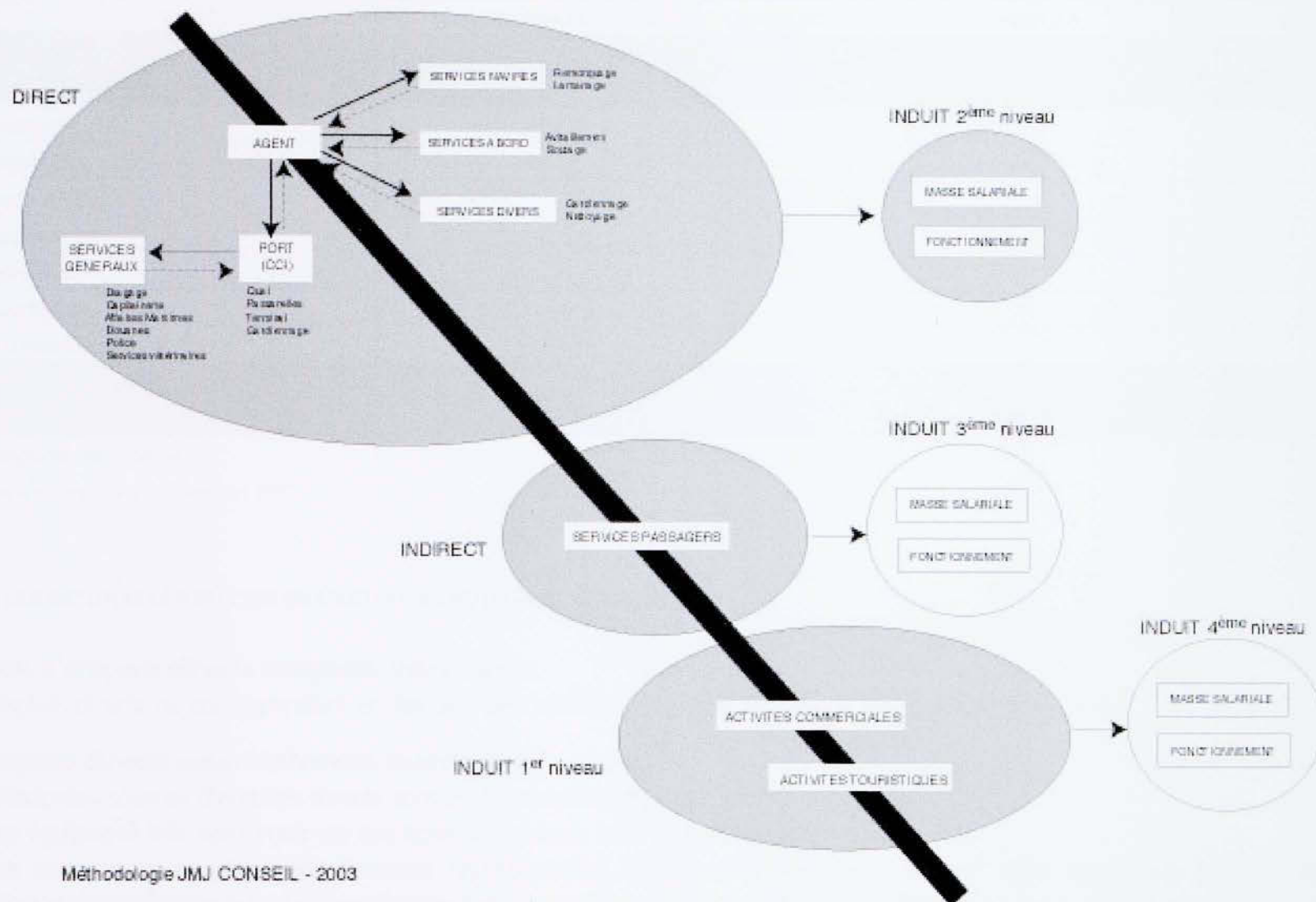
Cela se traduit par une plus faible taille des navires et donc de nombre de passagers par escales. Ainsi, à Cherbourg, les escales moyennes sont supérieures à 1 000 passagers (et même 2 000 en 1998 et 1999), tandis qu'elles sont de 350 à 400 à Honfleur et 200 à 300 à Caen-Ouistreham. Certaines escales ont parfois moins de 100 passagers.

La nature des passagers est également très différente comme elle l'est d'ailleurs d'un armateur à un autre pour un même port.

Document n°18 : Evolution du nombre d'escales de navires de croisières dans les 3 ports depuis 10 ans.



- La saison des croisières débute en avril pour se terminer en octobre. Notons encore une différence majeure entre les ports puisque les croisières font essentiellement escale à Cherbourg durant les 2 saisons intermédiaires, c'est-à-dire au printemps (mai-juin) et en automne (septembre). Sur Honfleur, la saison des croisières est plus équilibrée avec l'été.
- La prochaine saison (2004) devrait être particulièrement riche dans ce secteur pour les 3 ports puisque les festivités liées à l'anniversaire des 60 années du débarquement de Normandie devraient s'accompagner d'un nombre plus élevé d'escales (comme cela s'était déjà traduit en 1994). Ainsi, le port de Caen-Ouistreham devrait doubler son trafic avec 15 escales envisagées.
Par ailleurs, la mise en service du 3^{ème} quai de Seine à Honfleur offrira plus de souplesse au niveau de l'accueil de ces navires. Enfin, Cherbourg accueillera le nouveau fleuron de la Cunard ("*Queen Mary II*") et 2 escales du "*Queen Elisabeth II*".
- Notons enfin qu'a été créé un groupement de certains ports Français et Anglais de la Manche pour promouvoir la croisière, la CCG (*Channel Cruise Group*) qui réunit 7 ports (Caen-Ouistreham, Cherbourg, Dieppe, Boulogne et 3 ports britanniques, dont Portsmouth et Guernesey). La promotion de ce groupement a d'ailleurs été confiée à un opérateur régional, la société de voyages Piel implantée à Flers.
- L'approche méthodologique de l'activité de croisières maritimes est présentée par le document n°19 de la page suivante. Les retombées sont synthétisées dans le document n°20.
Cf. méthodologie en annexe 4.



Méthodologie JMJ CONSEIL - 2003

Document n°20 : Tableau de synthèse des retombées liées à l'activité croisières en termes d'emplois* (année 2003).

	CAEN-OUISTREHAM	CHERBOURG	HONFLEUR	TOTAL
TOTAL	3,5	11,5	4,5	19,5
TOTAL EMPLOIS DIRECTS (Cf. détails page n°9)	2	4,5	0,5	6,5
Emplois maritimes	0	0	0	0
Agents-compagnies	0,3	0,5	0,1	1
Services pour le bord	0	0	0	0
Services aux navires	0,8	0,5	0,2	1,5
Services généraux	0,5	0,5	0	1
Autorités portuaires	0,1	1,5	0,1	1,5
Services marchandises	0	1,5	0	1,5
TOTAL EMPLOIS INDIRECTS	0,5	3	2	5,5
TOTAL EMPLOIS INDUITS (NIVEAU 1)	1	4	2	7

Source : enquête JMJ Conseil

* : Emplois exprimés uniquement en ETC

3.4.2 – LES RETOMBEES DIRECTES DE L'ACTIVITE CROISIERES MARITIMES

- Très peu d'emplois directs complets, voire aucun.

Les emplois directs ne correspondent en fait qu'à des cumuls de salariés ayant une fonction principale autre.

- Des emplois directs essentiellement extérieurs à la région.

Les principales sources d'emplois directs sont en fait extérieures à la région :

- Les équipages très nombreux sur ces types de navires, sont tous étrangers.
- Les armements ne disposent d'aucune représentation directe dans les ports, ils font donc appel aux services des agents consignataires locaux pour assurer l'escale technique et aux tours-opérateurs (ou réceptifs) pour assurer l'escale commerciale.

La faible importance des escales des navires de croisières n'assure qu'un "plus" pour les agents consignataires, mais ne justifie jamais des emplois complets¹⁰. Notons que la consignation des navires escalant à Honfleur est surtout assurée par des agents installés à Rouen (Humann & Taconet) et au Havre (Worms et Sea Invest).

Les tours-opérateurs sont principalement extra-régionaux. Il s'agit d'ailleurs d'un secteur très concentré au niveau national. Les principaux réceptifs qui interviennent sur les escales régionales sont BLB Tourisme (Bretagne), Top Class (Monaco) ou encore les Voyages Mathez (Paris). La société Cherbourg-Maritime abrite dans ses locaux, la division tour-opérateur du groupe Bolloré, mais il s'agit plutôt d'emplois induits que d'emplois directs car la part de son activité réalisée avec les escales de Cherbourg est faible. Il existe également la société Mora (Deauville) qui opère à Honfleur et tente de développer depuis quelques années l'activité croisières à Caen-Ouistreham. Cette société s'est d'ailleurs associée avec la société de voyages et de transport par autocars Piel pour assurer cette fonction de réceptif.

- L'avitaillement est effectué par des sociétés d'avitaillement implantées à Rouen (ex : SGAE) et au Havre, voire dans des ports du Benelux. Par ailleurs, il est surtout effectué dans les ports en tête de ligne.

Un complément est parfois réalisé par les agents consignataires, mais les dépenses concernées restent faibles (retombées induites).

- Les éventuelles réparations au niveau des navires sont effectuées par des sociétés extérieures.

- Uniquement des retombées aux niveaux des services généraux.

En dehors de Cherbourg qui dispose d'une gare maritime destinée à l'accueil spécifique des croisiéristes, les 2 autres ports ne disposent pas d'équipements dédiés. Les escales à Ouistreham bénéficient des installations transmanche.

Ainsi, les dépenses d'escales (taxes portuaires diverses) participent surtout à l'optimisation des infrastructures portuaires (quais, accès nautiques, etc.) et de certains équipements et services (pilotage, remorquage, lamanage, etc.).

Cette activité ne peut donc être comptabilisée qu'à partir de calculs d'équivalents temps complet réalisés à partir des parts de CA, durée, missions, etc.

Notons que seule, la CCI de Cherbourg dispose de personnels ayant une fonction commerciale et prospective dédiée à ce secteur.

¹⁰ Hors transmanche, les escales de navires de croisières ont représenté 5,5% à Cherbourg et 3% à Caen-Ouistreham en 2002.

3.4.3 – LES RETOMBÉES INDIRECTES DE L'ACTIVITÉ CROISIÈRES MARITIMES

Cf. méthodologie d'évaluation en annexe 4

Rappelons que les durées des escales sont très courtes : de 2h pour les plus courtes à 24h pour les plus longues (Cf. plus loin).

Lors de leur escale, les passagers disposent de 3 options :

- Rester à bord du navire
- Visiter la ville adjacente du port d'escale et les environs (de manière indépendante ou accompagnée d'un guide)
- Aller en excursion proposée par la compagnie et le réceptif

Globalement, il est admis que la répartition est la suivante :

- . Très peu de passagers restent à bord pendant leur escale sauf sur les plus grands navires (comme le *Queen Elisabeth II* par exemple), où les passagers disposent de multiples animations et d'installations.
- . Entre 50 et 60% des passagers font les excursions proposées par les tour-opérateurs (notons que sur 6 navires de croisières dont nous avons pu disposer d'informations complètes, le taux de passagers en excursions était de 40%). Là aussi, une très grande diversité puisque seulement 30% des passagers du "*Queen Elisabeth II*" ont choisi la formule excursions alors qu'ils étaient 70% sur le "*Black Prince*" à Honfleur, et 100% sur le "*Hebridean Princess*" à Caen. En fait, il existe une certaine corrélation avec la taille de navires puisqu'un petit navire (moins de 100m) propose très peu d'activités à bord en dehors de la restauration. A l'inverse, les plus gros navires qui intègrent de multiples activités dont les compagnies privilégient l'usage (piscine, saunas, cinéma, salles de jeux, casino, etc.). Les attentes des passagers varient aussi selon le concept choisi. Enfin, elles varient aussi selon les nationalités et selon le positionnement de l'escale par rapport au périple (effet de lassitude et de fatigue à la fin de la croisière).
- . Enfin, le solde, c'est-à-dire environ 40 à 50% des passagers, reste à proximité du navire et visite les environs, notamment la ville-port et éventuellement ses alentours. Cette visite s'effectue souvent de manière autonome.

Pour les plus longues escales de 1 journée complète, les passagers combinent souvent une excursion organisée de 1/2 jour avec 1/2 jour de visite autonome de la ville portuaire.

Les principales retombées indirectes sont :

- Services autocars utilisés pour les excursions. Un navire de 600 passagers va faire appel à une quinzaine d'autocars pour assurer les excursions. Des sociétés locales sont fréquemment utilisées pour assurer ces visites.
- Services proposés dans les ports : taxis, locations de voitures, etc. Ces services sont très peu utilisés par les passagers. L'accès entre le navire et la ville est souvent proposé gratuitement par les autorités locales sous différentes formes (calèches, navettes autobus, etc.). L'utilisation des taxis reste très marginale. Ce n'est que très ponctuellement, qu'un taxi se voit confier une grande course. De la même manière, pour des raisons de conduite à droite pour les Britanniques ou d'absence de boîtes de vitesses automatiques pour les Américains, les locations de voitures sont très rares.
- Services spécifiques aux passagers durant leur escale : guides, informations, sécurité, etc.

Les tours-opérateurs font appel à des guides pour l'accueil des passagers lors des excursions. Selon ces réceptifs, les guides sont parfois régionaux, mais cela n'est pas toujours le cas. Certains tours-opérateurs travaillent avec des sociétés de guidage qui envoient leurs propres guides.

Certains offices de tourisme locaux accueillent les passagers directement dans la gare maritime, sur le quai ou à bord du navire. Les personnels mis à disposition ne sont en fait que des transferts le temps de l'escale de personnes employées le reste de l'année à l'Office du tourisme.

Enfin, les autorités portuaires font appel à des sociétés de gardiennage pour surveiller l'accès au quai pendant l'escale. La surveillance directe du navire est réalisée par l'armateur avec ses propres personnels.

Les retombées indirectes de l'activité de croisières sont donc particulièrement faibles et ne constituent dans tous les cas, qu'une utilisation ponctuelle de services que les entreprises locales peuvent éventuellement offrir en complément de leur activité principale.

3.4.4 – LES RETOMBÉES INDUITES DE 1^{ER} NIVEAU DE L'ACTIVITE CROISIÈRES MARITIMES

Cf. méthodologie d'évaluation en annexe 4

Avant de mesurer les retombées induites liées aux dépenses réalisées par les passagers, il convient de préciser quelques caractéristiques des escales des navires de croisière et des croisiéristes.

Quelques caractéristiques des escales (Cf. document n°20) :

- Les escales sont essentiellement diurnes avec une amplitude essentiellement comprise entre 8h le matin et 20h le soir. Un seul navire restait à quai la nuit à Caen-Ouistreham. En fait, le navire déposait ses passagers à Cherbourg (escale de 1 à 2h) et les récupérait le soir à Caen avant de repartir le lendemain soir. Ce cas reste très marginal. Certaines escales sont relativement longues car le navire peut arriver au port durant la nuit et y rester jusqu'au soir (ce cas a été rencontré à Honfleur).
- Dans tous les cas, la durée moyenne de l'escale reste courte. Certaines durent moins de 6h (soit après-midi, soit matin au port).
- Enfin, les navires quittent principalement le port en début de soirée (avant ou à 20h) afin de naviguer la nuit avant de rejoindre un autre port le lendemain matin pour une nouvelle escale.

Document n°20 : Quelques caractéristiques des escales des navires de croisières dans les 3 ports.

	Caen-Ouistreham	Cherbourg	Honfleur
Nbre d'escales (envisagé en 2003)	8	15	28
Nbre moyen de passagers par escale (réf. 2002)	180	1 380	350
Durée moyenne escale	13h	8h30	11h30
% Escales de 9h à 12h	43%	40%	44%
% Escales inférieures à 6h	30%	40%	12%
Nbre Escales avec nuit au port	2 (30%)	0	0
Nbre ayant quitté le port avant 20h	100%	80%	66%

Quelques caractéristiques des croisiéristes :

- Cf. plus haut sur l'occupation des croisiéristes pendant une escale dans l'un des 3 ports.
- Les principaux lieux de destinations des excursions (50 à 60% des passagers) sont précisées dans le document n°21.

Document n°21 : Principales excursions proposées à partir des ports d'escales.

	Caen-Ouistreham	Cherbourg	Honfleur
LES CLASSIQUES :			
Mont Saint-Michel	4	4	(4)
Bayeux	4	4	4
Plages du débarquement (secteur Utah)	(4)	4	(4)
Plages du débarquement (Omaha à Ouistreham)	4	4	4
LES SPECIFIQUES :			
Côte Fleurie (Honfleur à Cabourg dont Deauville)	4		4
Giverny			4
Caen (dont Mémorial, Abbaye aux Dames)	4		
Fécamp-Etretat			4
Paris	(4)		4
Rouen			4
Val de Saire		4	
Cap de la Hague		4	

- La clientèle anglo-saxonne domine largement puisqu'elle a représenté près de 70% sur les 6 navires étudiés (et même 90% sur le "*Queen Elisabeth II*"). Parmi elle, les Nord-Américains (USA et Canada) dominent largement (54% sur le total et 2/3 sur le "*QE II*"). Les Britanniques et Nord-Américains sont donc souvent associés. En revanche, la 3^{ème} nationalité est le fait des Allemands qui ont représenté 20%. Toutefois, elle est ici sur-représentée car elle était concentrée sur un navire d'un armateur Allemand (Hapag). Enfin, les résidents Asiatiques représentent environ 5%. Les autres nationalités sont très diffuses (Italiens, Néerlandais, Australiens, Sud-Africains, etc.), mais il n'y avait aucun Français. Le constat réalisé sur les 6 navires est tout à fait représentatif de la tendance générale constatée dans ce secteur.
- Enfin, la moyenne d'âge des croisiéristes confirme encore un cliché en dépit des efforts faits des armateurs pour rajeunir leur clientèle. En effet, plus de 8 passagers sur 10 ont plus de 50 ans, et même 60% plus de 60 ans. Les 18-30 ans représentent à peine 4%. Sur le "*QE II*", les plus de 50 ans représentaient même 90%.

Les effets induits peuvent provenir de 4 sources :

- Les dépenses des passagers :

- . Plus de 8 passagers (ou groupes de passagers par cabine) sur 10 ont indiqué avoir fait au moins une dépense durant leur escale,
- . Sur les 6 navires enquêtés, la dépense moyenne s'est élevée à **35• par passager** (41• à Cherbourg et 28• à Honfleur¹¹). Ces valeurs peuvent apparaître faibles au regard de ce qui est parfois présenté. Certes, l'échantillon des enquêtes est peut-être trop limité pour généraliser cette dépense moyenne à tous les passagers croisières. Toutefois, d'une part, il s'agit d'une dépense moyenne relative à TOUS les passagers (y compris ceux restés à bord) et non uniquement la dépense moyenne des passagers qui ont effectivement visité la ville. D'autre part, les autres données souvent mentionnées doivent être considérées avec la plus grande prudence car elles intègrent les dépenses effectuées par les tour-opérateurs (dépenses d'autocars, de visites de musées et repas, etc. qui ont déjà été englobées ici dans les retombées indirectes et dans les dépenses induites ci-après). Certaines méthodes intègrent même les taxes portuaires. Ainsi, si l'on intègre la totalité des dépenses réalisées par les passagers et les réceptifs, la dépense moyenne souvent admise est de 100•. Dans ce cas, nos données sont tout à fait conformes à ces résultats. De même, la CCI de La Rochelle a effectué une enquête en 2003 qui a montré qu'environ la moitié des passagers avait fait des achats en ville pour une valeur moyenne de 66•. Sur la totalité des passagers, cela conduit à une dépense moyenne (tous passagers confondus) de 31•, valeur moyenne tout à fait comparable à celles de nos résultats.

De même, les très grandes dépenses spécifiques (*ex* : une peinture, un bijou, etc.) n'ont pas été indiquées dans notre échantillon (parce que l'échantillon est trop faible pour avoir capter le ou les quelques passagers ayant effectué ce type d'achat ou par discrétion du passager enquêté). Leur intégration élèverait probablement le niveau moyen de la dépense, mais pour autant, en termes d'emplois, leur prise en considération ne modifierait pas les résultats obtenus.

- . 90% des dépenses ont été réalisées dans la ville portuaire,
- . 70% des dépenses sont effectuées dans le cadre de shopping (achats divers), 25% dans la restauration et bars et à peine 5% dans le cadre de visites (musées, etc.).
- . Il est difficile de déterminer les "*plus grands dépenseurs*" par nationalité car les comportements sont très variables tandis que l'échantillon de certaines nationalités n'est peut-être pas assez représentatif. A priori, les résidents très lointains (hors Nord-Américains) sont ceux qui dépensent le plus. Par contre, les Nord-Américains se situent légèrement sous la moyenne.

¹¹ La différence entre les 2 ports provient probablement d'un différentiel entre la clientèle enquêtée. En effet, à Cherbourg, l'enquête a porté sur le QE II dont le niveau moyen des revenus des passagers est nettement plus élevé que la moyenne des croisiéristes des autres navires.

. Enfin, la moyenne a uniquement une valeur statistique, mais n'est pas du tout représentative d'un comportement moyen d'un croisiériste car les dépenses sont très variables. En effet, quelques passagers (plutôt rares) ont dépensé plus de 500• dans l'achat d'un tableau, de bouteilles de champagne ou tout autre produit, tandis que d'autre n'ont dépensé que 1,5• dans leur journée pour un café. Nous retrouvons dans ce cas, toutes les lois de la concentration puisque 45% des passagers ayant fait une dépense représentent à peine 7% des dépenses totales avec des montants ne dépassant pas les 30•. Inversement, 9% des passagers sont à l'origine de 40% des dépenses avec des sommes dépassant les 200•.

- Les dépenses secondaires effectuées pour les besoins des passagers lors de leur croisière :

- . Très peu d'achats sont en fait réalisés sur place en dehors de quelques compléments demandés aux agents maritimes (Cf. approvisionnement dans retombées directes)
- . L'organisation des excursions par les armateurs et réceptifs peut engendrer quelques retombées en dehors des locations de guides et d'autocars (Cf. retombées indirectes) au travers des entrées de musées et de repas dans des restaurants sur les lieux des excursions. Pour autant, lors de certaines excursions, notamment pour les escales les plus courtes, soit les repas sont pris à bord avant ou après l'excursion, soit les passagers quittent le navire avec un sac repas préparé à bord.

