
Croissance et diversification pour les ports locaux

Etudes de cas français
Mars 2013

Un port n'est pas une entreprise comme une autre. Il est enraciné dans un territoire avec lequel il vit et se développe en symbiose. L'activité du territoire alimente celle du port et réciproquement. Cette corrélation est si vraie qu'en France, les ports régionaux sont un levier de développement du territoire aux mains des collectivités territoriales.

S'ils appartiennent tous au même espace maritime, les ports français de la Manche connaissent des situations contrastées. Les six ports étudiés, Calais, Dieppe, Cherbourg, Caen, Saint-Brieuc et Saint-Malo prennent en charge des trafics qui diffèrent par volume et par nature.

Toutefois, les ports régionaux français partagent le même mix d'activités entre trafics transmanche, vrac solides, pêche et nautisme. Aussi, tous ces ports se positionnent sur l'enjeu des énergies marines renouvelables.

LA PECHE

La pêche est une activité traditionnelle des ports étudiés, faisant partie intégrante de leur identité. De plus, elle est indispensable aux activités de transformation de produits de la mer installées à proximité des ports.

Du fait notamment des directives européennes réglementant les

prélèvements dans le milieu marin, la pêche traditionnelle connaît une stagnation, voire même une baisse des quantités pêchées. S'il s'avère impossible d'augmenter les quantités produites, les ports étudiés cherchent à soutenir cette activité, en maximisant ses retombées économiques.

Cela peut passer par la valorisation de l'activité, par la création de marchés traditionnels en ville. Mais encore, le regroupement des acteurs de la filière dans un cluster permet de fédérer les parties prenantes et de créer des synergies.

Grâce à des investissements dans des équipements modernes, certains ports parviennent à la fois à maintenir l'activité de pêche et de développer l'offre de maintenance des navires. Or la valorisation et le développement de ces services est également profitable au nautisme.



LA PLAISANCE

L'accueil de navires de plaisance est une activité importante pour la plupart des ports étudiés. La demande en mouillages étant plus importante que l'offre, cette activité leur assure des revenus constants, sans risque de la voir décliner. De plus, l'accueil des plaisanciers en escale permet d'augmenter les marges de cette activité. Au surplus, elle permet et de soutenir l'activité commerciale locale, les plaisanciers ayant un fort pouvoir d'achat.

Toutefois, le développement de cette activité connaît des limites, les infrastructures portuaires ne pouvant s'étendre à l'infini. Mais des ports ont trouvé des solutions originales pour contourner ce problème. Il existe notamment un fort potentiel pour le développement des ports à sec. En la matière, c'est Dieppe qui a fait preuve du plus d'innovation. Ce port a en effet réussi la reconversion d'un équipement obsolète, une forme de radoub, en un

port à sec performant, proposant tous les services attendus par les plaisanciers.

Si les ports de plaisance ne peuvent toujours étendre leurs capacités d'accueil, ils peuvent améliorer leur qualité de service. Cela passe par la création de clusters fédérant les acteurs du nautisme : commerçants, prestataires de service de maintenance et de réparation navale...

Parallèlement, l'accueil des croisiéristes s'inscrit dans les mêmes enjeux que le nautisme. Les paquebots étant devenus des géants des mers, seuls quelques ports ont les capacités nautiques pour les accueillir. Dans les ports étudiés, seuls Caen et Saint-Malo disposent d'une activité croisière significative.

Les enjeux liés au développement du nautisme en Manche seront intégralement couverts par l'initiative Marina 2020.

L'ENJEU DES ENERGIES MARINES RENOUVELABLES

L'exploitation des Énergies Marines Renouvelables (EMR) constitue un fort potentiel de diversification pour les ports régionaux et de développement pour leurs territoires. L'enjeu est énorme. D'ici 2020, 23% de la

production énergétique française devra être couverte par des énergies vertes. Et parmi elles l'éolien en mer.

Afin d'en tirer pleinement parti, les parties prenantes cherchent à structurer leurs filières. Ainsi, les ports français nouent des partenariats entre eux. En Bretagne, les ports de Saint-Malo et Saint-Brieuc font partie de Bretagne Pôle Naval. En Haute-Normandie, les ports de Dieppe et du Havre font offre commune. En Basse-Normandie, Ports Normands Associés tire parti des caractéristiques de ses deux ports pour proposer une offre logistique complète.



L'idée est ici de proposer une gamme complète de services durant tout le cycle de vie du champ éolien.