- Les dépenses des membres d'équipage :

Un navire tel que le "*Queen Elisabeth II*" est composé de 1 000 membres d'équipage à son bord. Bien sûr, il s'agit du plus grand car les autres ont entre 600 (ex : "*Crystal Symphony*") et 150-200 membres (ex : "*Black Prince*"). Au total, les équipages ont représenté un volume de 30 000 personnes. Ces derniers effectuent des dépenses dans les ports, notamment dans les bars et éventuellement, dans les commerces. Toutefois, s'agissant majoritairement d'équipages de pays tiers (parfois 30 nationalités sur un navire), ceux-ci ne peuvent se permettre de dépenser à chaque escale. Les retombées sont donc particulièrement limitées à ce niveau.

- Les dépenses d'accueil :

Lorsqu'un navire de croisière fait escale, les autorités locales prévoient un certain nombre d'activités pour assurer l'accueil des passagers : aménagements des alentours du navire (nettoyage, plantations, tapis, téléphones, etc.), des services de transport vers le centre-ville (Cf. plus haut), un bureau d'accueil et d'information (Cf. plus haut) et l'accueil par une fanfare.

Il s'agit en fait de services gratuits proposés par les acteurs locaux. Ils ne sont pas facturés directement aux armateurs.

Les principales limites des retombées induites :

- Lors des excursions, les passagers n'ont pas toujours le temps d'acheter car les programmes sont très serrés. Cela explique pourquoi les dépenses sont surtout effectuées dans les villes portuaires et en particulier par ceux qui restent près du navire.
- La stratégie commerciale des armateurs s'appuie aussi sur les ventes réalisées à bord des navires (et pas seulement sur le prix des billets). Il est donc de leur intérêt de privilégier les dépenses à bord.
- Le prix des excursions payé par les passagers (pouvant atteindre 100•) ne correspond pas aux achats réels pour les organiser localement car il intègre aussi les marges réalisées par les armateurs et les réceptifs.
- Le nombre d'escales est important lors d'une croisière. Si globalement, le budget du passager va doubler par rapport au prix du billet, les achats vont se partager entre excursions, achats à bord et des dépenses réalisées au cours des escales. En fonction de la position de l'escale par rapport à la durée de la croisière, les dépenses peuvent être plus ou moins élevées (début, milieu ou fin de séjour).
- Les retombées peuvent être limitées à cause des jours d'escales : fermeture des magasins le dimanche, de certains restaurants le lundi, des musées le mardi, etc.

3.4.5 – SYNTHÈSE ET BILAN

- Des retombées plutôt limitées :

Les retombées totales s'élèvent à 20 ETC. Rapproché au nombre de passagers, cela équivaut à **1 emploi pour 1 300 passagers**. La répartition est globalement équilibrée entre les emplois directs, indirects et induits.

En fait, cette relative faiblesse des retombées de la croisière traduit plusieurs phénomènes :

- . D'abord, il s'agit d'une activité qui reste tout à fait marginale actuellement dans les ports régionaux ce qui ne permet pas de mettre en place des métiers spécifiques associés. Ainsi, les compétences restent encore largement "importées" tandis que le traitement actuel de cette activité reste considéré comme "un plus" aux activités principales. Son développement est d'ailleurs assez récent.
- . Ensuite, ce secteur correspond à une logique économique qui n'est pas toujours en corrélation avec ce qu'attendent les ports et les autorités locales. Cette logique est parfois même contradictoire et conduit donc à minimiser les retombées locales.

- **D'autres retombées à rechercher et à valoriser :**

En fait, l'activité croisière peut également engendrer d'autres retombées beaucoup plus qualitatives que quantitatives dans les directions suivantes :

- . Retombées des visiteurs. Les escales de ces navires suscitent toujours autant de fascination et attirent une foule souvent importante de personnes désireuses de les approcher ou de les voir entrer ou sortir du port. Plus le navire est prestigieux et grandiose, plus la foule est importante et effectue un déplacement lointain pour assister à un tel événement. Ce type d'événements peut donc constituer un outil touristique ponctuel associé à d'autres produits.
- . Retombées en terme d'image. En prolongement à ce qui vient d'être indiqué, de tels navires permettent de véhiculer une image du port auprès d'un public élargi. Il permet par exemple de faire prendre conscience de l'existence du port. Il contribue à dynamiser cette image.
- . Retombées ultérieures des croisiéristes. La présence de croisiéristes aux nationalités extra-européennes ou de pays d'Europe moins habitués à fréquenter la Normandie (Italie, Espagne, etc.), permet aux ville-ports et à la région de disposer d'une vitrine qui peut ensuite générer des comportements touristiques de retour ou tout autres comportements. Ce phénomène peut être d'autant plus important que certaines croisières sont fréquentées par des couches sociales élevées qui pourraient ensuite faire bénéficier la région de retombées conséquentes.

- **Une activité à inscrire dans les débats locaux et régionaux avec l'ensemble des acteurs concernés :**

Nous avons donc vu qu'en l'état actuel, la croisière maritime avait des retombées associées relativement faibles et que celles associées à son image, difficilement mesurables, pouvaient certainement être aussi importantes, voire plus importantes, que celles effectivement liées à l'activité elle-même.

Pour autant, ces retombées d'image peuvent être à double tranchant car si les conditions d'escale pour les passagers sont mauvaises, elles peuvent également être plus nuisibles et anéantir les efforts entrepris par ailleurs par les acteurs du tourisme local et régional. Or, aujourd'hui, il semblerait que les acteurs touristiques locaux et régionaux ne soient pas assez impliqués dans le développement de la croisière à partir des ports de la région.

Alors que nous assistons à un certain engouement pour accueillir ce type d'activités dans les ports, il semble opportun qu'un débat ait lieu entre les différents acteurs pouvant être concernés par son développement. Le but d'une telle démarche serait de mettre en place les véritables outils d'une valorisation efficace de cette activité et de bénéficier un peu plus de ses retombées.

Cette situation semble être reconnue et pourrait évoluer dans ce sens comme en témoigne la création de l'association "Club des Croisières de Honfleur" en octobre 2003. Celle-ci regroupe le port représenté par l'EMRH, la Ville de Honfleur, la CCI du Pays d'Auge, l'Office du tourisme de Honfleur et l'Association des Commerçants Honfleurais. Ses principaux objectifs sont de gérer et de structurer davantage les retombées des croisières sur le secteur.

Notons cependant l'absence des réceptifs et agents maritimes qui sont pourtant les principaux prescripteurs d'excursions, les gestionnaires techniques et commerciaux des escales et les seuls liens avec les opérateurs maritimes.

3.5 – LES AUTRES RETOMBEES

3.5.1 – LES RETOMBEES INDUITES DE NIVEAU 2 ET AU-DELA

Plusieurs catégories de retombées induites de niveau 2 et au-delà :

Cf. pour chaque filière, les documents n°4 p.18 (Commerce traditionnel), n°17 p.32 (transmanche-IAN) et n°19 p.57 (croisières)

- . Retombées induites liées aux investissements portuaires
- . Retombées induites liées à la masse salariale des emplois directs et indirects
- . Retombées induites liées au fonctionnement des emplois directs

3.5.1.1 - Les retombées liées aux investissements portuaires

Il s'agit des retombées issues des investissements portuaires dans les 3 filières commerciales étudiées. Les investissements portuaires correspondent souvent à des travaux conséquents dont une partie des contrats est réalisée avec des entreprises de BTP régionales.

Cf. méthodes de calculs en annexe 5

Document n°22 : Les investissements portuaires réalisés sur la période 1999-2002 et évaluation des emplois associés en Basse-Normandie.

<i>En milliers d'Euros HT</i>	Caen-Ouistreham	Cherbourg (1)	Granville	Honfleur (2)	4 ports
TOTAL (1999-2002)	9 839	9 677	314	10 950	30 780
Investissements généraux	2 073	-	-	-	2 073
Transmanche-IAN	3 850	1 677	50	-	5 577
Commerce traditionnel	3 916	8 000	264	10 950	23 130
Emplois associés (ETC)	41	26	1	14	82

Sources : CCI + DDE Calvados

(1) : Hors élévateur transbordeur et travaux engagés dans la gare transatlantique

(2) : Une partie de ces investissements a été effectuée en 2003. L'absence de données pour les années antérieures permet de lisser sur les 3 années (mais les données sont probablement surestimées).

Au cours des 4 dernières années, **31 millions d'euros HT** (soit une moyenne annuelle de 7,8M•) ont été investis dans les équipements portuaires à vocation commerciale (hors investissements privés associés) se répartissant comme suit :

- 11M• à Honfleur. Il s'agit de la réalisation du 3^{ème} quai en Seine.
- 10M• à Caen-Ouistreham : notamment le terminal multi-vracs (engrais), l'achat de remorqueurs par la CCI, achats de grues, hangars de Blainville, agrandissement de la gare transmanche, etc.
- 9,7M• à Cherbourg : notamment les investissements au niveau des installations transmanche, achat et modernisation de l'outillage du port de commerce traditionnel, hangar, etc.
- 0,3M• à Granville : achat d'une sauterelle pour les vracs secs et aménagements divers sur port et terminal passagers.

Sur une dizaine d'années, **l'investissement portuaire moyen annuel s'est élevé à environ 6,5M•**.

Après une période d'investissements lourds réalisés dans le cadre du transmanche au début des années 90¹² (nouvelle gare transmanche à Cherbourg, modernisation et nouvelles passerelles à Cherbourg, 2^{ème} passerelle à Ouistreham), les investissements ont été moindres pendant quelques années avant de marquer une nouvelle hausse récente, notamment pour les installations commerciales traditionnelles

¹² Exemple à Cherbourg où le montant moyen annuel des investissements a été de 4,8 millions d'euros au cours de la décennie 1991-2001, dont 55% pour le transmanche.

qui ont concentré plus de 80% des sommes investies au cours de ces 3 derniers exercices (et 2/3 pour les 2 ports Caen-Ouistreham et Cherbourg).

Ces investissements ont générés des retombées dans le tissu économique régional, et en particulier dans le secteur du BTP, estimés à près de **10 millions d'euros HT¹³**, soit 1/3 des dépenses totales. **Ce chiffre d'affaires assure annuellement l'équivalent d'une vingtaine d'emplois permanents exprimés en ETC dans le secteur du BTP régional.**

3.5.1.2 - Les retombées liées à la masse salariale des emplois directs et indirects

Il s'agit des retombées issues des salaires versés aux emplois directs et indirects et donnant lieu à une redistribution monétaire dans le tissu économique régional. Il s'agit des dépenses effectuées dans les commerces et les services régionaux.

Cf. méthodes de calculs en annexe 5

Document n°23 : La masse salariale représentée par les retombées des activités portuaires directes et indirectes (2002).

En milliers d'Euros HT	Caen-Ouistreham	Cherbourg	Granville	Honfleur	4 ports
TOTAL (1)	15 595	14 851	1 100	1 360	32 906
Emplois associés (ETC)	142	150	10	13	315

(1) : uniquement navigants résidant en Basse-Normandie

Les dépenses des salariés comptabilisés dans les retombées directes contribuent à la création **de plus de 300 emplois** dans les activités commerciales et de services dans la région.

¹³ Cf. méthodes de calcul en annexe 6.

3.5.1.3 - Les retombées liées au fonctionnement des emplois directs

Il s'agit des retombées issues des achats réalisés par les entreprises associées aux emplois directs. Il s'agit des locations des locaux, achats de matériel pour assurer le fonctionnement (matériel de bureau, véhicules, etc.), achats divers de sous-traitance (gardiennage, nettoyage, etc.), etc.

La complexité de l'exercice et l'absence de données suffisamment précises et exhaustives en la matière n'ont pas permis d'évaluer avec précision ces retombées. **Tout au plus, peut-on seulement estimer qu'ils pourraient représenter environ 150 emplois** (Cf. annexe 5).

Ces dépenses peuvent être très élevées comme par exemple Brittany-Ferries, qui génère près de 5M• d'achats en fonctionnement et surtout en avitaillement (4,4M•). Bien évidemment, toutes ces dépenses ne sont pas effectuées dans la région. Ex : les achats en matériel de bureau sont centralisés au siège de Roscoff qui travaille ensuite en appels d'offres nationaux et internationaux. De même, les emplois liés à l'avitaillement chez Brittany-Ferries ont été comptabilisés dans les emplois directs. Par contre, ceux liés aux entreprises qui fournissent les marchandises pour le service avitaillement sont à intégrer dans cette catégorie d'emplois. Or, les alcools, parfums, souvenirs divers, etc. sont très rarement fournis par des entreprises régionales. En revanche, la fourniture de produits alimentaires peut être le fait d'entreprises régionales.

Il est donc tout à fait difficile de mesurer ces retombées.

3.5.2 – LES PRINCIPALES RETOMBÉES FINANCIÈRES

Plusieurs catégories de retombées financières :

- . Les recettes portuaires
- . La taxe professionnelle des retombées directes
- . Les autres retombées fiscales
- . La valeur ajoutée brute associée aux activités directes et indirectes

3.5.2.1 - Les recettes portuaires des trafics

Document n°24 : Les recettes des trafics (2002).

<i>En milliers d'Euros HT</i>	Cherbourg	Caen-Ouistreham (1)	Granville	Honfleur	4 ports
TOTAL	14 140	10 831	70	595	25 636
Dont transmanche et IAN	13 906	6 605	24	-	20 535
Dont commerce traditionnel et croisières	234	4 226	46	595	5 101

Sources : CCI

(1) : y compris remorquage

En 2002, les trafics se sont soldés par plus de **25,6 millions d'euros de recettes perçues par les autorités portuaires** (taxes sur les navires, les marchandises et les passagers, taxes d'usage et diverses recettes locatives). 80% de ces recettes sont issues des trafics transmanche (et IAN). Le reste se répartit entre le commerce traditionnel et la croisière (celle-ci représente environ 0,5% des recettes).

Il conviendrait d'y ajouter les recettes domaniales. Il s'agit surtout de recettes induites car elles ne sont pas toujours associées à des entreprises utilisant les ports. Celles-ci représentent pas exemple, l'équivalent de 60% des recettes des trafics au port de Honfleur.

Notons que les recettes transmanche ont fortement progressé à Cherbourg depuis 1998 où elles représentaient 10M• et ont dépassé le niveau record de l'année 1995. Elles ont été dynamisées par la croissance du volume des passagers, notamment grâce à l'apport des NGV. En revanche, les recettes du commerce traditionnel restent particulièrement basses et largement inférieures aux records atteints au début des années 90 où elles dépassaient largement 1,2M•.

Les recettes transmanche à Caen-Ouistreham sont restées relativement stables (elles étaient d'environ 6,1M•. en 1998).

3.5.2.2 - La taxe professionnelle des retombées directes

Document n°25 : La taxe professionnelle versée par les entreprises associées aux retombées directes au cours de l'exercice 2002 .

<i>En milliers d'Euros HT</i>	Cherbourg	Caen-Ouistreham	Granville	Honfleur	4 ports
Taxe Professionnelle	134,5	1 045,4	33	370,6	1 583,5
Détails (lorsque disponible) :					
- Commune	60	nd	18,5	nd	nd
- Structure intercommunale	30,7		2		
- Département	32,1		9,1		
- Région	11,6		3,3		

Sources : services fiscaux départementaux

En 20021, **les entreprises associées aux retombées directes** (armements maritimes, agences maritimes, sociétés de manutention, etc.) **ont fourni plus de 1,5 millions d'euros en taxes professionnelles pour les institutions de la région** (c'est-à-dire hors Etat). Environ 2/3 de cette fiscalité revient aux collectivités locales (soit environ 1M•) et 1/3 aux départements concernés (Calvados et Manche) et à la Région (0,6M•). La part CCI n'est pas indiquée.

Les entreprises liées au port de Caen-Ouistreham représentent 2/3 de ces retombées.

Les 2 sociétés d'économie mixtes d'armement (SENACAL et SENAMANICHE) et secondairement, Brittany-Ferries, assureraient 1M• au niveau régional (60% pour les communes et structures intercommunales, 21% aux départements et 8% à la Région).

3.5.2.3 - Les autres retombées fiscales

Les dépenses réalisées dans la région Basse-Normandie par les passagers étrangers des services transmanche et ceux de la croisière, ainsi que par les chauffeurs routiers étrangers en transit, ont représenté en 2002, une rentrée fiscale (TVA, TIPP et taxes parafiscales) d'environ **55 millions d'euros dans les caisses de l'Etat français**.

D'autres retombées fiscales pourraient être ajoutées comme les taxes foncières payées par les Britanniques ayant une résidence secondaire en Basse-Normandie.

3.5.2.4 - Les retombées en terme de VAB des activités directes et indirectes

La VAB (Valeur Ajoutée Brute) évalue en fait la richesse créée par une activité économique.

Document n°26 : La Valeur Ajoutée Brute des retombées directes et indirectes (2002).

<i>En milliers d'Euros HT</i>	Caen-Ouistreham	Cherbourg	Granville	Honfleur	4 ports
TOTAL (1)	42 500	41 100	2 852	4 051	90 503

(1) : Uniquement emplois de personnes résidant en Basse-Normandie

La VAB des activités directes et indirectes est évaluée à 90,5M•, dont 92% répartie presque équitablement entre les 2 principaux ports Caen-Ouistreham et Cherbourg.

Comparée à la VAB régionale qui était de 25 573M• en 2000, la VAB des activités portuaires directes et indirectes représentent 0,4%, mais 0,6% de la branche des services.

L'intégration de toutes les activités induites élèverait probablement la VAB des activités commerciales portuaires autour de 1%.

3.5.3 – LES AUTRES RETOMBEES INDUITES

3.5.3.1 - Les emplois des entreprises implantées dans les zones portuaires

Les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Honfleur disposent de réserves foncières classées en tant que Zones Industriale-Portuaires. Ces zones accueillent aujourd'hui plus de 6 000 emplois répartis dans plus de 160 entreprises. L'essentiel est représenté par Caen-Ouistreham (3/4 des effectifs des ZIP), et en particulier le site de Renault Trucks qui concentre, avec ses sous-traitants directs, plus de 3 100 emplois (plus de 50% des effectifs des ZIP et 70% de celle de Caen-Ouistreham).

De nombreuses entreprises n'ont d'ailleurs aucun lien avec la fonctionnalité portuaire en dehors de l'opportunité domaniale. Notons d'ailleurs, que tous les terrains de ces zones classées ZIP ne sont pas du tout intégrés dans le DPM.

Ainsi, les emplois associés aux activités portuaires commerciales ne représentent que 10% des emplois totaux de ces zones.

Document n°27 : Les emplois des entreprises implantées dans les zones industrielo-portuaires (2002).

<i>En milliers d'Euros HT</i>	Caen-Ouistreham	Cherbourg (1)	Granville (2)	Honfleur	4 ports
TOTAL entreprises	90	25	-	48	163
TOTAL effectifs <i>dont :</i>	4 578	450	-	1 107	6 105
- Effectifs déjà comptabilisés ailleurs	410	31	-	168	609
- Effectifs es activités sans liens avec le port	4 168	419	-	939	5 526
<i>% des emplois associés aux fonctions portuaires étudiées</i>	<i>9%</i>	<i>7%</i>	<i>-</i>	<i>15%</i>	<i>10%</i>

Sources : CCI

(1) : Uniquement ZIP des Mielles et Produimer. Les CMN ne sont pas comptabilisées.

(2) : Granville ne dispose pas d'une zone industrielo-portuaire. Il existe quelques emplois sur le port en dehors des autres activités portuaires comme la plaisance, la pêche, etc. (ex: SOGENA-SOFRINO). Ceux-ci restent cependant très marginaux.

3.5.3.2 - Les retombées héritées

Il s'agit des activités n'ayant plus aucun lien avec la fonctionnalité commerciale portuaire actuelle, mais dont la présence dans la région est associée historiquement aux ports.

Nous pourrions par exemple citer l'exemple de la SOGENA qui dispose de son siège à Caen, mais dont une partie (voire l'essentiel) de son CA est réalisée ailleurs que dans la région. On peut également y intégrer la SNC (Société Navale Caennaise) qui ne compte plus que 2 salariés dans la région.

Ces entreprises sont d'ailleurs encore implantées dans la zone portuaire et donc comptabilisées dans la catégorie précédente (induits fonciers).

D'autres entreprises entrent probablement dans cette catégorie. Nous n'avons pas effectué une recherche exhaustive dans ce domaine qui s'éloigne de notre mission principale, mais l'existence de ce type de retombées devait être indiquée.

3.6 – BILAN DES RETOMBEES

- **Les activités commerciales des 4 sites portuaires régionaux génèrent près de 5 600 emplois directs, indirects et induits dans la région Basse-Normandie.**

Avec près de 2 800 emplois, le port de Caen-Ouistreham représente 50% des emplois totaux suivi par Cherbourg qui compte 2230 emplois (soit 40%). Avec 440 emplois régionaux auxquels s'ajoutent les emplois extra-régionaux non comptabilisés, Honfleur représente 8%. Enfin, Granville génère près de 140 emplois (2,5% du total).

- **La répartition par catégories de trafics permet d'identifier les enjeux sociaux, mais aussi de conforter ou de contredire certaines analyses.**

Ainsi, l'activité portuaire traditionnelle, pourtant représentative de 23% des tonnages des ports et sans véritable image porteuse, assure 1/4 des emplois régionaux. Inversement, le trafic transmanche qui assure 77% des tonnages et 2,5 millions de passagers, représente près de 75% des emplois et sous réserve d'y comptabiliser les emplois de navigants sinon, sa part serait de 71%. Quant à l'activité de croisières maritimes, son rôle reste relativement marginal avec 25 emplois, c'est-à-dire 0,5% des emplois totaux.

- Abstraction faite des emplois maritimes qui représentent ici près de 740 emplois, soit 13% des emplois totaux. Les emplois se répartissent comme suit : 18% d'emplois portuaires directs (872), 13% d'emplois indirects (610) et 69% d'emplois induits (3373). **Cela signifie que pour 1 emploi direct correspondent 0,7 emploi indirect et près de 4 emplois induits.**

- **Nous pouvons considérer que la moitié des emplois est concentrée autour des villes-ports, le reste étant réparti dans le reste de la région.** Le Calvados et la Manche bénéficient de plus de 9 emplois sur 10.

- **C'est la 1^{ère} fois qu'est réalisée pour toute la région et les 4 sites portuaires une telle analyse.** En effet, elle est tout à fait unique à plus d'un titre :
 - . Elle est exhaustive au niveau des activités commerciales et s'appuie sur des analyses solides et transparentes,
 - . Elle met en lumière la fonction portuaire et s'inscrit dans une logique de catégorie d'activités et de filières,
 - . Elle rend compatible toute comparaison entre les ports puisque la méthode est uniforme,
 - . Elle constitue un outil d'aide à la réflexion et la décision en cette période où sont engagés des travaux liés aux divers schémas d'aménagement et à la décentralisation des ports.

- **Enfin, il est absolument impossible de comparer les résultats à d'autres études portuaires réalisées ailleurs.** Il était déjà impossible de comparer les résultats des autres études entre-elles.

A titre d'information, les récentes analyses effectuées dans d'autres ports établissaient les retombées comme suit :

- . Rouen (1991) : 14 500 emplois
- . Le Havre (1991) : 24 200
- . Dunkerque (1993) : 20 300
- . Nantes-Saint-Nazaire (1995) : 14 500 ...

Globalement, ces emplois correspondraient aux retombées directes, indirectes et induites de niveau 1 de la présente étude. L'application de notre méthode les aurait probablement réduits, car dans de nombreuses analyses de ces ports, les effectifs industriels ont été comptabilisés dans leur totalité. Cela correspondrait très approximativement à 6 000 emplois pour les 4 sites portuaires régionaux. La comparaison doit s'arrêter à ces ordres de grandeur très généraux.

Document n°28 : Tableau de synthèse des retombées des activités portuaires commerciales en termes d'emplois (année 2003).

chiffres arrondis

	CAEN-OUISTREHAM			CHERBOURG			GRANVILLE		HONFLEUR (1)		TOTAL			
	Transm.	Com.	Crois.	Transm.	Com.	Crois.	IAN	Com.	Com.	Crois.	Trans/IAN	Com.	Crois.	Total
Emplois maritimes	490	0	0	235	0	0	16	0	0	0	741	0	0	741
Emplois portuaires <u>dont</u> :	235	158	2	316	50	4,5	21	18	68	0,5	572	294	7	872
Agents-compagnies	61	20	0,3	112	11	0,5	15	2	9	0,1	188	42	1	231
Services pour le bord	73	0	0	25	0	0	1	0	0	0	99	0	0	99
Services aux navires	3	21	0,8	16	12	0,5	0	2	0	0,2	19	35	2	56
Services généraux	63	56	0,5	81	15	0,5	4	7	6	0	148	84	1	233
Autorités portuaires	8	6	0,1	29	2	1,5	0,5	2	3	0,1	38	13	2	52
Services marchandises	27	55	0	53	10	1,5	0	5	50	0	80	120	2	202
TOTAL emplois directs	725	158	2	551	50	4,5	37	18	68	0,5	1 313	294	7	1 613
TOTAL emplois indirects	170	45	0,5	352	14	3	0	7	15	2	522	81	6	609
TOTAL emplois induits (niv. 1)	941	519	1	1 011	16	4	6	50	327	2	1 958	912	7	2 877
Emplois BTP (investissements ports)	6	5	-	3	4	-	Neg.	Neg.	4	-	9	13	-	22
Masse salariale (emplois Dir.+Ind.)	115	26	1,5	137	12	1,5	7	3	13	-	259	54	3	315
Achats entreprises (directes)	60	13	1	62	5	1	5	3	8	-	127	29	2	158
TOTAL emplois induits (> niv. 1)	181	44	2,5	202	21	2,5	12	6	25	-	395	96	5	496
TOTAL PAR CATEGORIE	2 017	766	6	2 116	101	14	55	81	435	5	4 188	1 383	24	5 595
TOTAL PAR PORT	2 789			2 231			136		439		5 595			
TOTAL autres induits	4 168			419			-		939		5 526			
Induits fonciers	4 168			419			-		939		5 526			
Induits Hérités	pm			pm			pm		pm		pm			
TOTAL PAR PORT	6 957			2 650			136		1 378		11 121			

Source : enquête JMJ Conseil

(2) : ne sont comptabilisés que les salariés basés ou appartenant à des établissements implantés en Basse-Normandie

4 – LES ENJEUX EN TERMES D'AMÉNAGEMENT

3 principales problématiques portuaires en matière d'aménagement ont été considérées :

- . Les accès terrestres des ports en lien avec les hinterlands actuels,
- . Les activités portuaires et les ports dans leur environnement local,
- . Le contexte régional et inter-régional,

Cette partie a été réalisée à partir de la lecture des différents documents d'aménagement qui illustrent les orientations issues d'un débat consensuel entre les différents acteurs socio-économiques et politiques des territoires concernés. Ces documents reflètent donc bien la perception des ports dans leur environnement et la vision qu'en ont les aménageurs et acteurs politiques.

Les constats soulevés ont ensuite été confrontés auprès d'un certain nombre d'acteurs dans les Collectivités, les Services de l'Etat, les instances consulaires, etc. Bien sûr, tous les acteurs territoriaux n'ont pas été rencontrés car leur nombre est relativement élevé.

Les résultats présentés ci-après n'engagent que le Cabinet d'études JMJ Conseil et sont le reflet d'un certain regard extérieur et totalement limité à la problématique principale liant les activités portuaires aux territoires concernés.

4.1 — LES ACCES TERRESTRES DES PORTS EN LIEN AVEC LEUR HINTERLAND

- LES ENJEUX :

Si la quasi-totalité de l'activité commerciale traditionnelle a la région comme 1^{ère} destination et comme dernière origine, l'activité transmanche des ports est largement extra-régionale puisque 90% des camions et 80% des véhicules de tourisme ont une origine-destination extra-régionale.

Cela signifie que 85% des trafics de marchandises des ports Bas-Normands sont extra-régionaux (et même 55% si nous n'intégrons pas les tares des véhicules transmanche¹⁴).

Cette situation est tout à fait paradoxale par rapport aux classements statutaires des ports français. En effet, Cherbourg et Caen-Ouistreham sont classés dans la catégorie des "*ports d'intérêt national à vocation régionale*", Granville est un port départemental et Honfleur intégré au Port Autonome de Rouen donc à vocation nationale et internationale.

Cette classification ancienne est totalement inadaptée et démontre la confusion qu'il règne parfois entre les différentes catégories et filières de trafics à l'intérieur d'un port.

Ainsi, l'activité transmanche dépasse largement le cadre régional, voire national, puisque les échanges avec la Péninsule Ibérique représentent plus de la moitié du trafic transmanche de fret. Cette activité s'inscrit complètement dans le cadre des Réseaux de Transports Européens (RTE) d'autant plus qu'elle constitue une forme de cabotage maritime à cette échelle.

De même, certaines activités plus traditionnelles telles que le bois, ont une aire d'influence nationale puisque les négociants-importateurs régionaux en réexpédient ensuite une partie sur toute la France après une transformation parfois minime (rabotage -séchage par exemple).

Outre l'importance que cette situation a au niveau de la politique strictement portuaire, elle influence également les différents programmes d'infrastructures de dessertes terrestres des ports maritimes.

Le développement actuel des ports régionaux s'appuie presque exclusivement sur le transport routier qui achemine 99% des trafics des ports (hors tares des véhicules transmanche).

¹⁴ Les tares des véhicules fret et de tourisme sont comptabilisées dans les tonnages des ports (Cf. document n°2).

Cette double situation : 85% des trafics hors région Basse-Normandie et part exclusive du trafic routier conduit à analyser l'adéquation des infrastructures routières par rapport aux flux générés par les ports.

- MESURE DE L'ADEQUATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES AU REGARD DES ACTIVITES PORTUAIRES :

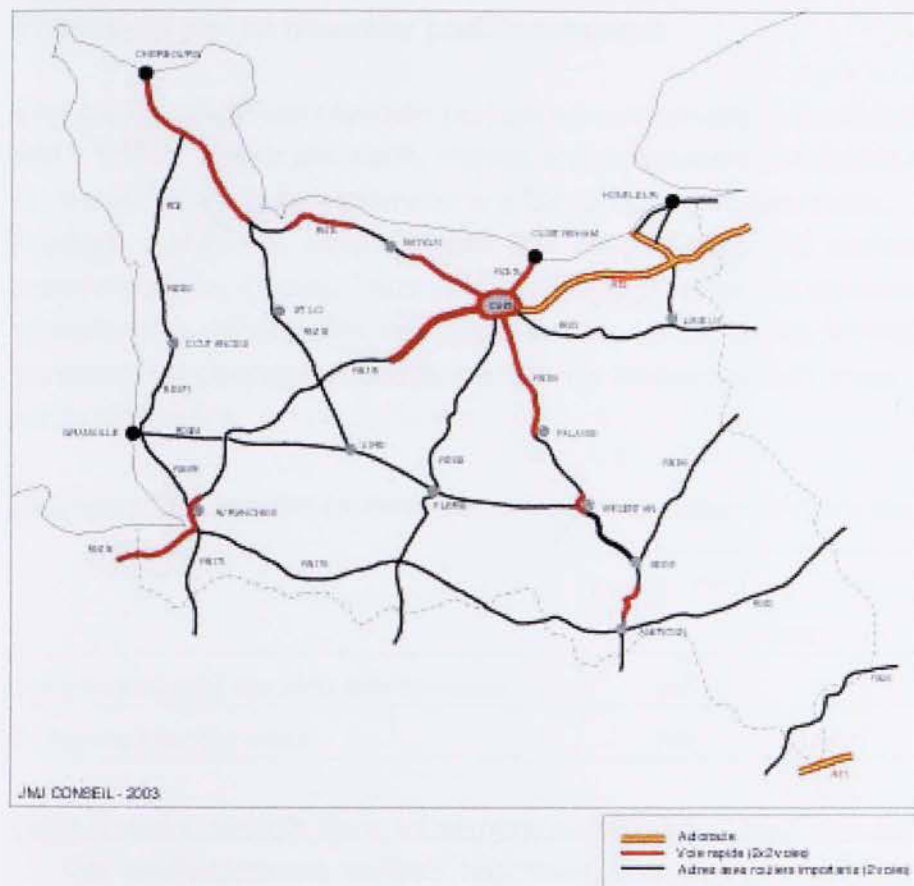
Il est évident que la situation routière de la Basse-Normandie s'est considérablement transformée en moins d'une décennie (Cf. document n°29 de la page suivante).

Parmi les principales réalisations figurent :

- L'A84 est quasiment achevée depuis début 2003 (le dernier segment régional sera la déviation Est d'Avranches). Celle-ci met en relation Caen à Rennes et s'inscrit dans un programme plus vaste des "autoroutes des estuaires" et "axe Calais-Bayonne".
- L'A29 associée à la mise en service du Pont de Normandie permet de relier l'A13 au niveau de Beuzeville à l'A28 au niveau de Saint-Saëns (au nord de Rouen). Egalement inscrite dans le programme des "autoroutes des estuaires", cette autoroute a transformé les relations entre la région Basse-Normandie et le port du Havre. Elle a aussi permis de transformer considérablement l'accessibilité de Honfleur tant vis-à-vis du reste de la région que vis-à-vis du port du Havre.
- La réalisation de l'A28 (Le Mans-Abbeville) s'est poursuivie avec la mise en service de la déviation d'Alençon et du segment Alençon-Le Mans.
- Divers aménagements d'axes ont également été menés afin de les mettre à double voie :
 - . Achèvement de la liaison double voie RN13 Caen-Cherbourg en 2003
 - . Poursuite de l'adaptation de la RN158 Caen-Sées (A28) à double voie et mise aux normes autoroutières
 - . Poursuite de la mise à double voie de la RN174 (Carentan-St Lô-Guilberville)

Ainsi, d'une situation de "terminus" en lien avec Paris, la Basse-Normandie a été totalement désenclavée. Outre, son désenclavement, la région a également développé une fonction de transit. En effet, en dehors de l'activité transmanche qui constituait son seul trafic de transit notable dans le sens Nord-Sud, l'A84 lui a conféré un rôle de transit Nord/Est-Sud/Ouest. Aujourd'hui, la Basse-Normandie est un point de passage privilégié des flux entre toute la façade Nord-Ouest (Bretagne et partie des Pays de la Loire) et le Nord de la France et de l'Europe.

1995



2003



Ce désenclavement régional ne peut-être que favorable pour accompagner le développement des ports maritimes de la région. Pour autant, il convient d'analyser la nouvelle situation plus finement et d'identifier les nouveaux enjeux engendrés par ce nouveau positionnement.

Bien sûr, l'activité commerciale portuaire traditionnelle, essentiellement orientée au service du tissu économique local dans un rayon de 100 à 150km autour des ports, n'a pas été directement concernée par ces transformations, y compris dans le cas de Honfleur.

En revanche, l'activité transmanche a été directement concernée.

Pourtant totalement axée sur des flux routiers, l'activité transmanche des ports régionaux aurait logiquement dû profiter de ces transformations. Comme l'illustre le tableau ci-dessous (*Cf. également le document n°6*), cela n'a pas du tout été le cas puisque situés dans le contexte plus général des flux transmanche, les ports Bas-Normands ont non seulement perdu des parts de marché sur les échanges transmanche pourtant très dynamiques au niveau du fret, mais en plus, ils ont au mieux stabilisé leur niveau de trafic, voire même perdu des trafics.

Document n°30 : Evolution comparée des trafics fret et passagers des ports Bas-Normands et du marché transmanche global entre 1994 et 2002

	FRET		PASSAGERS	
	1994	2002	1994	2002
Trafic transmanche des ports Bas-Normands	100	99	100	89
Trafics transmanche totaux	100	183	100	102

Cette situation semble donc totalement paradoxale et peut être expliquée par plusieurs raisons :

- Les aménagements routiers régionaux ainsi que ceux auxquels ils étaient parfois associés ("Autoroutes des Estuaires") ont aussi bénéficié à d'autres ports transmanche, et en particulier à Calais (tunnel et ferries). Ces équipements ont donc accentué la mise en concurrence de tous les ports transmanche. Les mauvaises liaisons routières constituaient une "certaine barrière" vers l'Ouest de la France, protégeant ainsi les ports de l'Ouest de la concurrence du Détroit. La réalisation de ces équipements routiers a donc exacerbé la concurrence sur l'Ouest et a constitué autant d'atouts à faire valoir pour les opérateurs de l'Ouest que pour ceux du

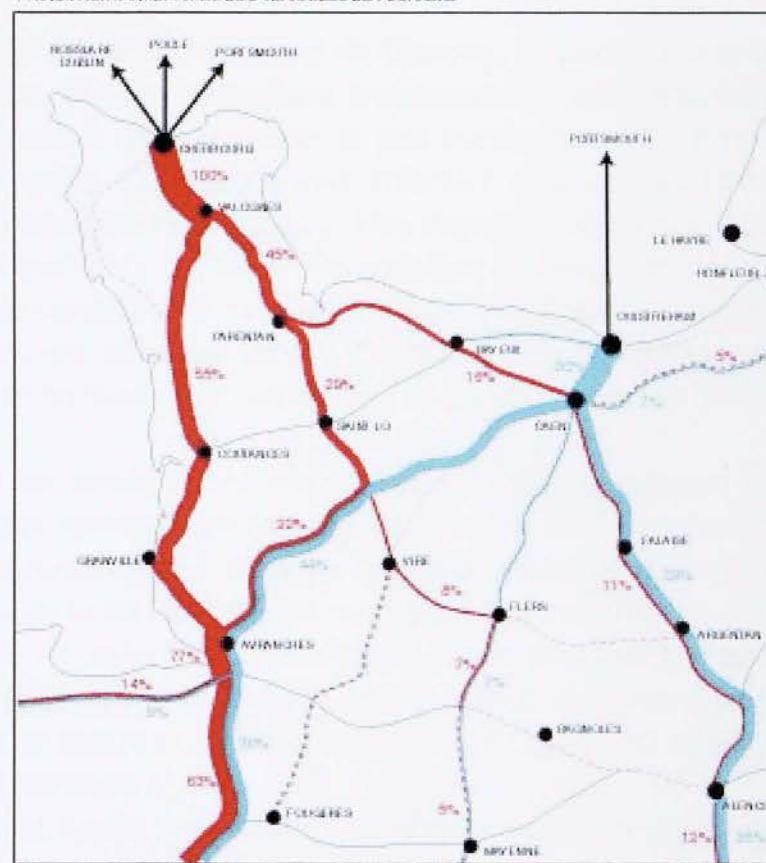
Détroit. En terme d'accessibilité (temps et confort) le Détroit s'est ainsi rapproché de toute la façade Ouest sans pour autant être handicapé par les coûts puisque la majorité du réseau mis en place est à usage gratuit. La politique tarifaire agressive des opérateurs du Détroit pouvait donc être efficace.

- L'offre maritime proposée à partir des ports de l'Ouest (de Roscoff à Dieppe) n'a pas du tout évolué dans les mêmes proportions que celle mise en place sur le Détroit. En termes de fréquences de départs proposés par exemple, l'offre s'est même appauvrie alors qu'elle devenait au centre de la politique commerciale développée sur Calais. L'écart entre les 2 offres s'est donc accentué.
- Enfin, les améliorations des infrastructures routières mises en place dans la région ne correspondent pas toujours aux attentes des trafics portuaires et à la réalité des hinterlands portuaires. Le document n°31 comparé au document n°29, illustre un certain décalage entre les itinéraires actuellement empruntés par les flux transmanche et les types d'infrastructures proposées.

Ces 3 facteurs ont surtout joué en la défaveur de l'activité fret des ports régionaux beaucoup plus sensibles à ces transformations et surtout de manière plus rapide. L'activité passagers a été moins sensible car une partie du trafic a la région comme origine-destination. Par ailleurs, les logiques de choix des itinéraires par les passagers ne sont pas tout à fait les mêmes. Enfin, les flux de passagers ne réagissent pas aussi spontanément aux transformations des accès.

Le dernier facteur soulevé (adéquation des axes proposés aux attentes des trafics) est tout à fait majeur car il constitue déjà un enjeu majeur pour le développement actuel de l'activité transmanche, mais il le sera encore dans les années si nous intégrons les transformations en cours.

PRINCIPAUX ITINÉRAIRES DES VÉHICULES DE TOURISME



Part en % des VL ayant une origine étrangère à la Basse-Normandie et transféré par les principales axes routiers

— Itinéraires des VL de la ligne Orléans-Poitou (source : enquête JMI Corail - 8^e 2003)
— Itinéraires des VL des lignes au départ de Charbourg (source : enquête JMI Corail - 8^e 2003)

Page n°86

Par ailleurs, les transformations des accès routiers ont modifié le positionnement stratégique des 2 ports transmanche Bas-Normands.

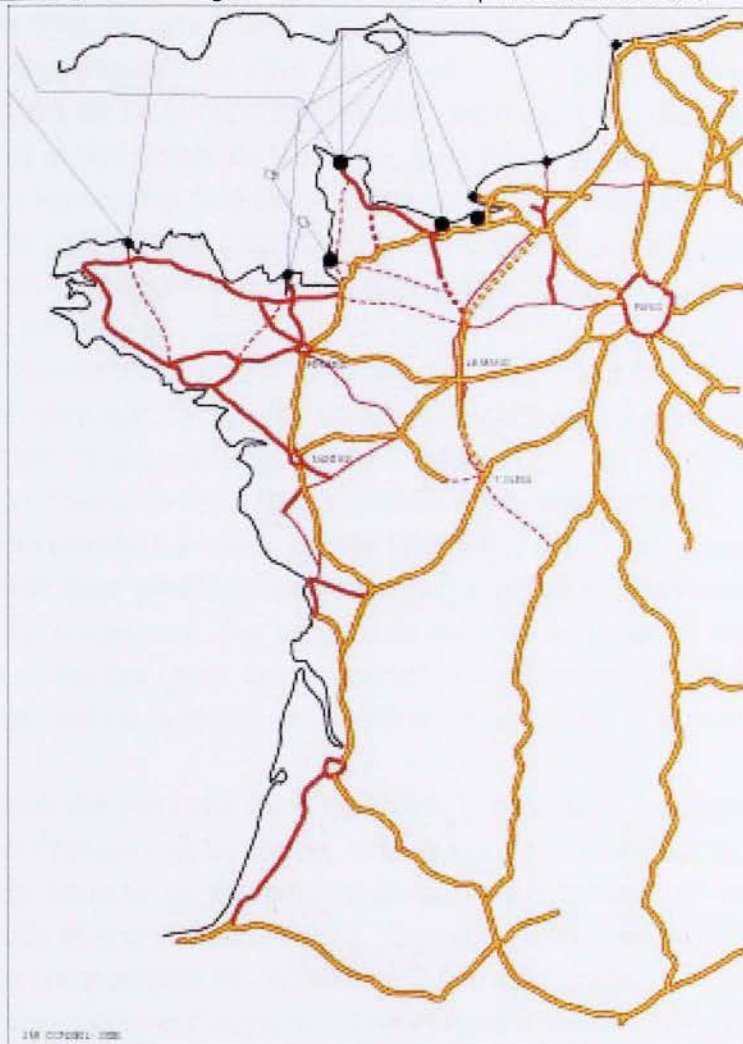
Déjà handicapé par son éloignement relatif dû à sa position périphérique à l'extrémité Nord du Cotentin, **le port de Cherbourg ne dispose pas des accès routiers qui correspondent à l'orientation de son hinterland transmanche** (cette activité concentre pourtant plus de 95% de son trafic). Alors que la RN13 constitue désormais son axe routier le plus performant vers Caen, les trafics transmanche l'empruntant s'élèvent à peine à 10% pour le fret (et grâce aux liaisons avec l'Irlande) et à environ 16% pour les passagers. En revanche, ses trafics continuent à emprunter très majoritairement l'axe routier départemental entre Valognes et Avranches via Coutances (70% des camions et 55% des véhicules de tourisme). Or, toutes les enquêtes le démontrent les unes après les autres, les chauffeurs, les entreprises et les passagers, déplorent les conditions de circulation sur cet axe. Cette situation a d'ailleurs complètement changé la donne sur la Bretagne puisque d'Avranches, les distances jusqu'à Cherbourg et jusqu'à Ouistreham sont quasiment les mêmes, mais en temps (et surtout en fiabilité), le terminal de Ouistreham est devenu mieux situé (avec un gain moyen de 30 minutes pour les PL et presque 45 minutes pour les voitures).

Bien sûr, cette situation va évoluer dans les années à venir, mais les améliorations restent assez tardives au regard des autres transformations constatées et des enjeux. De même, elles soulèvent des interrogations sur leur réelle efficacité. La réalisation totale à double voie du barreau Guilberville-Carentan (RN174) constituera l'alternative à l'axe côtier via Coutances, mais ne sera définitivement réalisée qu'en 2007-2008. L'A84 et la réalisation de certains segments de la RN174 ont déjà conduits à des transferts de trafics (16% des camions l'utilisent¹⁵ et 1/4 des véhicules de tourisme). La mise en service progressive des autres tronçons¹⁶ accentuera ces transferts. Toutefois, cet itinéraire dévie sensiblement les flux vers L'Est et tend à renforcer le positionnement de Ouistreham. En effet, d'Avranches (au niveau de Pontaubault), Cherbourg sera à 160km via la RN174 (135km actuellement via Coutances) et Ouistreham à 130km. Au niveau de Guilberville, Cherbourg sera encore à 104km et Ouistreham à 75km.

Bien sûr, à l'horizon 2008, en termes de temps, l'écart sera moindre et l'accès à Cherbourg bénéficiera d'un gain moyen de 30' par rapport à aujourd'hui. De même, le choix d'un port ne se limite pas à ses accès et une distance de 25km reste tout à fait acceptable. Toutefois, **cela signifie que le positionnement de Cherbourg n'est plus aussi captif sur la Bretagne et d'autres flux transitant par le sud de la Manche qu'il ne l'était jusqu'au milieu des années 90.**

¹⁵ Mais n'oublions pas que lorsque cette enquête avait été réalisée, la RD2 était coupée au niveau de St Sauveur le Vicomte pour raisons de travaux.

¹⁶ Déviation de St Lô sur 19km mise en service en octobre 2003 - déviation de Torigny sur 14km en début 2004 - dernier segment de la partie sud (Villeneuve-Fumichon) sur 5km en 2005 - mise en service progressive de segments de la partie Nord jusqu'en 2008.



En revanche, **la position de Caen-Ouistreham s'est nettement améliorée avec les transformations décrites depuis moins d'une décennie.** De même, les transformations correspondent nettement plus aux attentes des trafics du port. La part de l'A84 s'accroît même en captant les flux de Bretagne et de la région Nantaise mais aussi, de plus en plus, des flux du Sud-Ouest et de l'Espagne qui privilégiaient auparavant l'axe Tours-Le Mans-Caen. Il convient cependant de noter que la desserte vers le Sud via la RN158 (Caen-Argentan-Sées) reste un axe stratégique majeur du port (tant pour le transmanche que pour le commerce traditionnel).

Il est d'ailleurs prévu que l'A88 issue de la mise aux normes autoroutières de la liaison actuelle entre Falaise et Caen et de la réalisation d'une nouvelle autoroute entre Falaise et Sées soit engagée. Toutefois, ce ne sera qu'en fin de cette année 2003 que devraient être lancés les travaux sur cet axe pour une mise en service complète en 2007. Or, comme cela avait déjà été indiqué dans une précédente étude sur l'activité transmanche en Basse-Normandie¹⁷, il est tout à fait stratégique que les travaux concernant l'A88 soient achevés en même temps que sera mise en service l'A28¹⁸ entre Alençon et Rouen. Cela ne sera pas vraiment le cas puisque les travaux de l'A28 (Alençon-Rouen) ont été lancés en juin 2003 et devraient être achevés en fin 2005.

¹⁷ Etude dans le cadre de l'ORT Basse-Normandie réalisée par JMJ Conseil en octobre 1999.

¹⁸ Les travaux de cette autoroute concédée à la société Alis ont été lancés fin juin 2003 et devraient être achevés en fin 2005.

Il y aura donc un retard de 2 années entre la mise en service définitive des 2 segments, sans compter les éventuelles perturbations liées aux travaux engagés sur l'axe Caen-Sées.

Ce segment de l'A28 constitue un élément majeur du nouveau positionnement de la région et de ses ports par rapport aux flux avec le l'Ouest et le Sud-Ouest de la France, et la Péninsule Ibérique. Au niveau des flux transmanche, l'A28 va certes contribuer à réorienter les flux avec les régions Sud-Ouest-Espagne de l'A10 (segment Tours-Paris) vers l'A28 en les "rapprochant" de la région Basse-Normandie et des ports (notamment Caen-Ouistreham). Toutefois, cet axe bénéficiera également à Calais (ferries et tunnel) qui aura un accès direct sur toutes les régions traversées c'est-à-dire l'Orne, la Mayenne et la Sarthe, régions où Caen-Ouistreham bénéficie actuellement d'une position privilégiée.

Cet axe ouvrira aussi un axe plus direct sur toute la vallée de la Loire (Nantes à Angers) là où puisent également les ports Bas-Normands via l'A84. Bien sûr, cet axe ne sera pas gratuit, mais il ne sera pas plus coûteux que les actuels itinéraires via Paris, et offrira un meilleur transit-time et une meilleure fiabilité (pas de passage par Paris). Au-delà de l'activité transmanche, cet axe va aussi bénéficier au port de Rouen au niveau de l'activité commerciale plus traditionnelle.

Le raccordement à cet axe via l'A88-RN 158 doit être le plus efficace possible afin de donner les outils aux ports pour maintenir leur position et valoriser leurs fonctions dans toutes les zones situées au Sud de la région. Déjà coincés à l'Est par la forte présence des ports Haut-Normands (pour le commerce) et par Calais (pour le transmanche), et à l'Ouest par les ports bretons et Nantes (pour le commerce), ils pourraient également être confrontés à une concurrence de plus en plus forte sur les zones situées au sud de la région tant pour le transmanche que pour le commerce traditionnel.

Les accès du port de Honfleur ont totalement bouleversé le positionnement stratégique du port notamment vers la rive droite de l'Estuaire et Le Havre, ainsi que vers Rouen dont le port est dépendant. Ces transformations ne semblent pas encore avoir eu des effets importants sur l'activité du port de commerce en ce sens que l'aire d'influence directe reste largement orientée vers la Basse-Normandie et une partie de l'Eure. Toutefois, l'enjeu est important et sera développé plus loin.

L'activité commerciale de Honfleur est peu concernée par les conditions du raccordement à l'A28. En effet, l'aire d'influence directe du port de commerce est aujourd'hui relativement limitée. Bien sûr, toute perspective d'amélioration de la desserte du port ne peut être que positive et sans aucun doute, disposer d'un raccordement efficace à l'A28 ne peut constituer qu'un atout supplémentaire pour Honfleur, mais l'enjeu portuaire actuel reste limité.

En revanche, toute amélioration de l'accès à l'A28 via Lisieux constitue une vraie opportunité pour toutes les activités du port du Havre, dont le transmanche. Elle permettrait un meilleur positionnement sur la façade Ouest qui passe aujourd'hui par l'A84 ou par des axes routiers lacunaires.

Cette brève analyse de l'impact de la mise en service de l'A28 pour l'activité des ports régionaux l'identifie clairement comme un enjeu important à considérer très rapidement.

- **ETAT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES :**

La situation du réseau ferroviaire est présentée par le document n°33 ci-après.

Au niveau des ports :

- Caen-Ouistreham : le quai de Blainville est le seul quai disposant d'un embranchement fer opérationnel. Il n'existe aucune possibilité d'embrancher fer le terminal transmanche. La liaison entre la gare et le port est non électrifiée.
- Cherbourg : la liaison Cherbourg-Caen est électrifiée depuis 1996. La ZI des Mielles est embranchée fer (notamment l'ancien site Toyota) et le port dispose d'une plate-forme où peuvent être traités des trains de transport combiné. La liaison entre la gare et le port est non électrifiée et traverse la ville et diverses routes où la circulation urbaine est dense.
- Honfleur : la zone industrialo-portuaire est embranchée fer, mais les quais de Seine ne le sont pas. La voie de desserte est à voie unique et non électrifiée.
- Granville : le port est desservi par une ligne ferroviaire qui traverse le centre ville depuis la gare. Cette ligne n'est plus utilisée depuis quelques années. Ce point sera abordé dans un chapitre plus loin.

D'une manière générale, **l'activité ferroviaire générée par les ports est plus que résiduelle** puisqu'elle représente environ 50000t à Caen et environ 6 000t à Honfleur (Miroline), soit l'équivalent d'un train par semaine. Enfin, toute activité ferroviaire avec le port de Cherbourg a disparu avec la fin du trafic Toyota en février 2001.

Cette situation reflète à la fois les difficultés actuelles du transport ferroviaire ainsi que les limites actuelles de l'aire d'influence de l'activité commerciale traditionnelle des ports Bas-Normands. L'activité transmanche pourrait également s'appuyer sur ce mode comme cela était le cas à Cherbourg au cours des années 70-80, puis plus récemment pendant 2 années avant de disparaître de la scène du

transport combiné en janvier 1999. Outre les difficultés à offrir une alternative modale économiquement performante à partir des ports régionaux, ces derniers souffrent aussi de la stratégie commerciale des acteurs de ce mode. Enfin, la région souffre des lacunes des infrastructures vers le Sud (Mezidon-Alençon-Le Mans) qui permettraient de disposer d'une ouverture directe sur le réseau du Sud-Ouest et Ouest (contournement Nord-Ouest de Paris). En effet, face aux difficultés rencontrées sur la grande ceinture ferroviaire de Paris, toute initiative ferroviaire à partir de la région a peu de poids en comparaison avec les trafics générés par les ports Haut-Normands considérés comme beaucoup plus stratégiques.

La faiblesse des trafics ferroviaires générés par les ports maritimes régionaux ne permet pas de légitimer une démarche de modernisation des accès ferroviaires vers le Sud. Une telle démarche régionale ne peut s'appuyer qu'en soutien d'une démarche initiée par les ports Haut-Normands désireux d'obtenir le contournement ferroviaire Ouest (et Sud) de la région parisienne, ou dans le cadre de la politique TER de la région (et éventuellement une stratégie de connexion au réseau TGV via Le Mans)¹⁹. De même, tout développement du fret ferroviaire à partir de la région et des ports, ne peut s'inscrire que dans une démarche volontariste et soutenue des acteurs du transport ferroviaire (SNCF, RFF et les opérateurs de transport combiné).

Ce dernier point est essentiel car les difficultés à mettre en place des nouveaux services ferroviaires à partir de la région Basse-Normandie sont autant (voire plus) le fait des stratégies des acteurs actuels du transport ferroviaire que des contraintes techniques et des limites des infrastructures.

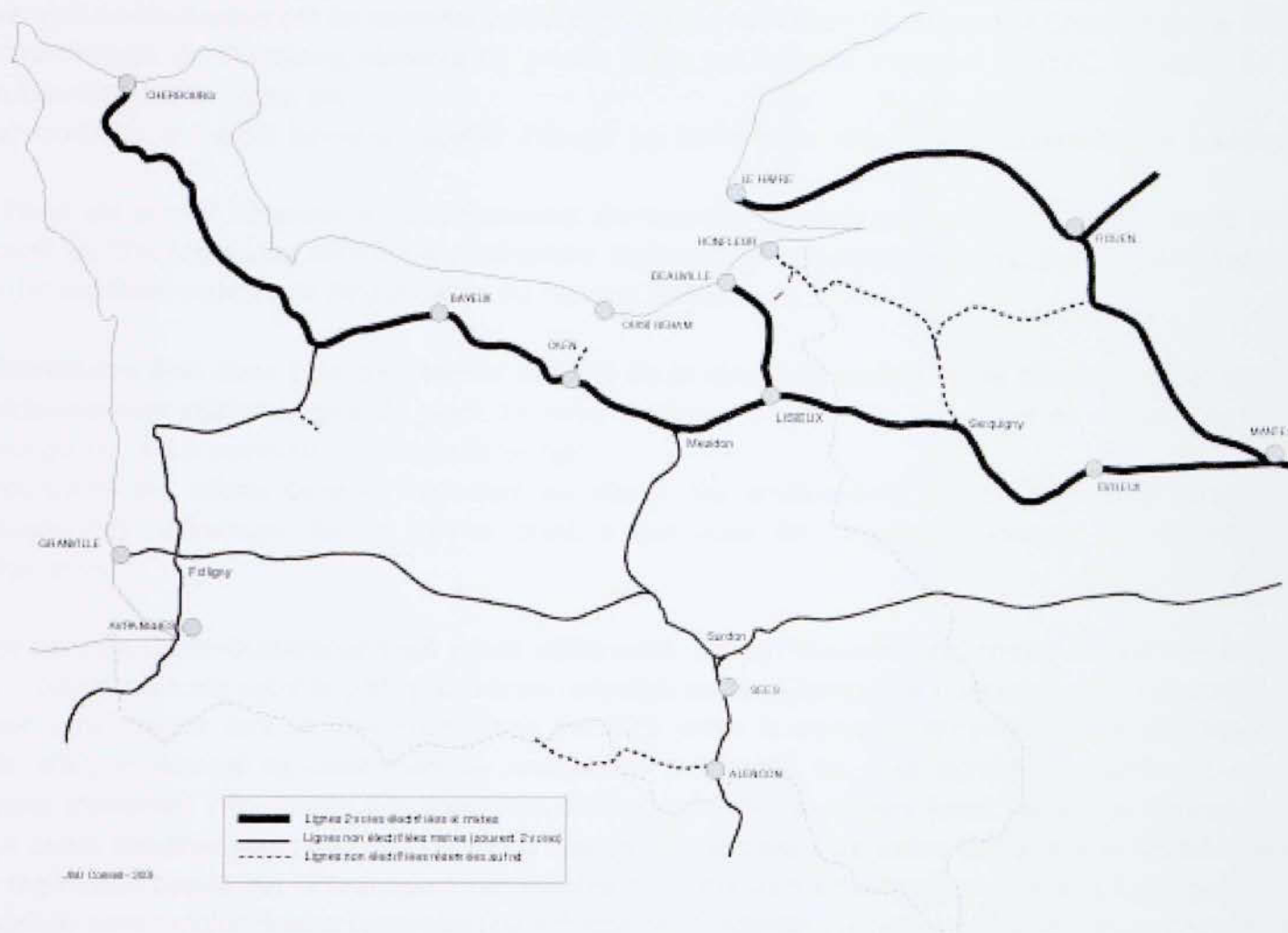
Il s'agit pourtant d'un enjeu régional majeur qui ne se limite pas seulement aux ports. En effet, un jour viendra où le transport ferroviaire jouera son véritable rôle d'alternative modale aux transports routiers de bout en bout. Un jour viendra également où l'intermodalité sera vraiment opérationnelle...

La Basse-Normandie ne peut échapper à ce débat et doit se positionner rapidement et efficacement dans la mise en place des réseaux (réseaux d'infrastructures mais aussi réseaux d'opérateurs).

L'existence des activités portuaires doit être un atout à faire valoir dans cette orientation stratégique car les ports sont naturellement des plates-formes multimodales (dans le sens où ils sont connectés à plusieurs modes de transport).

Le développement du transport ferroviaire à partir des ports maritimes est donc un enjeu régional en matière de fret. Celui-ci doit ensuite s'articuler avec les enjeux régionaux en matière des transports de passagers.

¹⁹ Notons qu'une étude est actuellement engagée afin d'analyser les possibilités de conforter le site ferroviaire de Mézidon



Pour les ports, ce mode de transport est également un enjeu majeur pour les raisons suivantes :

- Il constitue un outil de développement de certaines activités portuaires existantes (notamment à Cherbourg) : le développement futur de l'activité transmanche de Cherbourg reposera en grande partie sur celui du transport combiné, le retour de la filière voitures neuves est indissociable de ce mode, etc.
- Il est le seul mode de transport terrestre capable d'élargir les hinterlands des activités commerciales traditionnelles des ports régionaux.
- Enfin, il est l'outil qui permet d'assurer le développement de nouvelles activités portuaires : la possibilité de proposer des trains complets à partir de Cherbourg vers différentes destinations continentales européennes (Italie, Benelux, Allemagne, Sud-Est France, etc.) est une (la) condition majeure de l'implantation de Fastship à Cherbourg.

Le transport ferroviaire doit donc être totalement associé de la stratégie portuaire de Cherbourg car ce mode permet de limiter le positionnement périphérique du port. En effet, le choix d'un itinéraire ferroviaire ne répond pas du tout aux mêmes logiques que celui qui conduit à emprunter un itinéraire routier.

Ce port doit poursuivre ses efforts dans ce sens tant au niveau des améliorations des infrastructures qu'au niveau d'actions à entreprendre auprès des opérateurs. Sur ce dernier point, il doit aussi être largement soutenu par les instances politiques et économiques régionales.

La situation du port de Caen-Ouistreham est assez différente. Les terminaux du port amont de Blainville à Hérouville sont déjà embranchés fer. Toutefois, l'accès entre le port et le faisceau principal est long (temps), non sécurisé et non électrifié. De plus, l'une des limites portuaires dans l'avenir sera la réalisation d'une interface entre le transport ferroviaire et le développement de l'activité transmanche. En effet, le terminal de Ouistreham ne sera jamais embranché fer. Cela signifie que l'activité transmanche de Caen-Ouistreham restera totalement dépendante des conditions des acheminements routiers (avec les limites futures et locales que nous connaissons). **La seule solution pour inscrire l'activité transmanche dans une autre logique que routière sera de l'associer à une activité logistique basée sur le transport ferroviaire.** Nous pouvons ainsi imaginer une offre logistique axée sur le transport ferroviaire et localisée dans l'agglomération caennaise (plate-forme de Mondeville-Cormeilles ou sur le port amont) en liaison étroite avec l'activité transmanche du port. Cette voie doit être creusée et développée par les autorités portuaires associées aux opérateurs portuaires et aux compagnies maritimes (ici Brittany-Ferries).

Il s'agit d'une stratégie de valorisation des flux de transit que doit également mettre en œuvre Cherbourg (comme cela était réalisé une décennie plus tôt avec les produits blancs de Zanussi).

L'enjeu ferroviaire à Granville n'est pas majeur compte tenu des contraintes et orientations portuaires.

Enfin, **pour Honfleur, le transport ferroviaire est déjà utilisé pour des volumes très faibles**. La liaison ferroviaire du port est particulièrement lacunaire tandis que la ville ne dispose plus de gare de voyageurs depuis longtemps : voie simple non électrifiée présentant un tracé sinueux et un mauvais état général. La voie se raccorde à l'axe Paris-Caen-Cherbourg au niveau de Serquigny ou à l'axe Rouen-Paris au niveau d'Elbeuf. Notons que la voie Beuzeville-Pont l'Evêque est aujourd'hui fermée à tout trafic. Toutefois, RFF réalise actuellement une étude économique sur cette dernière voie. Sa réouverture permettrait de connecter Honfleur au reste de la région et à l'axe électrifié Deauville-Lisieux-Paris. Cette solution permettrait de rétablir une liaison ferrée pour voyageurs à Honfleur en cohérence avec la politique régionale des TER et d'améliorer l'accès portuaire vers un axe électrifié.

4.2 – LES ACTIVITES COMMERCIALES PORTUAIRES ET LEUR ENVIRONNEMENT LOCAL

L'intégration des ports dans leur environnement local et leur perception varie considérablement d'un site à l'autre.

4.2.1 - CAEN-OUISTREHAM

- Une réduction continue des espaces à vocation portuaire et industrialo-portuaire

L'Orne canalisée (canal de Caen à la Mer) a toujours eu une vocation portuaire ensuite associée à une vocation industrialo-portuaire.

Les limites des espaces à vocation industrialo-portuaire se sont progressivement resserrées au fil des différents schémas d'aménagement élaborés sur l'agglomération caennaise. Comme l'illustre le document n°34, les zones à vocation portuaire et industrialo-portuaire ont été divisées en 2 entre 1965 et 1994. En 1965, ces zones couvraient environ 850ha contre 420ha en 1994 (dernier schéma réalisé).

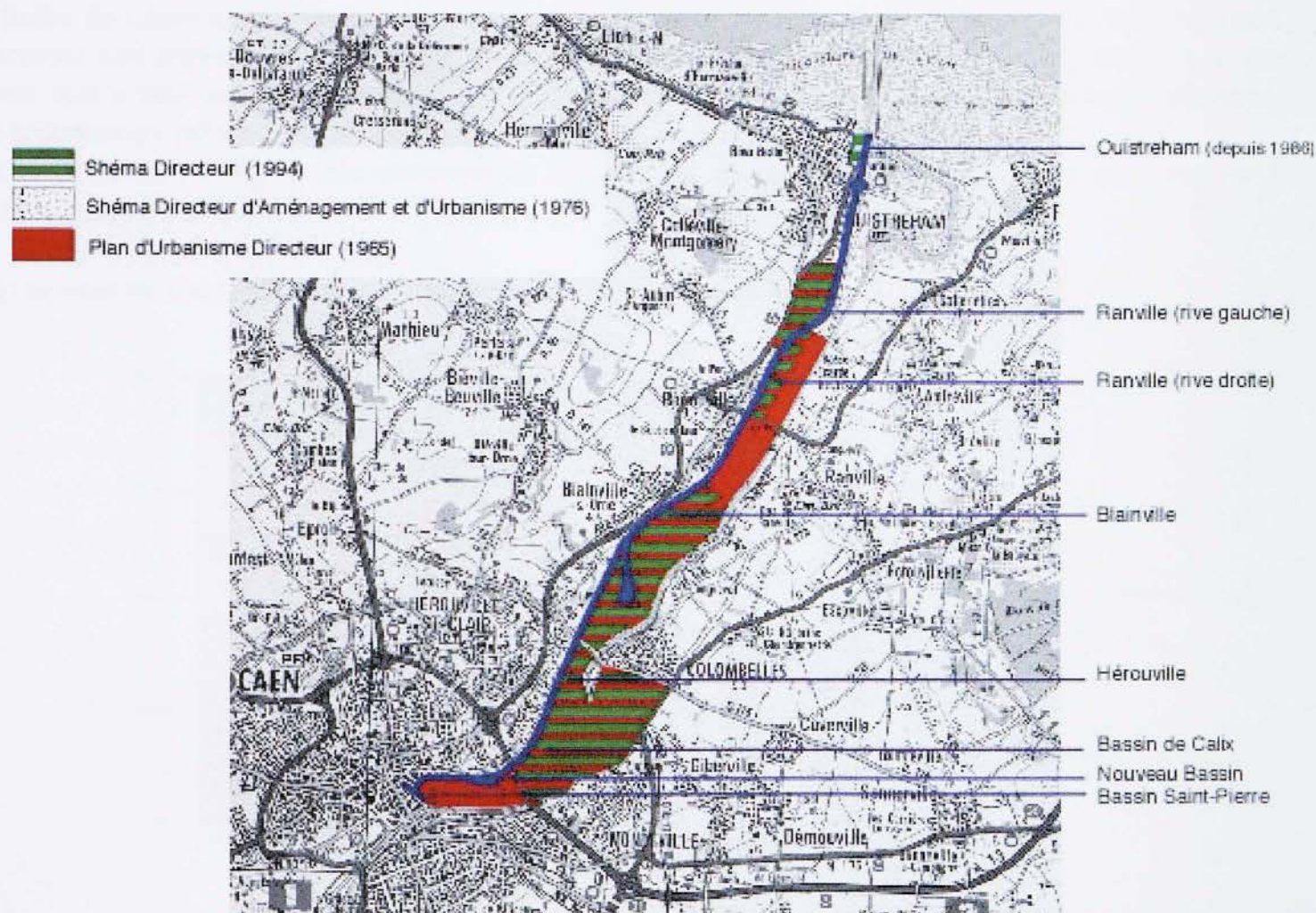
En 1975, la taille de la ZIP était encore le résultat d'hypothèses d'un développement économique important traduisant la poursuite des tendances des années 60, notamment les effets de déconcentration de Paris et de l'essor d'activités industrielles en lien avec le développement croissant du transport maritime. Toutefois, les zones portuaires avaient quand même subi une petite réduction au nord au niveau de Ranville.

Dans le cadre de la DTA²⁰ de l'Estuaire de la Seine, les orientations d'aménagement de la basse vallée de l'Orne (c'est ainsi qu'est ainsi nommée la zone entre Caen et le Littoral), réduisent encore un peu plus l'espace à vocation portuaire et aux activités para-portuaires. En amont, ceux-ci se limiteraient ainsi du Bassin d'Hérouville à Blainville (avec retrait total de toute la partie basse de l'ex-site SMN par rapport au Schéma Directeur de 1994). Le site de la rive droite de Bénouville est également réduit dans la partie Sud près du pont historique. Il en est de même pour le site de la rive gauche.

Rappelons que le SCOT²¹ devra être conforme aux orientations validées dans le cadre de la DTA.

²⁰ Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine

²¹ Schéma de Cohérence Territoriale.

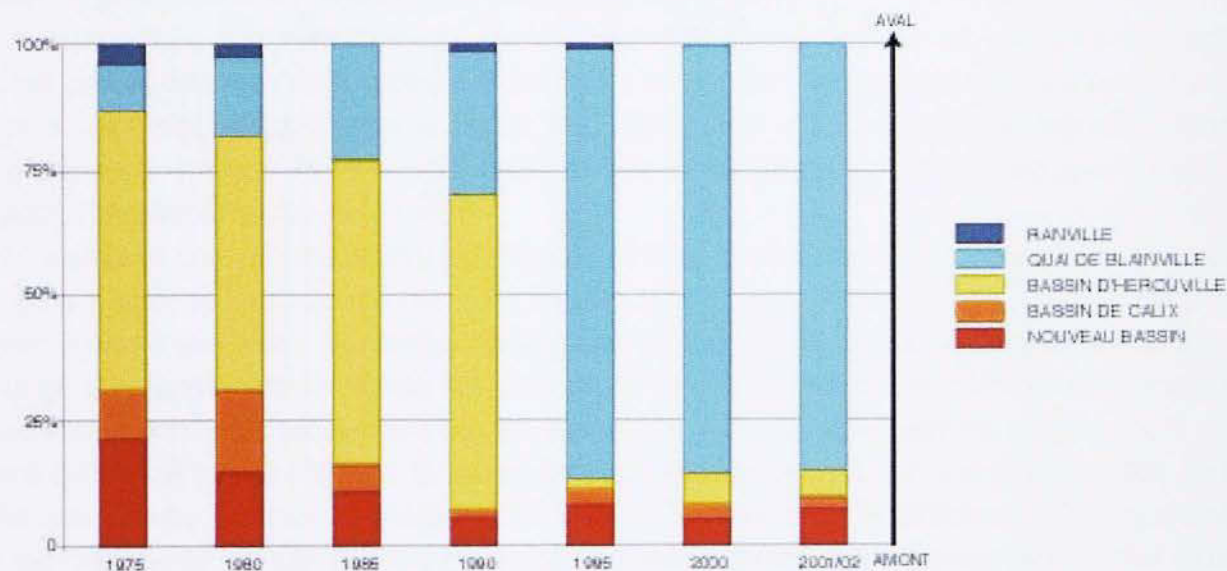


- Un déplacement continu du port vers l'aval

L'activité portuaire de Caen-Ouistreham est structurée par le Canal de Caen à la mer (Ouistreham). Les principaux sites portuaires (anciens et actuels) sont disposés le long de cette artère, notamment sur la rive droite (versant Est). D'amont en aval, nous avons le Bassin St Pierre, puis le Nouveau Bassin, le Bassin de Calix, le Bassin d'Hérouville, le quai de Blainville, les installations de Ranville (quai rive droite et appontement pétrolier rive droite), puis le terminal transmanche au-delà de l'écluse.

Le document n°35 illustre l'évolution très clairement le déplacement de l'activité portuaire du port de commerce traditionnel (port amont) vers l'aval jusqu'à Blainville.

Document n°35 : Evolution des trafics de Caen-Ouistreham selon les sites portuaires du port amont (1975 à 2002).



Les différents sites d'amont en aval sont :

- Le Bassin Saint-Pierre a perdu toute activité commerciale depuis le milieu des années 70. Ce bassin a fait l'objet d'un réaménagement pour la plaisance et peut également accueillir des navires de croisières de très petite taille.
- Le Nouveau Bassin voit sa part continuellement diminuer et se limiter aujourd'hui à l'activité charbonnière effectuée par France Charbons (environ 7% du trafic du port amont). Ce site industriel décline progressivement et devrait fermer dans un avenir encore non déterminé avec la disparition du site industriel France Charbons. Toutefois, le quai de Normandie adjacent a reçu une nouvelle fonction commerciale pour assurer l'accueil de certaines escales de croisières. Ce site portuaire s'inscrit en fait dans un vaste programme de requalification urbaine de la Presqu'Ile dans la continuité des aménagements déjà réalisés autour du Bassin St Pierre et de ceux déjà engagés à l'extrémité Ouest de la Presqu'Ile. Il s'agit d'une reconquête de la ville sur les espaces portuaires laissés en friche dans la même logique que celle constatée depuis 2 décennies dans toutes les villes portuaires. La décentralisation va sans aucun doute accentuer ce phénomène en réduisant les contraintes administratives.
- Le Bassin de Calix n'a plus qu'une part très marginale dans l'activité portuaire (2 à 3% du port amont). L'apportement pétrolier de ce site n'est plus utilisé depuis que les dépôts pétroliers situés en arrière sont approvisionnés directement par oléoducs. Sa fonction se limite actuellement à des petits trafics comme la tourbe. De même, il est encore utilisé pour assurer le stationnement des navires (navires en vente notamment). L'avenir de la vocation portuaire et commerciale de ce site n'est pas certaine. Il pourrait également s'inscrire dans la logique précédente à plus long terme.
- Le Bassin d'Hérouville maintient une certaine activité (moyenne de 8%). En fait, il s'agissait des installations dédiées à la SMN. De ce fait, il assurait plus de la moitié de l'activité commerciale du port amont, voire 60%. Depuis la fermeture du site métallurgique, il a une activité nettement moins importante. Toutefois, cette partie du port est importante car il s'agit du lieu de stationnement des remorqueurs, c'est là où sont également implantés les bureaux de la CCI, il dispose de surfaces de stockage couvertes récentes et enfin, il dessert le terminal des engrais récemment mis en service par AGRIAL. Nous verrons plus loin qu'il présente aussi un intérêt stratégique en ce sens qu'il bénéficie de réserves foncières conséquentes en arrière, sur une partie du site de l'ex-SMN.
- Le Quai de Blainville est devenu le cœur stratégique de l'activité commerciale traditionnelle. Principalement aménagé dans les années 80, ce site est devenu le 1^{er} site portuaire lorsque la SMN a fermé. Il concentre aujourd'hui près de 85% de l'activité portuaire hors transmanche. Son linéaire de 650m et la possibilité de disposer de surfaces bord à quai et d'arrière zone conséquentes, a rendu son utilisation stratégique d'autant plus qu'il bénéficie d'un mouillage de 9m et d'une proximité à l'écluse de Ouistreham (6km).

- Les équipements portuaires de Ranville ne sont plus utilisés. Leur vocation commerciale portuaire est tout à fait remise en cause. D'une part, les installations ne sont pratiquement plus utilisables ou inadaptées. De plus, les sites sont situés à proximité de zones naturelles protégées, de sites urbains, de sites historiques classés et d'équipements touristiques. Enfin, leur vocation serait beaucoup plus orientée vers le développement d'activités nautiques que commerciales. La présence de Norbert Dentressangle est uniquement liée à une opportunité immobilière (présence d'entrepôt) et à la proximité du terminal de Ouistreham.

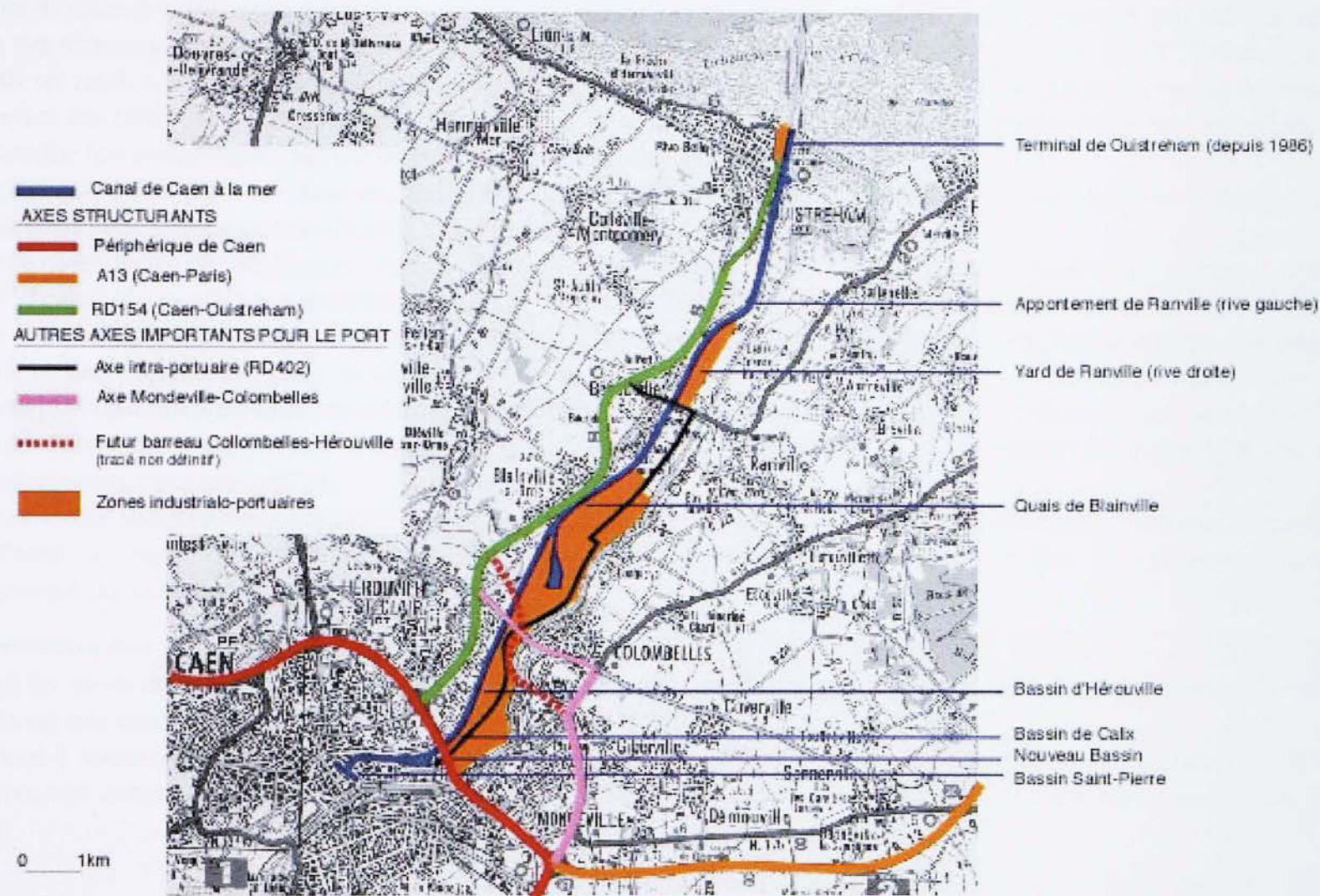
- Enfin, le terminal de Ouistreham (également nommé Port Aval) est dédié à l'activité transmanche et plus ponctuellement à l'activité de croisières. Construit en 1986, il assure aujourd'hui entre 70 et 75% de l'activité marchandises du port.

Dans le SDAU de 1976, la rive gauche du chenal d'accès au canal et à l'écluse (l'emplacement actuel du terminal transmanche) était considérée comme zone à vocation de loisirs et de tourisme s'inscrivant dans la logique de station balnéaire (Riva Bella). Par sa proximité à l'estuaire fragile de l'Orne, la rive droite avait déjà été classée comme zone faisant l'objet d'une protection particulière mais pouvant accueillir un projet de base Littorale de loisirs et de nature. Ouistreham n'était encore à l'époque qu'une station balnéaire dont l'accès à Caen s'effectuait par la RD514 non aménagée qui traversait divers bourgs.

- Les accès des différents sites portuaires *(Cf. document n°36)*

Les accès routiers des sites portuaires à vocation commerciale traditionnelle ont souffert pendant de nombreuses années d'un certain enclavement. En effet, la connexion du port avec le boulevard périphérique était très complexe et passait presque par le centre-ville au niveau du cours Caffarelli, puis du cours Montalivet. La réalisation d'un axe structurant pour desservir Colombelles et la ZAC du Plateau (ex-site SMN) à partir de l'A13 et du boulevard périphérique a nettement amélioré la desserte du port et des zones industrielo-portuaires associées. Elle le sera encore lorsque sera réalisé le nouveau barreau entre Colombelles et Hérouville avec un nouveau franchissement du Canal et de l'Orne. Cet axe constituera également un itinéraire alternatif pour la desserte du terminal transmanche de Ouistreham

La réalisation du terminal transmanche s'est accompagnée du doublement de la RD154 entre Caen et Ouistreham. Aujourd'hui, la connexion du port transmanche est très correcte et reconnue comme telle par les clients (fret et tourisme). En revanche, la desserte finale du port (sur 2km) s'effectue en zone urbaine et fait cohabiter différents flux, notamment en été. La présence de la halle de vente des produits de la pêche et de la foire peut accentuer les difficultés de circulation même si celles-ci sont surtout ponctuelles, c'est-à-dire lors des escales des navires (actuellement 3 par jour). L'accroissement du trafic transmanche pourrait rendre la cohabitation plus tendue et l'insertion urbaine plus difficile.



- Quelle perception de l'activité portuaire commerciale de Caen-Ouistreham ?

Si le canal de Caen à la Mer avait initialement une vocation commerciale portuaire, cette vocation a quelque peu été masquée par une vocation industrialo-portuaire, voire une vocation strictement industrielle, au cours de la seconde moitié du XX^{ème} siècle. La disparition de la SMN en 1993, a quelque peu fait perdre la perception portuaire du port. Bien sûr, la vocation transmanche est désormais connue et clairement identifiée par les élus locaux et les habitants, mais la fonction commerciale plus traditionnelle l'est nettement moins. De même, lorsque l'on évoque que Caen est un port de mer, beaucoup d'interlocuteurs restent surpris.

La structure associative mise en place en 1999, l'ADPCO (Association pour le Développement du Port de Caen-Ouistreham)²² s'inscrit tout à fait dans cette logique de concertation et d'information.

La volonté très forte de développer l'image de Caen en tant que ville littorale pourrait contribuer à mieux afficher cette fonction²³. Toutefois, cet affichage s'appuie surtout sur la vocation littorale associée au tourisme et à l'environnement littoral. Le Canal de Caen à la mer est surtout valorisé pour ses atouts en tant qu'axe vert entre le Bassin St Pierre réaménagé pour la plaisance et la mer, et le Littoral en tant qu'espace de loisirs et de protection de l'environnement. De même, la valorisation des espaces à vocation industrielle privilégie clairement les activités liées au nautisme et à la plaisance. Le développement récent de ces activités à Ouistreham (autour du Bassin de plaisance), à Blainville (ACM) et bientôt sur la Presqu'Ile avec l'implantation de Yacht Industrie s'intègrent complètement dans cette perspective.

Bien sûr, il existe suffisamment d'espaces disponibles pour développer les 2 activités le long du Canal. Toutefois, il convient quand même d'avoir à l'esprit que la fonctionnalité du port de commerce ne peut pas toujours être en cohérence totale avec le développement du tourisme.

- La valorisation des zones industrialo-portuaires

Le port et les zones attenantes constituent une véritable richesse foncière dans une agglomération où le coût d'aménagement de zone d'activités est très coûteux.

Les espaces à vocations portuaire et industrielle illustrés sur le document n°36 (hors terminal transmanche mais avec la Presqu'Ile) concentrent une centaine d'entreprises employant environ 4 600 personnes dont 3 000 pour le seul site de Renault Truck (avec sous-traitants).

²² Elle réunit la CCI, l'Etat, le Département du Calvados ainsi que les 9 élus des communes mouillées par le Canal

²³ La communauté d'agglomération se nomme Caen la Mer.

La fonctionnalité de cette zone n'est pas totalement en lien avec sa situation portuaire car, abstraction faite de Renault, à peine 10% de ces emplois ont un lien direct, indirect ou induit avec le port.

En effet, de nombreuses entreprises sans lien avec le port se sont implantées sur ces espaces.

L'exemple de Renault Trucks illustre parfaitement cette situation. L'installation de SAVIEM²⁴ en 1954 était liée à la politique de décentralisation menée en France dans les années 60 et dont a particulièrement bénéficié l'agglomération caennaise. Le choix spécifique de Blainville correspondait alors uniquement à une opportunité foncière et immobilière en ce sens que la disparition du chantier naval avait laissé des bâtiments disponibles et une réserve foncière conséquente. La proximité des installations portuaires n'était pas du tout le facteur de localisation car le quai de Blainville n'existait pas tandis que les installations de Hérouville étaient utilisées à l'usage exclusif de la SMN. Enfin, cette activité automobile n'était pas du tout utilisatrice d'un port.

Les autres implantations sur la ZIP correspondent souvent des entreprises de chaudronnerie, du commerce de gros pour les entreprises (produits alimentaires, biens d'équipements, etc.), des entreprises de BTP, récupération et recyclage de ferrailles, etc.. Il semblerait que le développement de cette zone se soit réalisé de manière anarchique sans véritable politique de développement cohérente. En fait, l'implantation de ces entreprises a surtout reposé sur la logique d'accueillir des entreprises peu "valorisantes", voire des activités "sales", afin d'éviter de les localiser sur d'autres zones d'activités de l'agglomération. Cette situation a contribué à dégrader l'image globale du port qui laisse une image peu valorisante et peut constituer une "verrue" dans l'agglomération. Cela est d'autant plus marquant lorsqu'il existe de nombreuses friches laissées à l'abandon, des terrains servant de décharges et des axes routiers parfois non entretenus.

Cette situation n'est pas spécifique à Caen car elle se rencontre dans de nombreux autres sites portuaires. Toutefois, elle accentue l'image qu'ont les habitants et de nombreux élus sur les ports comme étant des espaces glauques, sales, en friches, etc.

La vocation de ces zones est donc souvent remise en cause pour des problèmes de mauvaise perception de ce type.

Evidemment, lorsqu'il est proposé de requalifier ces zones pour y installer des logements, des commerces, des espaces de loisirs ou d'autres activités plus valorisantes, l'unanimité est totalement acquise auprès des élus et des citoyens. Pourtant, à l'heure où l'on parle beaucoup du développement du cabotage maritime, la mise en place d'une véritable politique industrielle et commerciale associant la fonction portuaire à la valorisation de ces zones stratégiques est nécessaire. En effet, l'atout du transport maritime est de réduire les ruptures de charge. Toute nouvelle implantation immédiatement en arrière d'un quai est donc indispensable. Il convient donc de mettre

²⁴ La SAVIEM est ensuite devenu RVI puis Renault Trucks

en place une véritable stratégie foncière afin de ne pas attribuer des espaces stratégiques à des activités qui n'ont aucune utilité de la fonction portuaire. Il est important de ne pas créer des situations de non retour qui pourraient s'avérer handicapantes et coûteuse dans l'avenir.

L'implantation de la future malterie initiée par AGRIAL sur un site portuaire illustre cet atout et cette valorisation cohérente. Ainsi, la construction de la malterie correspond au type même de projet qu'est en mesure de soutenir une activité portuaire. Outre, l'activité portuaire qu'elle engendrera (100 000t) et les emplois directs associés (environ 20), elle sera au service de l'économie régionale puisqu'elle correspond à une diversification des cultures régionales dans une niche porteuse (le trafic attendu correspondra au débouché de 20 000ha de cultures d'orge brassicole). Son installation sur le port est stratégique pour disposer d'outils lui permettant d'exporter par voie maritime. Ce type d'installation s'intègre parfaitement dans la logique du développement durable en privilégiant des vrais sites multimodaux tels que les ports.

En fait, il convient de définir très clairement un schéma de développement et de valorisation cohérent des zones d'activités de l'agglomération caennaise au sein duquel doit figurer la ZIP.

Actuellement, le port disposerait encore d'environ 180ha disponibles à valoriser dont 40ha pour des activités portuaires et 140ha pour des activités industrialo-portuaires.

- Le port de Caen-Ouistreham : l'un des pôles de développement logistique de l'agglomération.

Comme l'illustre le document n°37, 80% des activités logistiques (entrepôts) de l'agglomération caennaise se concentrent dans 3 secteurs : celui de Mondeville-Grentheville-Cormelles (40%), celui de Carpiquet-Rots (25%) et les zones portuaires réparties de la Presqu'Ile à Blainville (17%). Il faudrait également y ajouter le site Ranville occupé par la société Norbert Dentressangle.

En fait, la logistique liée à l'activité portuaire est concentrée sur les zones portuaires. Toutefois, d'autres sites non portuaires accueillent également des activités logistiques associées au trafic transmanche. C'est notamment le cas de la société Malherbe-Euroroute implantée à Rots. De même, des surfaces de stockage de bois sciés se sont développées au niveau de Moul.

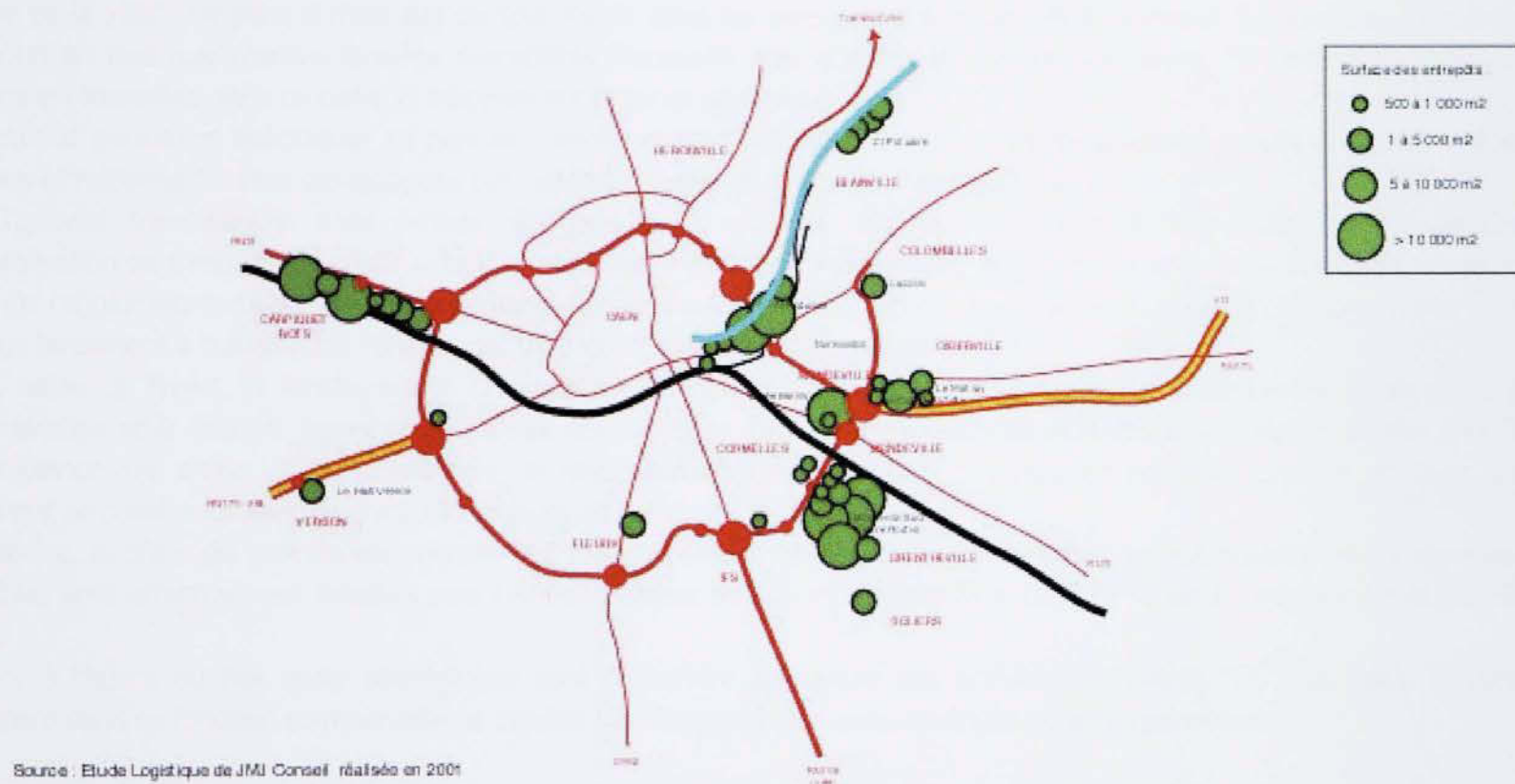
Cette fonction logistique associée aux activités portuaires et aux ports doit être mentionnée à sa juste valeur car une récente étude relative à la faisabilité d'une plate-forme logistique dans l'agglomération caennaise²⁵ a singulièrement sous-estimé l'importance logistique du port de Caen-Ouistreham. Bien sûr, le port n'est peut-être pas le meilleur site pour accueillir une plate-forme logistique dont la vocation serait régionale et locale. Toutefois, un port est par définition et par nature, une plate-forme logistique et multimodale.

²⁵ Etude réalisée en 2003 par le Cabinet Samarcande.

Cette fonction doit être d'autant plus prise en compte en cette période où sont mises en avant des politiques de développement de la multimodalité, de l'intermodalité et la recherche de valorisation des flux de transit.

Document n°37 : La répartition des différentes bases logistiques de l'agglomération de Caen (situation en 2000).

Uniquement les bases logistiques de plus de 500m² et celles localisées à l'extérieur des sites industriels.



- La faiblesse de la prise en considération des activités commerciales portuaires dans le Projet d'Agglomération de Caen la Mer

Le projet de document présenté dans le cadre du Projet d'Agglomération illustre tout à fait la place et la perception de l'activité commerciale dans l'agglomération caennaise dont certaines caractéristiques ont déjà été évoquées plus haut.

Le port de commerce n'est pas mentionné dans l'axe "développement économique", mais dans l'axe "développement urbain, habitat et politique de la ville". De plus, il n'est pas du tout inscrit dans les axes prioritaires de développement économique, ni même considéré comme tel en tant que réserve foncière susceptible d'accueillir des activités industrialo-portuaires. En revanche, la filière nautisme-plaisance est identifiée dans ce cadre et s'appuie sur le canal de Caen à la mer.

Les mentions portuaires spécifiques au port de commerce sont indiquées dans l'axe développement urbain et restent particulièrement générales et nettement moins développées par rapport à celles relatives au port de plaisance.

Enfin, l'activité transmanche n'est jamais mentionnée. Il est vrai que Ouistreham n'est pas intégrée dans la Communauté d'Agglomération de Caen la Mer. Pour autant, comme cette mission l'a démontré, la liaison sur la Grande-Bretagne est structurante au niveau de l'agglomération tant par les retombées économiques qu'elle y génère que par les flux de circulation qu'elle engendre. Elle contribue largement à transmettre l'image maritime et littorale de l'agglomération.

En fait, selon ce Projet, la fonctionnalité du canal de Caen à la mer peut se résumer ainsi : *une coulée verte entre le cœur de l'agglomération et le littoral associant des zones résidentielles sur la rive gauche, des activités économiques en lien avec le nautisme et la plaisance rive droite et éventuellement, la réalisation d'un nouveau site de plaisance entre Ouistreham et Caen. Ces objectifs s'inscrivent en cohérence avec la stratégie développée par l'agglomération.*

En revanche, la place du port de commerce n'est pas clairement définie, celle du transmanche est absente et les espaces portuaires disponibles sont effectivement orientés vers l'industrie parce qu'ils sont classés ainsi dans le schéma directeur (textuellement dans le projet).

En bilan, à l'heure où des choix stratégiques sont à prendre au niveau des activités portuaires (Cf. plus loin), le port de Caen-Ouistreham dans sa fonction commerciale ne semble pas être parmi les axes stratégiques de l'agglomération.

- La réalisation du SCOT sera bientôt engagée

Cette mission n'a pu intégrer les réflexions associées à la réalisation du SCOT puisque celui-ci n'a pas encore été engagé.

Il semble évident d'attribuer une place spécifique à la vocation portuaire de Caen (la commune de Ouistreham ne fait pas partie de la Communauté d'Agglomération de Caen la Mer, mais pourrait être intégrée au SCOT). Toutefois, les orientations du SCOT devront être cohérentes avec celles de la DTA (Cf. remarques formulées plus haut et celles du chapitre suivant).

4.2.2 - CHERBOURG

- Les lacunes des accès au port : un handicap majeur qui tend à s'améliorer au fil des années

Comme l'illustre le document n°38, le port de Cherbourg est "coincé" entre la mer et la ville (et les reliefs). Cette situation n'est pas propice pour ses accès routiers (et ferroviaires). Ainsi, pour accéder au port, le parcours actuel oblige les camions et véhicules de tourisme à traverser le milieu urbain et à effectuer des itinéraires complexes. Bien sûr, depuis la mise en service du 1^{er} segment de la déviation Est entre La Glacerie et Tourlaville au début des années 90 a nettement amélioré les conditions antérieures de circulation. Toutefois, comme les différentes enquêtes en témoignent, la situation en vigueur depuis quelques années n'est pas du tout satisfaisante car la circulation du port vient cohabiter avec la circulation urbaine particulièrement difficile aux heures de pointe. Cette situation contribue d'ailleurs un peu plus à nuire à l'image globale du port au niveau de ses accès (Cf. chapitre précédent). Nombreux ont été les Britanniques à indiquer avoir été bloqués dans les embouteillages au risque de rater leur départ. Dans tous les cas, associée aux mauvais accès de Cherbourg, cela oblige les chauffeurs de PL et les touristes à prendre une marge de manœuvre beaucoup plus grande lorsqu'ils transitent par Cherbourg.

Toutefois, la situation devrait changer dans un avenir devenu proche avec l'achèvement de la déviation Est de Tourlaville.

La réalisation en 2002 de la 1^{ère} branche entre le port et Tourlaville (barreau des Flamands) n'a pas encore eu un véritable effet positif car son utilisation privilégie les flux sortants. En effet, pour éviter de trop charger un axe urbain de Tourlaville, la signalétique a été effectuée pour mieux répartir les flux à travers la ville.

La mise en service définitive de la déviation Est est prévue pour la fin d'année 2004-début 2005. Il s'agit en fait, d'un axe à 2 voies (et non à double voie) qui aura l'avantage de ne plus passer en milieu urbain et d'être pratiquement sans interruption (de la sortie des ferries jusqu'à la RN13, l'itinéraire ne sera plus coupé que par 4 rond-points dont équipés d'un *bypass* pour les flux vers le port).

L'accès ferroviaire du port est également problématique car il est non électrifié sur 3km et surtout, traverse à plusieurs reprises la voirie urbaine obligeant les trains à circuler à vitesse très réduite. Toutefois, à l'heure actuelle, les conditions de circulation des trains entre la gare et le port ne sont pas les principales raisons de l'absence de trafics ferroviaires au port. Les difficultés à rétablir des liaisons de transport combiné sont plus liées à des enjeux stratégiques des opérateurs ferroviaires et des contraintes spécifiquement économiques, qu'à des lacunes des infrastructures ferroviaires terminales.

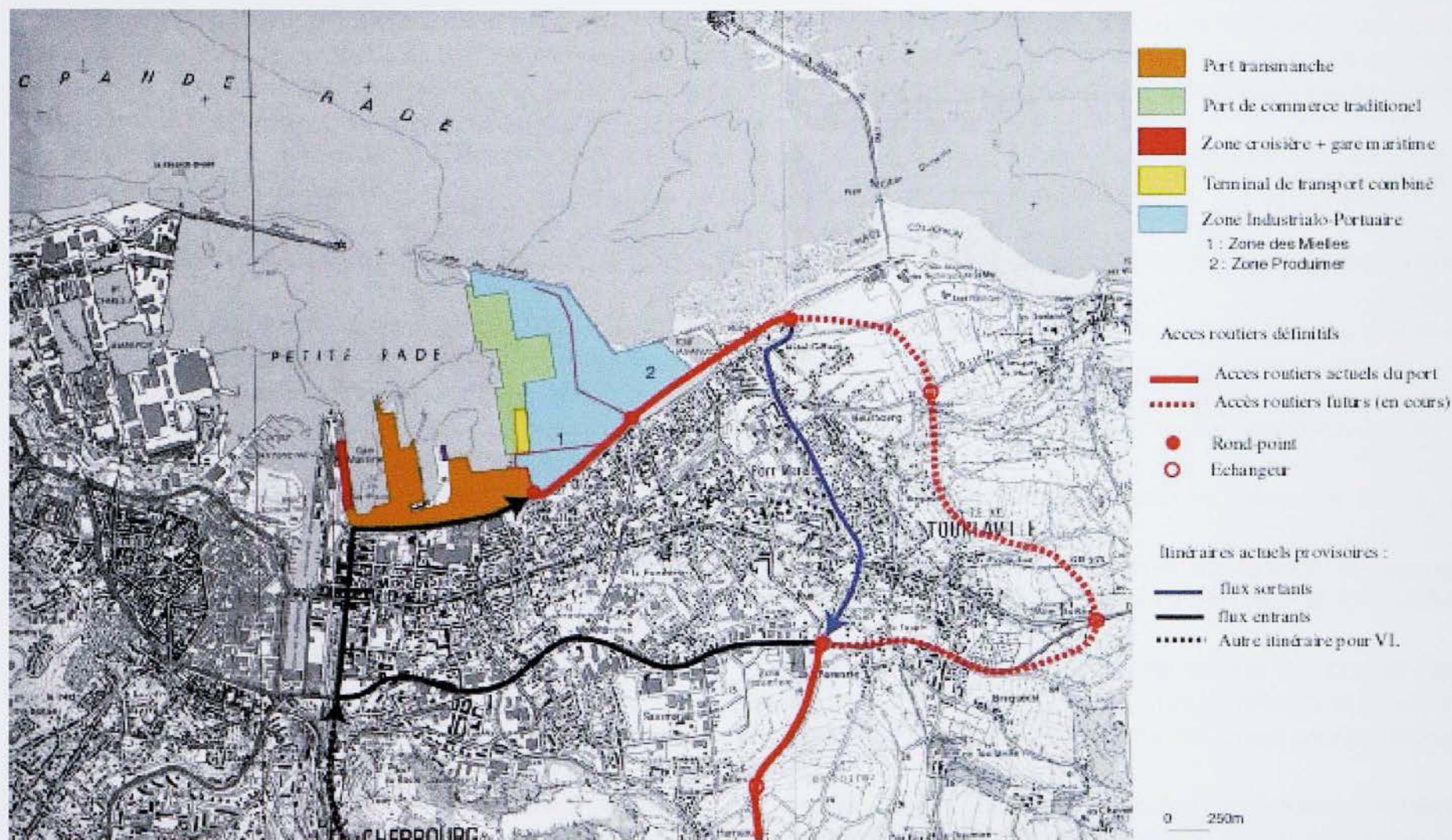
- La valorisation de la zone industrialo-portuaire

La configuration du port de Cherbourg est spécifique en ce sens que les multiples fonctionnalités portuaires sont relativement bien segmentées dans l'espace portuaire délimité dans le cadre de la petite rade.

Ainsi, d'Ouest en Est se situent :

- le port militaire,
- le port de plaisance (port de Chantereyne),
- le bassin de commerce et l'avant port essentiellement tournés vers la pêche, la plaisance, les services portuaires et des petites unités de réparation navale,
- le môle central qui combine la Cité de la Mer (équipement issu de la réhabilitation de la gare transatlantique classée monument historique) et la croisière,
- le port transmanche avec une enclave liée à la réparation navale (élévateur et CMN),
- le port de commerce,
- la zone industrialo-portuaire,
- le port des Flamands à vocation plaisance et pêche mais directement ouvert sur la grande rade

Toute la partie Est du port a subi d'importantes transformations au cours de la dernière décennie. En effet, l'activité transmanche était limitée à la darse centrale (darse transatlantique), l'activité commerciale traditionnelle était en partie traitée sur le môle central, et toute la zone portuaire et industrielle située à l'Est était un espace complètement enclavé au niveau de ses accès, en friche (accentué par la fermeture du site industriel de l'UIE en 1985) et marqué par la présence de nombreux résidus de la seconde guerre mondiale (blockhaus).



Au cours de la période 1990-1996, des investissements particulièrement importants ont été réalisés dans ce secteur. Ils se sont traduits par : une réorganisation totale de l'activité transmanche avec la modernisation et la construction de passerelles et d'une nouvelle gare maritime, le transfert de la totalité de l'activité commerciale dans la partie Est et l'aménagement du port de commerce (allongement des quais, aménagement des terre-pleins), la requalification engagée du môle central pour le destiner à la Cité de la Mer plus tard, l'aménagement des 2 zones (Mielles et Produimer) et enfin, l'amélioration des accès routiers et ferroviaires.

Les transformations de cette partie se poursuivent avec la mise en place future de la déviation Est qui désenclavera totalement le port et ces zones industrialo-portuaires.

Ainsi, toute la partie Est du port est constituée d'une zone portuaire et industrialo-portuaire d'environ 80ha qui se décompose comme suit :

- La zone portuaire d'une surface d'environ 50ha, dispose d'un linéaire de quai et d'importantes surfaces de terre-pleins dont une partie déjà aménagée (héritage Toyota) et embranchée fer. Elle dispose également d'un terminal de transport combiné. La vocation de cette zone est l'accueil d'activités en lien direct avec le port de commerce.
- La ZI des Mielles dans la partie Ouest qui accueille une vingtaine d'entreprises sur 20ha employant environ 350 personnes dont 30% sont effectivement liés à l'activité commerciale du port,
- La zone Produimer dans la partie Est sur une superficie d'environ 8ha. Elle est destinée à accueillir des entreprises liées à la transformation des produits de la mer.

Contrairement à Caen, les entreprises de la ZIP de Cherbourg-Tourlaville sont quasiment toutes associées aux fonctions portuaires, notamment à la réparation-construction navale (activités de chaudronnerie, métallurgie et mécanique navale, etc.) et à la pêche (transformations des produits de la mer).

En effet, l'orientation stratégique de la zone des Mielles (partie Ouest) a toujours été marquée par une volonté d'y accueillir des activités industrielles et commerciales en lien avec le port. L'objectif est de compenser les limites économiques de l'hinterland immédiat de Cherbourg par un développement interne pouvant attirer des trafics captifs pour le port. Cet objectif a été atteint pour les filières réparation navale et pêche.

La Zone des Mielles accueille également quelques entreprises en lien avec les activités commerciales du port : opérateurs portuaires (Cherbourg Maritime par exemple) et autres services (station-service, station de lavage de PL, garage IVECO en lien partiel avec le port, quelques dépôts de remorques de différents transporteurs comme Landais, plate-forme logistique de Container Link, etc.).

Toutefois, il s'agit plus d'activités de services et d'accompagnement des trafics que d'activités génératrices de flux. Seule, la présence de Container Link entre effectivement dans cette fonction génératrice que tend à développer le port.

Cet axe de développement reste donc difficile à valoriser, mais d'autres fonctions peuvent également être développées sur cette partie en lien avec l'activité portuaire. La concrétisation du projet Fastship occuperait la majeure partie de cette zone. Plus récemment, des projets de développements portuaires sont envisagés sur ce secteur : le développement des liaisons de cabotage (ex : les conteneurs de la liaison avec l'Irlande et les installations de stockage sous froid pour des trafics en liaison avec la Russie), les trafics des carrières de la région y sont traités également, etc. Cette zone pourrait donc accueillir des activités logistiques en lien avec ces trafics (conteneurs, voitures neuves, produits spécifiques comme les dangereux ou produits sous température dirigée, etc.).

Dans tous les cas de figure, les acteurs locaux marquent clairement leur volonté de maintenir la vocation de cette zone en cohérence avec le développement commercial du port. Toutefois, aussi vaste que puisse apparaître cette zone, sa gestion doit être réalisée avec la plus grande prudence car il serait dommageable de créer des "situations de non retour". En effet, les axes stratégiques vers lesquels le port s'oriente, seront très consommateurs d'espaces en bord à quai en en arrière immédiat. Si ces pistes se concrétisent, le port pourrait alors être confronté à un manque d'espaces adéquats et à un aménagement difficile de l'ensemble de cette partie du port.

- La place du port dans le Projet d'Agglomération.

Le projet d'Agglomération de Cherbourg est également en cours de réalisation. En fait, celui-ci se limite à une énumération de 131 fiches programmations-actions structurées en 3 axes. 7 fiches concernent directement les activités commerciales du port de Cherbourg pour un montant prévisionnel de 42,5 M• HT²⁶.

Parmi les principales actions prévues à l'horizon 2015, figurent :

- L'extension des surfaces de stationnement des véhicules fret transmanche
- L'équipement du port en outillage (grues et hangars)
- Allongement du linéaire du quai des Flamands et terre-plein bord à quai associé
- Mise en site propre et électrification de la desserte ferroviaire du port
- Réaménagement de la gare transatlantique en vue de l'accueil des passagers croisières

²⁶ Ce montant représente environ 14% des 300M• envisagés dans la globalité des actions évaluées dans le Projet d'Agglomération.

L'agglomération de Cherbourg maintient donc le développement portuaire comme axe stratégique de développement économique du Nord Cotentin et de l'Agglomération. Toutefois, cette forme de présentation énumérative ne permet pas d'identifier des axes de développement précis, ni une vision globale des enjeux portuaires en lien avec les autres projets de l'agglomération (projets de rénovation urbaine, voirie, développement touristique, commerciale, développement des zones d'activités, etc.).

Or, pour ne citer que ces quelques exemples, cette mise en cohérence est importante, notamment au niveau de la détermination de la vocation de la Zone Industrielle des Mielles par rapport à d'autres zones de l'agglomération. De même, la réalisation de la déviation Est va éloigner les flux de passagers du centre-ville. Or, comme nous l'avons clairement démontré plus haut, le centre-ville bénéficie pleinement des retombées du transmanche. La réalisation d'un axe routier rapide de contournement va sans aucun doute avoir une influence sur l'importance et la localisation de ces retombées.

Notons enfin que certaines actions envisagées sont déjà engagées ou envisagées à court terme (ex : entrepôt frigorifique) et que la mise en site propre de la desserte ferroviaire est totalement dépendante de l'avenir du projet Fastship (1/4 du budget prévisionnel du port).

- Le port de Cherbourg n'a pas de problèmes de légitimité locale et pourtant ...

Contrairement à Caen, la vocation portuaire de Cherbourg est connue, reconnue et soutenue par tous les acteurs économiques et politiques locaux et régionaux.

Dans un tissu économique assez difficile marqué par un taux de chômage élevé (plus de 12%), le port constitue un outil majeur pour assurer le développement économique du Nord Cotentin. Il constitue à la fois cet outil de diversification économique dont a besoin cette région et un outil pour assurer son désenclavement.

Cela peut pourtant paraître assez contradictoire en ce sens que les enjeux de l'accessibilité terrestre du port au niveau local et au niveau plus global (Cf. avant) ne semblent pas avoir été au cœur des priorités des aménagements à engager pour assurer le développement du port. Face aux transformations des accès de la région, les réalisations concernant la desserte de Cherbourg (en tant qu'agglomération et en tant que port) ont plutôt traîné dans le temps : la déviation de Bayeux n'a été mise en service qu'en 2003, le barreau de la RN174 est loin d'être achevé, aucune amélioration notable n'a été apportée sur l'axe Avranches-Coutances-Valognes.

Bien sûr, comme cela a été développé plus haut, à l'horizon 2008, le port de Cherbourg bénéficiera d'accès routiers nettement meilleurs, mais il aura fallu beaucoup de temps pour desservir correctement le 2^{ème} port français pour le transmanche avec ses 1,6 million de passagers, 420 000 véhicules de tourisme et 140 000 camions alors que parallèlement tous les autres ports français

transmanche disposent d'accès nettement meilleurs depuis quelques années déjà (Roscoff, St Malo, Ouistreham, Le Havre, Dieppe, Boulogne, Calais et Dunkerque).

Au niveau des accès ferroviaires, le projet Fastship pourrait apporter bien plus que des trafics, puisqu'avec ce projet pourrait être associée l'amélioration de la desserte ferroviaire du port. De plus, la stratégie actuelle des opérateurs ferroviaires (RFF, SNCF, Novatrans, CNC, etc.) à l'égard de la desserte de Cherbourg sera certainement modifiée. En effet, par la faiblesse des trafics ferroviaires, par les contraintes techniques actuelles et par son éloignement, Cherbourg souffre actuellement d'un faible intérêt de la part des opérateurs ferroviaires à son égard.

4.2.3 - GRANVILLE

- Un port aux accès nautiques difficiles

Le port de Granville ne bénéficie pas de conditions nautiques aisées pour les 2 raisons suivantes :

- Le marnage particulièrement élevé (plus de 10m) limite l'accès au port à quelques heures de la journée.
- Le bassin à flot limite l'accès à des unités d'une largeur de 20m et d'une longueur de 120m. Ce gabarit correspond approximativement à des unités de 7 000t.

Cette situation nautique limite donc fortement les potentialités de développement des activités commerciales du port à un hinterland particulièrement réduit.

- Les difficultés d'un port de commerce situé dans la ville (Cf. document n°39)

Le port de commerce Granville se limite au Bassin à flot situé au cœur de la ville basse de Granville. Il dispose d'un espace très restreint pour se déployer. Il en est de même pour le terminal destiné aux liaisons sur les Iles Anglo-Normandes et Chausey qui se situe à l'extrémité du môle qui sépare le port de commerce du bassin de plaisance.

Outre les problèmes de manque d'espace que cette situation soulève pour assurer le stockage des marchandises et le stationnement des véhicules de tourisme des utilisateurs des liaisons maritimes (uniquement réservées aux piétons), le port de commerce est également confronté aux difficultés de la cohabitation de ses trafics avec les enjeux urbains et touristiques. En effet, le développement de certains trafics soulève des problèmes de pollution (bruit, vision, poussières) et de sécurité (problème des engrais par exemple). Enfin, l'accès au port s'effectue par le centre ville, ce qui soulève également des difficultés des accès portuaires.

Cette situation est un facteur supplémentaire qui réduit les potentialités de développement du port de commerce traditionnel dont l'utilisation ne peut être que limitée au tissu économique local.

Document n°39 : Situation du port de Granville.



- La recherche d'une cohabitation harmonieuse entre plusieurs activités portuaires

Le port de Granville fait partie de ces ports où cohabitent plusieurs activités sur des sites proches, voire partagés : pêche, commerce, liaisons insulaires et plaisance-nautisme.

Cette diversité fait partie intégrante du fonctionnement de ces ports en permettant à certains emplois d'être polyvalents et de se maintenir grâce à cette pluri-fonctionnalité. Cette diversité justifie également la réalisation de certains investissements pouvant être optimisés par des usages mutualisés.

Toutefois, la fonction commerciale est-elle encore compatible avec les orientations touristiques de Granville, avec les orientations portuaires largement axées vers le développement de la plaisance et les passagers en liaisons avec les îles, et enfin, avec les aménagements urbains (interface ville-port, volonté d'aménager les quais, problèmes de circulation et de stationnement, etc.) ?

Il est évident qu'une réflexion globale doit avoir lieu (cela n'a, a priori, pas été fait) et constitue un préalable à tout investissement portuaire quel qu'il soit. En effet, Granville envisage de réaliser d'importants travaux d'aménagement portuaire en 2 phases dont la 1^{ère} s'appuie sur l'hypothèse du maintien de l'activité commerciale en l'état et une phase 2 qui se traduirait par la réalisation d'un nouvel équipement portuaire commercial. Ce type d'aménagement ne semble pas s'inscrire dans une stratégie globale si ce n'est celle de maintenir toutes les activités et de rechercher un consensus pour poursuivre la cohabitation de toutes ces activités. Cette recherche est tout à fait légitime, d'autant plus qu'un arbitrage est toujours une décision politique et économique délicate. Toutefois, le développement de l'activité portuaire autour de la plaisance et des liaisons passagers sur les îles nécessite une refonte totale de l'espace portuaire et la mise en place d'une stratégie globale destinée à améliorer la circulation et le stationnement sur le secteur du port et du centre-ville. De même, si Granville veut effectivement valoriser les retombées potentielles de ces activités, ce développement doit aussi être associé à une stratégie touristique, commerciale, résidentielle et urbaine. Ainsi, dans ce cadre global, la cohabitation paysagère et fonctionnelle avec le port de commerce n'est pas pour autant résolue avec le schéma proposé.

Par ailleurs, d'autres réflexions doivent aussi être intégrées au débat. Ainsi, la desserte ferroviaire du port de commerce qui traverse le cœur de la ville doit-elle être maintenue ou être utilisée dans le cadre d'un plan de circulation et de stationnement en lien avec le port ?

Bien plus qu'un schéma d'aménagement portuaire, c'est un schéma stratégique qui doit être réalisé sur l'ensemble des quartiers situés autour du port, et au-delà, à l'échelle de l'agglomération de Granville. Un véritable débat sur les différentes fonctionnalités portuaires devrait ainsi être entrepris. Cela est rendu d'autant plus nécessaire que le PLU est en cours de révision et que le schéma d'aménagement portuaire est en cours d'étude.

A la veille de choix décisifs, il semble opportun et nécessaire d'entamer une réflexion précise et objective sur la place de chacun des composantes portuaires à Granville.

4.2.4 - HONFLEUR

- Un nouveau positionnement stratégique au regard des transformations des accès routiers

La mise en service du Pont de Normandie et des infrastructures autoroutières associées ont transformé le positionnement stratégique du port de Honfleur. D'une position enclavée sur la rive gauche de l'embouchure de la Seine, le port est aujourd'hui directement relié à un axe majeur entre la Basse-Normandie et la Haute-Normandie et au-delà, sur un axe autoroutier majeur pour les échanges entre la façade Ouest de la France et le Nord de la France et de l'Europe.

Plus localement, le port de Honfleur peut désormais étendre son influence au-delà de la Seine et vers le reste de la région Basse-Normandie.

- Une réserve foncière importante dont le fonctionnement institutionnel et la vocation sont en cours de transformation

Comme l'illustre le document n°40, le port est situé sur une vaste zone industrialo-portuaire de près de 400ha dont moins de la moitié est occupée²⁷.

L'activité portuaire commerciale et croisières maritimes de Honfleur se limite aux bords de Seine. Elle est réalisée à partir de 3 sites : l'appontement pétrolier dédié à la réception de produits pétroliers pour le compte de Miroline, l'appontement dédié à la société des Carrières de la Seine (groupe Lafarge) situé à l'Est du Pont de Normandie et le port public de Honfleur qui dispose désormais de 3 quais. Ce dernier dispose d'une réserve foncière d'environ 30ha situés en bord à quai (profondeur de 250m des quais).

Parallèlement, se sont implantées sur cette zone une cinquantaine d'entreprises employant près de 1 000 personnes. Certaines entreprises peuvent être considérées comme induites par les activités portuaires (Cf. plus haut), mais une majorité d'entre elles n'a aucun lien avec le port. Il s'agit comme à Caen et à Cherbourg, d'activités industrielles et de BTP classiques (chaudronnerie, mécanique, métallurgie, etc.) ainsi que des activités commerciales (ex : centre commercial Leclerc).

En fait, cette zone n'est pas du tout homogène d'un point de vue strictement foncier en ce sens qu'elle est divisée de manière très complexe en plusieurs entités :

²⁷ En comptabilisant toute la zone à vocation industrialo-portuaire située à l'Ouest du Pont de Normandie.

- Le Domaine Public Maritime avec une maîtrise foncière assurée par le Port Autonome de Rouen
- Une partie gérée par le SIRH (Service Interconsulaire Rouen-Honfleur)
- Une partie gérée par la CCI du Pays d'Auge
- Le solde, appelée ZIPEC était auparavant gérée par un syndicat mixte en cours de dissolution afin de mettre en place un nouveau mode de fonctionnement.

Toutefois, tous les acteurs semblent désormais d'accord pour transformer cette situation afin d'engager une véritable stratégie de développement économique sur cette zone.

Un consensus a d'abord été trouvé pour réduire les limites de la zone aménageable à toute la partie située à l'Ouest du Pont de Normandie. Les réflexions liées à Port 2000 et à la DTA de l'estuaire de la Seine ont permis cette remise à plat des zones de ce secteur estuarien en classant de manière plus claire les zones à vocation économique et celle à vocation environnementale. Ainsi, l'ex-ZIPEC a été coupée en 2 parties séparées par le Pont de Normandie. Il est maintenant clairement établi que la partie Ouest a une vocation économique sur 120ha et que la partie Est resterait classée et protégée (ZNIEFF I et II et ZICO).

Dans le but de rompre avec la situation antérieure, l'ancienne structure chargée de gérer la ZIPEC a été dissoute et un syndicat chargé de gérer les 120ha destinés à la vocation économique a été créé. Ce dernier sera officiellement établi en décembre 2003 et réunira le Conseil Général du Calvados (70%) et les CCI du Pays d'Auge, le Port Autonome de Rouen et la Ville de Honfleur (10% chacun). Il sera chargé d'assurer le développement de cette zone rebaptisée : "Parc d'Activités Calvados-Honfleur".

Ensuite, afin d'assurer une meilleure cohérence foncière et un aménagement optimal de cette zone, le syndicat va également procéder à une restructuration foncière qui se traduira par un remembrement parcellaire entre les différents propriétaires actuels.

Enfin, la vocation du site a été identifiée et validée suite à une étude conduite par le Conseil Général du Calvados assisté par la SA d'Economie Mixte SHEMA (Caen).

En effet, depuis un certain nombre d'années, la vocation de cette zone était très discutée.

Les principales pistes qui avaient été évoquées étaient :

- Une opportunité de développement en lien avec celui du port du Havre, notamment au niveau de la logistique des conteneurs. Cette orientation s'appuie sur la volonté des élus régionaux Bas-Normands de vouloir aussi faire participer la rive gauche de l'Estuaire et la Basse-Normandie à la dynamique portuaire liée à Port 2000.

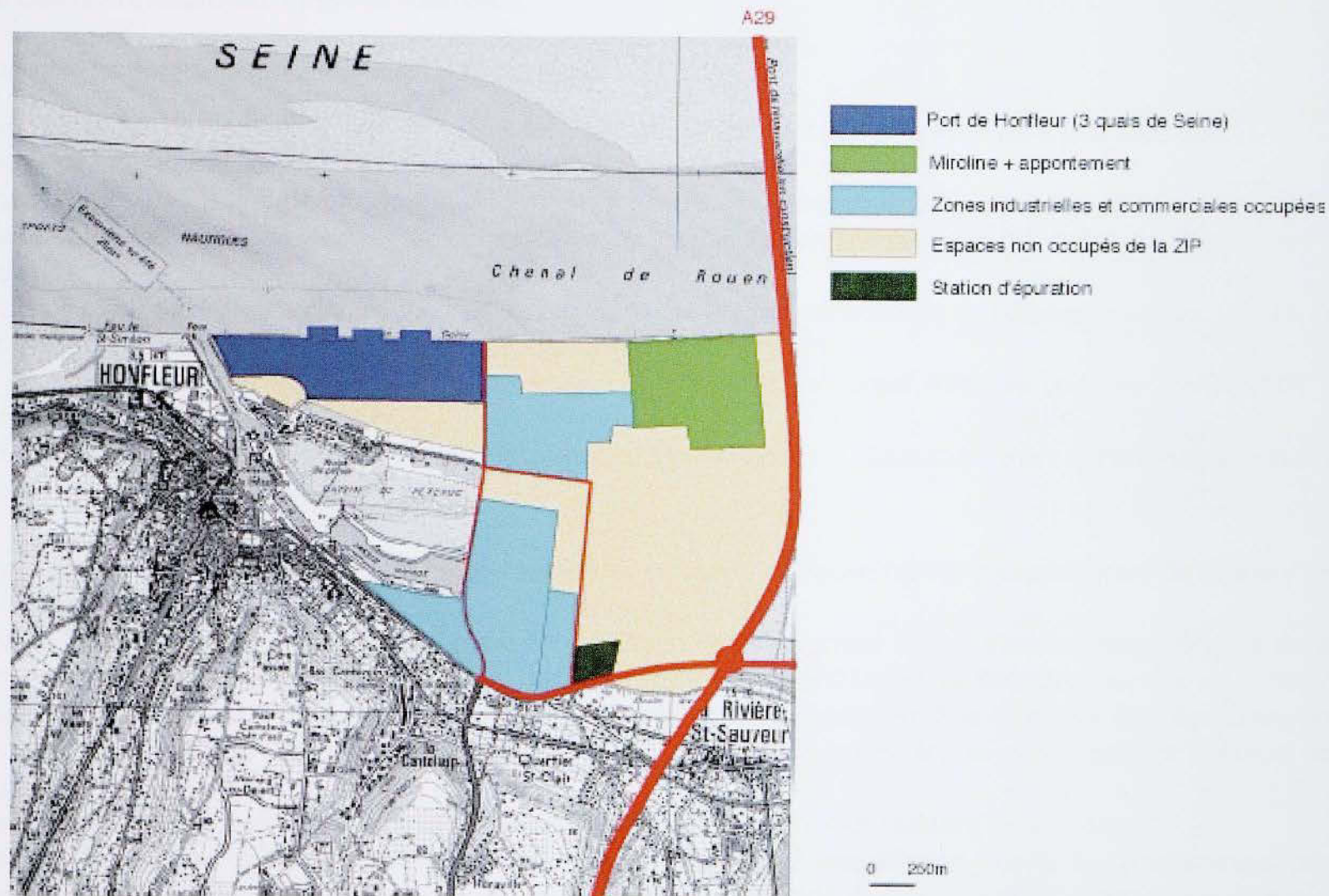
- Un développement complémentaire avec celui de la rive droite de la Seine, mais différencié en accueillant des activités tertiaires s'intégrant dans un cadre environnemental particulièrement soigné.
- Le maintien de la vocation industrialo-portuaire dans le cadre d'une stratégie d'aménagement plus cohérente.
- Le mixage de différentes vocations.

En fait, l'étude réalisée a conclu à une voie consensuelle entre ces différentes vocations avec comme condition essentielle, la préservation de la qualité paysagère du site et des aménagements présentant une haute qualité architecturale. Le but étant d'assurer le développement économique de cette zone sans limites spécifiques, mais en cohérence avec le développement touristique de Honfleur et du pays d'Auge.

Après de nombreuses années d'immobilisme et de la réalisation d'aménagements pas toujours très cohérents, la situation est en cours de transformation : une zone clairement identifiée, un gestionnaire unique, une restructuration foncière et des vocations validées par l'ensemble des partenaires. Il est vrai que cette zone est particulièrement stratégique dans les vocations qui lui sont attribuées.

Il convient cependant de rester très prudent quant à l'aménagement de cette zone et à l'articulation des différentes fonctions qui pourraient y être déployées afin de ne pas créer des incohérences et surtout, des "gâchis" irrémédiables.

En effet, il convient quand même de considérer le positionnement stratégique de cette zone au regard de la proximité de la Seine (rives aménageables) et des quais, ainsi que de l'embranchement fer de cette zone. Ainsi, cette zone devrait se voir attribuer des fonctions et accueillir des activités où cette situation littorale et portuaire doivent rester prioritaires. La commercialisation de cette zone doit donc s'effectuer en cohérence avec d'autres zones ou parcs d'activités, notamment au niveau de Beuzeville, la ZAC du Plateau, etc. **En effet, dans l'avenir, de telles parcelles situées en arrière immédiat d'équipements portuaires, embranchées fer et immédiatement accessibles par autoroutes (sans gêne en milieu urbain), seront probablement très rares, surtout dans ce milieu estuarien où les contraintes environnementales, urbanistiques, économiques, etc. seront de plus en plus fortes.**



4.3 – LE CONTEXTE REGIONAL ET INTER-REGIONAL

4.3.1 - ENJEUX PORTUAIRES LIES A LA DTA ESTUAIRE DE LA SEINE

Rappelons que la DTA de l'estuaire de la Seine est un document d'aménagement et d'urbanisme qui a pour objectifs :

- mettre en cohérence les différentes actions des collectivités publiques,
- déterminer les enjeux de l'Etat sur le territoire en ce qui concerne les infrastructures et équipements majeurs,
- assurer l'équilibre entre développement et protection de l'environnement (notamment les modalités d'application de la Loi Littoral).

Il constitue un cadre de référence pour l'élaboration des autres documents d'aménagement et d'urbanisme locaux. La DTA ne délimite pas avec précision les vocations des sites, mais fixe les principes de localisation.

Engagé en 1996, le projet sera soumis à enquête publique puis transmis au Conseil d'Etat au cours de l'année 2004 avant son approbation par décret.

Dans le cadre de la DTA, les fonctions des 2 sites portuaires directement concernés (Caen-Ouistreham et Honfleur) sont maintenues en leur état.

Plusieurs points peuvent être soulevés quant au positionnement de Caen-Ouistreham (et très secondairement de Honfleur) au sein de la DTA :

- D'abord, il existe une certaine ambiguïté quant à l'appellation de ce document majeur d'aménagement. S'agit-il de la DTA de l'estuaire de Seine (comme cela est inscrit sur le document officiel) ou de la DTA Baie de Seine (comme cela est parfois évoqué) ? D'un point de vue strictement portuaire, l'intégration du port de Caen-Ouistreham à la DTA peut être discutable. En effet, le développement de Caen-Ouistreham n'est pas du tout à la mesure des enjeux liés au développement portuaire des grands estuaires.

Associerait-on le port de La Rochelle ou celui de Rochefort à la problématique de l'estuaire de la Gironde ?

Bien sûr, les ports de Rouen et Le Havre s'inscrivent parfaitement dans une réflexion globale de l'aménagement portuaire de l'Estuaire de la Seine à laquelle le port de Honfleur est naturellement associé de part sa position géographique en rive gauche de l'embouchure.

En revanche, le port de Caen-Ouistreham ne s'inscrit pas du tout dans cette réflexion de l'Estuaire de la Seine.

Son intégration est d'autant plus surprenante que ce port pèse très peu à côté du complexe industrialo-portuaire Haut-Normand qui a traité 88,3 Mt en 2002 à comparer aux 2,4Mt de Caen-Ouistreham. Les enjeux portuaires, les objectifs, les moyens, les statuts administratifs, etc. ne sont pas du tout similaires.

En fait, les problématiques portuaires ont été inscrites dans la DTA au même titre que différents enjeux territoriaux tels que les réseaux de villes. Or, les enjeux portuaires sont tout à fait spécifiques.

- D'autre part, le volet portuaire de la DTA consacre une place majeure au programme Port 2000. Bien évidemment, il s'agit d'un programme majeur à l'échelle régionale et nationale. Il correspond à une orientation portuaire tout à fait nécessaire et bénéfique pour l'ensemble de la façade de la Manche. Toutefois, il convient d'en limiter son impact économique et de l'intégrer par rapport à la dynamique portuaire existante.

De même, cet équipement portuaire dont nous connaissons tous les problèmes initiaux liés à son intégration environnementale au sein de cet espace estuarien, a quelque peu cristallisé le débat sur le développement portuaire. Ainsi, apparaît souvent un lien étroit entre développement portuaire et protection de l'environnement (pris au sens large du terme)²⁸. De ce fait, le développement de Caen-Ouistreham est également intégré dans ce débat alors qu'il n'est pas du tout concerné par les enjeux de l'Estuaire de la Seine et que les problématiques de l'estuaire de l'Orne sont singulièrement différentes. En effet, le port de Caen-Ouistreham s'appuie sur un canal réalisé au XIX^{ème} siècle avec une vocation économique marquée alors que le cours de l'Orne et son débouché se limitent au seul site de portuaire de Ouistreham.

Pour ce qui concerne Honfleur, le projet Port 2000 et la DTA conduite parallèlement, ont eu un rôle majeur sur le dossier de l'ex-ZIPEC, notamment dans un sens qui a conduit une réduction assez conséquente la superficie aménageable.

- Ensuite, la DTA préconise la coopération entre les ports.

Il s'agit d'un vœu tout à fait légitime de la part de l'Etat et des Collectivités, mais qui s'appuie sur concept tout à fait flou pour plusieurs raisons :

- . Ce sont les opérateurs privés qui font les trafics et cette situation deviendra encore plus évidente dans les prochaines années avec la mise en place de terminaux dédiés et de structures opérationnelles mixtes.
- . La spécialisation est un concept théorique car tout port recherche l'optimisation de ses équipements en diversifiant ses trafics, ses clients, etc.

²⁸ Texto : *"renforcer l'ensemble portuaire normand dans le respect du patrimoine écologique des estuaires"*.

. Les situations évoluent continuellement. Ainsi, inscrire le développement portuaire dans un cadre rigide constitue un risque majeur pour l'ensemble d'une région. Cet aspect sera notamment abordé plus loin au niveau du transmanche.

La fonctionnalité d'un port est très complexe. Ainsi, l'analyse par filière démontre des réalités très différentes avec des trafics générés par les zones industrielles et commerciales portuaires et locales, et des trafics ayant un rayonnement plus vaste pouvant conduire le port à étendre son hinterland à plusieurs centaines de kilomètres. Le présent rapport a démontré qu'il était absolument impossible de classer le port de Caen-Ouistreham (et celui de Cherbourg) dans une définition classique car certains trafics ne dépassent pas les limites de l'agglomération, d'autres concernent la région et d'autres encore les projettent à une échelle internationale. Ce classement n'a aucun lien avec le statut administratif du port, mais avec la nature des filières traitées. Ainsi, certains ports autonomes n'ont pas un hinterland aussi vaste que celui des 2 principaux ports de la région.

Cette volonté de coopération développée depuis très longtemps soulève quelques interrogations pour le port de commerce traditionnel de Caen-Ouistreham car il s'appuie sur des niches de marché diversifiées dont l'intérêt repose justement sur cette diversification indispensable à son maintien. De même, quelle sera la place de Caen-Ouistreham dans ce contexte quand nous constatons déjà les difficultés que rencontrent depuis des années les 2 autres grands ports à mettre en place une structure de concertation ?.

4.3.2 - LE CONTEXTE REGIONAL

- Les ports : des outils au service de la région.

L'évaluation des retombées sociales et financières des ports réalisée dans la première partie de ce rapport a montré une certaine diffusion des retombées. En effet, les villes-ports ne concentreraient que la moitié de des emplois directs, indirects et induits. Le solde étant réparti dans les zones avoisinantes.

Les documents n°41 et 42 illustrent la répartition de quelques indicateurs pouvant être associés aux retombées des activités portuaires dans la région.

Plusieurs constats sommaires :

. En dehors des activités directes, les ports (et leur zone d'emplois associés) ne cristallisent de manière nette les emplois pouvant être associés à certaines retombées potentielles des activités portuaires (transport routier, logistique, etc.). En dehors des établissements

des organisateurs de transport international qui sont effectivement concentrés dans les ports, les autres catégories sont plus diffuses. Il est vrai que ces emplois ne sont pas spécifiquement portuaires, contrairement au précédents qui le sont nettement plus. De ce fait, les effectifs associés aux ports sont mélangés avec les autres.

- Certains phénomènes sont concentrés autour de Caen-Bayeux (notamment la logistique). Il s'agit plus d'une cristallisation liée à la métropolisation urbaine qu'à la fonction portuaire elle-même, même si comme nous l'avons vu plus haut, le port n'est pas neutre dans l'existence d'activités logistiques associées.
- La répartition des nuitées des Britanniques dans les hôtels de la région (selon l'enquête CRT) illustre plus un phénomène touristique qu'un phénomène lié aux flux de trafics transmanche. Ce dernier est nettement plus illustré par le document n°16 de la page 49.

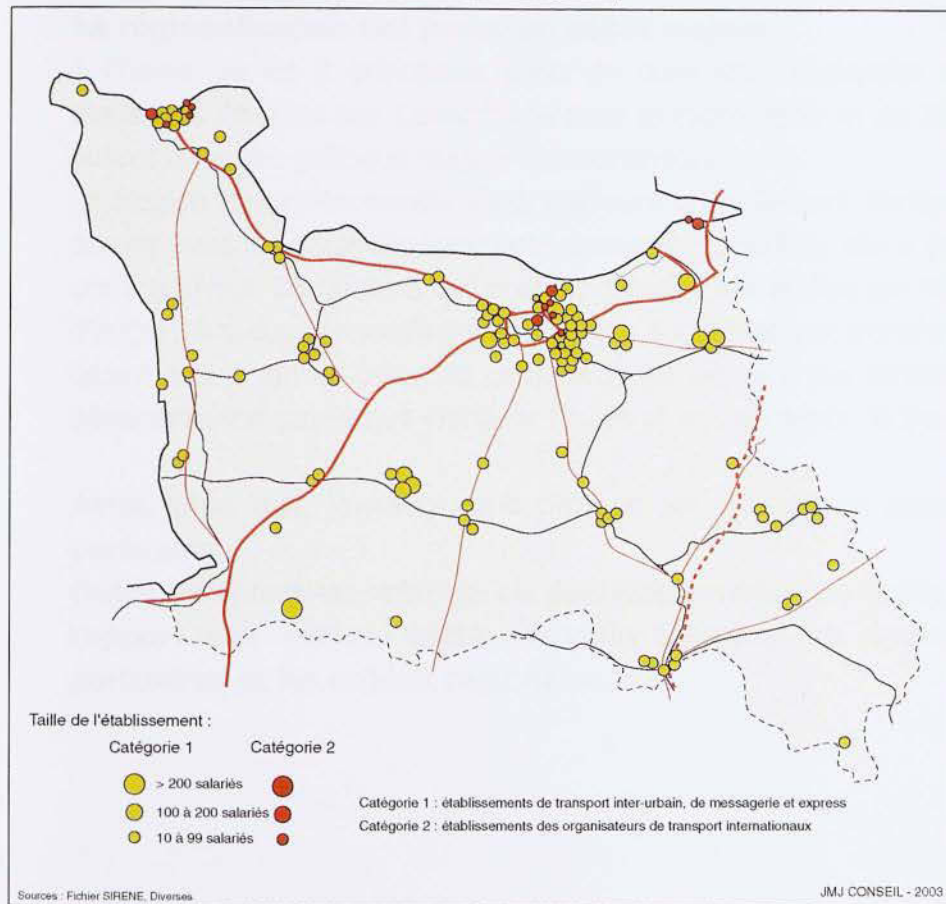
•

Document n°41 : Répartition comparée de différents indicateurs par zones d'emplois (*données de 2001 et 2002*).

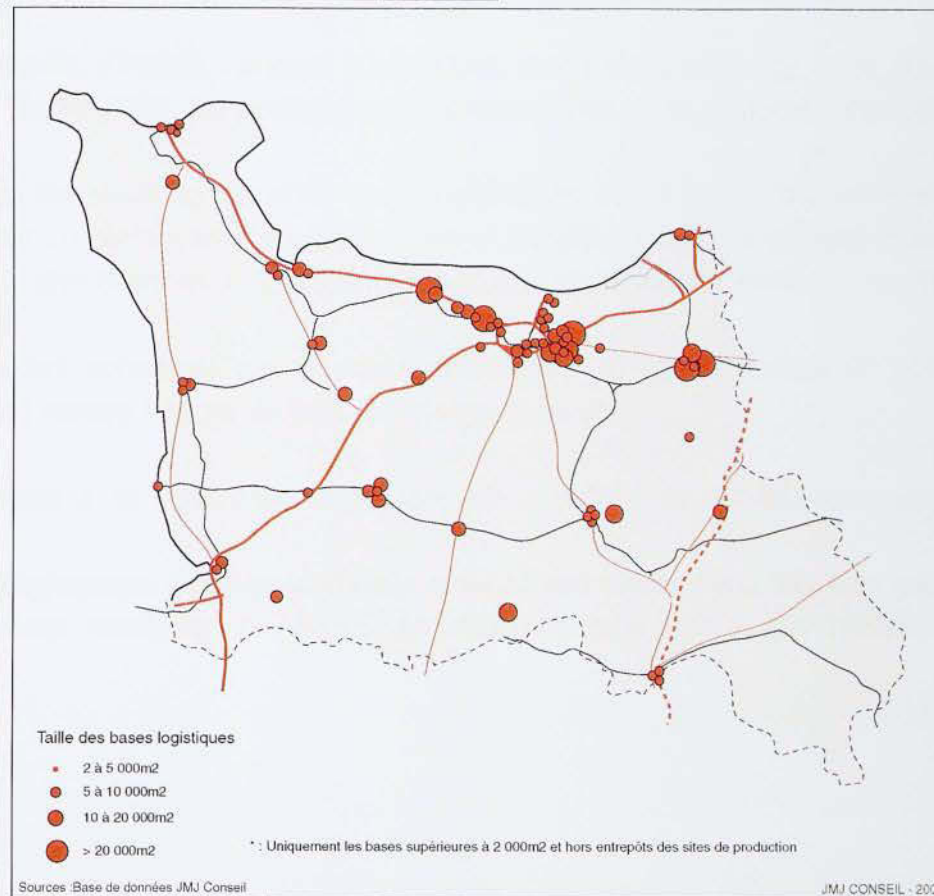
<i>Chiffres arrondis en %</i>	Habitants	Emplois	QUELQUES INDICATEURS ASSOCIES AUX RETOMBES DES ACTIVITES PORTUAIRES			
			Etablissements Transports routier*	Etablissements Organisateurs de transport international	Bases logistiques	Nuitées des Britanniques dans les hôtels
	<i>sources Unités de référence</i>	<i>INSEE Nbre</i>	<i>INSEE Nbre emplois</i>	<i>INSEE Nbre emplois</i>	<i>Base JMJ Conseil surfaces en m²</i>	<i>CRT Normandie Nbre</i>
Caen-Bayeux	34	34,5	37	45	53	33,5
Lisieux	8	8,5	9	13	10	28,5
Vire	4	4	4	Neg.	5	2
St Lô	6	6,5	7	-	8	3
Cherbourg	14	13	10	39	6	14
Avranches-Coutances-Granville	12	12,5	5	Neg.	4	11
Flers	8	8	7	-	6	3
Alençon-Argentan	8	8	8	-	5	4
L'Aigle-Mortagne	6	5	8	Neg.	3	1
TOTAL BASSE-NORMANDIE	100	100	100	100	100	100

* Uniquement les établissements de transports routiers de marchandises interurbains.

LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT* (2001)



LOCALISATION DES BASES LOGISTIQUES* (2001)



Ces constats illustrent et démontrent la fonction des ports en tant qu'outils de développement régional (et plus spécifiquement des régions proches des ports). Leur véritable rôle ne peut pas se mesurer qu'en terme de retombées directes car elles sont effectivement concentrées dans les ports et deviennent de plus en plus limitées avec les gains de productivité réalisés en matière de transit portuaire.

- La régionalisation des ports, un débat majeur.

A l'heure où les 2 principaux ports de commerce régionaux classés d'intérêt national (Caen-Ouistreham et Cherbourg) vont être transférés de l'Etat aux Collectivités dans le cadre de la loi du 27 février 2002, les positionnements relatifs des ports régionaux devient autant un enjeu politique majeur qu'économique.

La Région Basse-Normandie s'est d'ailleurs officiellement déclarée favorable au transfert des compétences des 2 ports concernés en accord avec les deux départements associés. Toutefois, elle a émis un certain nombre de réserves et conditions dans la réalisation de ces transferts. D'une part, qu'un audit complet soit réalisé sur l'état des finances, des infrastructures, des personnels transférés, etc. Et d'autre part, que l'ensemble des fonctions portuaires soit transféré.

Quant aux 2 autres ports de commerce, ils ne sont pas directement concernés par ce nouveau dispositif. Granville restera un port départemental tandis que Honfleur (quais et équipements de Seine) restera intégré au Port Autonome de Rouen.

Ainsi, plus que jamais, sont posées les questions relatives à la politique régionale en matière de développement portuaire.

Outre, la question relative au positionnement des ports régionaux (et des activités portuaires associées) les uns par rapport aux autres, cette nouvelle situation va également soulever le degré de convergence entre les intérêts portuaires et les enjeux régionaux.

- Concurrence, complémentarité ou indifférence entre les ports ?

Toute politique régionale en matière portuaire tentera de rechercher une voie tout à fait légitime visant à assurer un développement complémentaire des ports afin d'optimiser les investissements et de limiter certains effets néfastes de la concurrence inter-portuaire.

Il convient de rester vigilant quant à la mise en place d'une politique portuaire ne visant que cet objectif très consensuel car les ports et les activités associées évoluent dans un contexte tout à fait spécifique.

D'une part, les ports sont inscrits dans des logiques de réseaux internationaux où opèrent des acteurs totalement privés. Cela signifie d'abord que les logiques qui conduisent à emprunter un port plutôt qu'un autre dépassent le simple cadre régional, et a fortiori portuaire ; les ports ne sont qu'un maillon d'une chaîne. D'autre part, les évolutions sont permanentes et les situations jamais stables.

Ce double constat rend donc la tâche d'autant plus difficile aux aménageurs qu'ils doivent adapter leurs équipements pour accompagner, et éventuellement anticiper ces évolutions, et qu'il s'agit d'équipements financièrement "lourds", géographiquement immobiles et amortissables sur des très longues périodes.

Les conséquences sont donc multiples sur les relations inter-portuaires et les relations avec les opérateurs :

- D'une part, comme cela a été évoqué plus haut, peut-on vraiment parler de concurrence portuaire lorsque les décisions de faire passer des flux par un port plutôt que par un autre, sont principalement (pour ne pas dire uniquement) le fait des opérateurs. Or, ces opérateurs définissent des stratégies qui leur sont propres privilégiant tantôt un port, tantôt un autre, en fonction de l'évolution de leur marché. Les ports sont donc entraînés dans le sillage des stratégies de ces opérateurs.
- D'autre part, il n'existe pas toujours une convergence d'intérêts entre les opérateurs et les autorités portuaires. Si la recherche d'un maximum de bénéfice est un objectif commun, les moyens pour l'atteindre ne sont pas toujours convergents. L'opérateur peut atteindre cet objectif avec un trafic limité tandis que la hausse des recettes pour l'autorité portuaire est directement associée au volume de trafic.
- Ensuite, ces positionnements ne sont jamais permanents. L'évolution du transmanche illustre parfaitement ces transformations. Le positionnement stratégique des différents ports régionaux a évolué.

Cela signifie que les ports sont inscrits naturellement en concurrence les uns par rapport aux autres et que toute volonté de limiter le champ d'intervention d'un port peut s'avérer être dangereuse.

Nous pouvons illustrer cette situation lorsque Caen-Ouistreham est apparu sur le marché transmanche en 1986. A cette époque, les acteurs régionaux (et nationaux) étaient relativement divisés ou sceptiques car il existait une double crainte : celle d'un équipement menacé par la future concurrence du tunnel sous la Manche dont la décision de construction venait d'être prise, et surtout, celle d'une concurrence intra-régionale avec le port de Cherbourg. En fait, sans la disparition programmée de la SMN²⁹, ni la persévérance de certains acteurs, le projet n'aurait peut-être jamais vu le jour ?

Aujourd'hui, avec le recul suffisant, non seulement l'activité du port de Cherbourg n'a pas subi de perte de trafics, mais en plus, c'est la région dans sa globalité qui a profité de cette nouvelle offre. La façade Normande joue désormais un rôle majeur sur le transmanche entre la Bretagne et la Haute-Normandie : situation centrale pour l'Ouest, proximité de Paris pour des trafics avec l'Irlande, suffisamment éloigné du Détroit pour offrir une alternative, etc.

De même, peut-on imaginer le paysage portuaire régional sans le port de Caen-Ouistreham qui jouit d'une position toute à fait stratégique sur ce marché ?

Enfin, les 2 ports s'inscrivent dans une logique de synergies. Bien sûr, ils sont concurrents pour une partie de leur trafic, mais face aux transformations du marché transmanche, aujourd'hui "tiré" par les conditions proposées (et imposées) à Calais (tunnel et ferries), toute amplification de l'offre sur la Manche occidentale ne peut être que favorable à l'ensemble des ports. En effet, comme cela a été montré plus haut, l'offre maritime sur la Manche occidentale n'a pas évolué dans les mêmes proportions que celle proposée sur Calais qui n'est plus qu'à 3h de voiture de Caen ! Ainsi, un volume conséquent de trafic transmanche échappe aux ports dans leur hinterland occidental. De même, au sein d'un même port, l'existence de plusieurs opérateurs a un effet dynamisant. L'un des grands atouts du port de Cherbourg sur le transmanche réside dans la diversité de son offre maritime et d'opérateurs. Comme le cabinet a déjà pu l'analyser sur d'autres ports, toute réduction d'offre ne profite pas dans sa totalité au concurrent direct. La réduction de l'offre maritime de P&O-Ferries sur la ligne Cherbourg-Portsmouth n'a pas totalement profité à la liaison Cherbourg-Poole de Brittany-Ferries, mais s'est en partie reportée sur Le Havre et sur Calais !

²⁹ La disparition de la SMN allait totalement remettre en cause l'existence même du port perdrait plus de 2/3 de son trafic. Il fallait donc trouver une diversification et une alternative. Cette fonction a ainsi été attribuée au transmanche.

Dans le même registre figure les relations entre les Collectivités, les Ports (au travers des CCI) et Brittany-Ferries. En effet, les Collectivités régionales et locales participent dans le capital des SEM mises en place (SENACAL et SENAMANCHE) et associées au fonctionnement de Brittany-Ferries. Bien évidemment, le rôle majeur de la Brittany-Ferries n'est plus à démontrer tant au niveau des emplois directs (notamment des navigants) que la compagnie représente (Cf. partie 1), des stratégies commerciales mises en œuvre pour valoriser le tourisme régional, et de sa "fidélité" aux ports qu'elle dessert. Toutefois, il convient de rester prudent car l'existence de plusieurs opérateurs maritimes est nécessaire. Par exemple, le rôle de P&O-Ferries est également important à Cherbourg (la compagnie a été à l'initiative des NGV qui ont permis de dynamiser les retombées économiques locales). Par ailleurs, Brittany-Ferries reste une compagnie dont la stratégie est inscrite dans une logique de marché au même titre que les autres opérateurs transmanche auxquels elle est confrontée. Elle développe sa propre stratégie qui n'est pas celle d'un aménageur. Or, cette stratégie n'est pas toujours en cohérence avec les attentes des acteurs locaux et avec les ports.

Les ports doivent donc maintenir leur stratégie destinée à diversifier leur clientèle, optimiser leurs outils, de développer leurs trafics, etc. La décentralisation ne doit pas conduire, au niveau du transmanche, à perdre cette vocation portuaire.

La filière bois pourrait également être prise comme illustration. Le CESR de Basse-Normandie a récemment réalisé une étude sur cette filière démontrant l'importance de celle-ci dans la région. Les ports participent amplement à cette filière puisqu'ils approvisionnent directement un certain nombre de sites industriels régionaux et contribuent à maintenir des compétences régionales dans ce commerce. L'hinterland portuaire des produits forestiers dépasse d'ailleurs le cadre régional (Cf. retombées de l'activité commerciale traditionnelle). Dans ce cadre, Caen-Ouistreham et Honfleur sont concurrents. De même, les nombreux opérateurs et utilisateurs présents dans ces ports, sont également concurrents entre eux. Pour autant, cette diversité induit une dynamique globale et permet d'assurer une véritable image reconnue dans cette filière. Il s'agit d'un phénomène bien connue en matière de spécialisations commerciales.

- La mesure des enjeux portuaires pour la région.

Ce second point est très important car il déterminera le niveau et la forme de l'implication des acteurs régionaux dans la gestion des ports et leur soutien financier.

Les résultats de ce rapport pourront d'ailleurs contribuer au débat qui sera probablement engagé au cours des prochains mois.

Indéniablement, les ports ont un rôle structurant pour le développement économique de la région.

Ce rôle n'a peut-être pas assez guidé les priorités, notamment en termes d'accessibilités (Cf. plus haut).

Aujourd'hui, les ports doivent s'élargir au-delà de la région et pour cela, il faut mettre en place des moyens de valorisation (accompagnement logistique), d'accès terrestres (transport ferroviaire) et maritimes (développement du cabotage maritime).

Ils doivent en effet mieux s'intégrer dans les réseaux de transport européens.

Ces contraintes supposent donc un soutien permanent des Collectivités locales et régionales. Ce soutien ne peut pas se limiter aux seuls équipements portuaires, mais s'inscrire dans un véritable schéma de développement portuaire.

Les ports se situent aujourd'hui dans une phase tout à fait fondamentale et une période transitoire :

- D'une part, nous avons vu qu'ils s'inscrivent désormais dans des schémas inter-régionaux (ex : DTA),
- D'autre part, 2006 marquera la fin probable de leur éligibilité dans les programmes européens qui leur permettait de bénéficier des fonds Feder. Tous étaient éligibles dans le cadre de l'objectif 2 jusqu'en 2006 sauf Granville qui bénéficie d'un soutien transitoire jusqu'en 2005.

Cela est pourtant essentiel pour les quelques années à venir en ce sens que cette situation a amplement bénéficié aux ports régionaux et en particulier à Cherbourg qui a ainsi pu financer presque 1/4 de ses investissements portuaires grâce aux fonds Feder depuis le début des années 90. Au cours de la décennie 1991-2001, les fonds Feder ont représenté plus de 11 millions d'euros d'investissements sur le port (sur les 48M investis). Ceux-ci ont d'ailleurs représenté plus que ceux apportés par les Collectivités (9M euros) et par l'Etat (4M).

Cette manne considérable va donc disparaître. Cela signifie que des projets doivent être réalisés au plus vite sous peine de perdre une source de financement complémentaire pouvant atteindre au moins 50% du coût global. Cette perte ne sera probablement pas compensée dans les mêmes termes par les transferts de compétences puisque la part de l'Etat pour ces ports étaient déjà devenue faible, voire nulle en dehors des CPER, tandis que les Collectivités ne pourront (ou ne voudront) plus assurer ces proportions. En effet, pour les ports, la décentralisation pourrait avoir un effet non mesuré de retrait des participations complémentaires des autres Collectivités (intercommunalités, départements, etc.) qui se repositionneront sur les autres fonctions qui leur sont attribuées. Cela signifie qu'en dehors des compensations de l'Etat négociées lors des transferts de compétences, la

région Basse-Normandie pourrait bien être, avec les concessionnaires et éventuellement des partenaires privés, la seule source de financement des investissements portuaires.

- Enfin, ils vont désormais évoluer dans un cadre régionalisé. Comment se positionneront les investissements portuaires dans l'ordre des priorités de la région ? De même, la régionalisation marque la volonté d'intégrer l'ensemble des fonctions portuaires sur les sites transférés, c'est-à-dire les activités commerciales, la pêche, les activités de plaisance et de nautisme, la réparation-construction navale. Seule l'activité militaire de Cherbourg ne serait pas englobée. Cette perspective est assez légitime en ce sens où elle vise une meilleure cohérence entre l'ensemble de ces activités dans des espaces souvent partagés. Elle est également cohérente dans la volonté de gérer l'ensemble partage des frais communs, gestion de certains personnels communs, etc. Toutefois, l'activité commerciale qui nous intéresse ici doit être mieux reconnue. Si l'activité croisière et l'activité transmanche ne soulèvent aucune difficulté majeure à ce niveau car elles sont porteuses d'images, de modernité, accessibles au grand public, etc., les activités portuaires plus traditionnelles se trouvent à l'opposé des précédentes. En effet, ces dernières sont peu porteuses d'image, ou au contraire, d'une image plutôt négative, avec des retombées essentiellement indirectes et non systématiquement localisées dans les agglomérations portuaires. Or, ce sont ces activités qui nécessitent les efforts financiers et commerciaux les plus importants.