Durant la phase de construction des champs, des moyens logistiques d'envergure doivent être mis en branle. De gros navires spécialisés doivent acheminer les éléments de l'éolienne sur zone et en assurer la pose. La phase de construction requiert donc des capacités portuaires étendues, qui comportent des quais renforcés, des bassins à grand tirant d'eau et beaucoup de surface au sol. En France, ces capacités sont l'apanage des grands ports maritimes comme Brest ou le Havre, ainsi que du port de Cherbourg-Octeville. Toutefois, les ports régionaux peuvent également jouer un rôle de support lors de la construction des parcs. Par exemple, ils peuvent assurer l'acheminement de certaines matières premières ou l'hébergement des équipes dédiées à la construction.

Mais c'est surtout durant la phase d'exploitation que les ports régionaux peuvent tirer parti des champs éoliens en mer. Leurs installations sont situées à proximité immédiate des champs et correspondent bien aux attentes des opérateurs. Ces ports sont donc des plateformes terrestres de choix pour

assurer l'exploitation et la maintenance des parcs.

De plus, si l'activité d'exploitation et de maintenance est moins intense que la phase de construction, elle dure au moins deux décennies. Être retenu comme plateforme de servitude d'un champ éolien assure donc des revenus durables aux ports régionaux et de fortes retombées pour l'économie locale.

Le projet Interreg IVA 2OM, pour Mutualisation des Opérations de Maintenance Offshore, couvre en détail la problématique des parcs éoliens en mer. À terme, ce projet offrira aux autorités publiques, ainsi qu'aux professionnels de la création et de l'exploitation des champs éoliens une boîte à outils complète. Pour cette raison, nous laissons le soin aux porteurs de ce projet d'explicitier davantage cet enjeu.

À côté de l'exploitation des vents marins, le développement technique permet également de transformer les courants marins en énergie électrique. Le seul port positionné sur l'énergie houlomotrice est Cherbourg-Octeville. Par cette initiative, Ports Normands Associés met pleinement en valeur les compétences régionales en pointe dans les technologies sous-marines.

L'ACTIVITE TRANSMANCHE

L'activité transmanche, qu'elle concerne les passagers ou la marchandise, sont vitales pour les ports et leurs bassins d'emplois. Au cours de ces trois dernières années, cette activité a connu une dégradation tant de ses volumes que de ses marges. En conséquence, les autorités

portuaires cherchent bien plus à consolider les trafics existants qu'à en développer de nouveaux. D'ailleurs cette activité est fortement soutenue par les autorités publiques, investissant dans les compagnies en charge du service ou dans les infrastructures routières.

LA REDUCTION DE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE ET L'AMELIORATION DE LA PERFORMANCE PORTUAIRE

L'ensemble des ports français étudiés ont inscrit une politique environnementale volontariste dans leurs priorités. Cette volonté se matérialise dans des actions d'amélioration concrètes dans toutes les activités prises en charge par les ports, qu'il s'agisse de la plaisance, de la pêche ou du transport de marchandises.

Au niveau de l'organisation logistique, les ports régionaux proposent des axes d'amélioration permettant une collaboration plus efficace et plus poussée entre les acteurs de la Supply Chain. Ces innovations ont un impact positif aussi bien sur l'environnement que sur la performance logistique.

LA CONNEXION AU GUICHET UNIQUE PORTUAIRE

L'ensemble des ports étudiés ont déployé ou souhaitent déployer le guichet unique portuaire. Dénommée également Cargo Community System (CCS), cette solution informatique est le chef d'orchestre de la performance logistique d'un port.

Cette plate-forme permet l'échange intelligent et sécurisé d'informations entre les acteurs privés et publics, afin d'améliorer le positionnement concurrentiel des communautés portuaires. Il s'agit donc d'une solution renforçant et améliorant la collaboration entre tous acteurs de la logistique portuaire : agents maritimes, chargeurs, manutentionnaires, transporteurs terrestres, compagnies maritimes, autorités portuaires, contrôle et sécurité portuaire.

De plus, ce CCS est totalement interconnecté avec les systèmes douaniers français, permettant un dédouanement rapide des marchandises. En outre, en agrégeant les données sur les mouvements et les

changements de statut de la marchandise, le CCS assure la traçabilité en temps réel de l'ensemble de la chaîne logistique.

Les gains liés à l'utilisation du CCS sont donc la simplification des processus, la dématérialisation des documents, la diminution du temps de traitement des opérations et une meilleure intégration.

Aujourd'hui, 95% du fret maritime français, conteneurisé et conventionnel, est traité au sein du CCS. Ce système est adopté par tous les grands ports maritimes français, les ports fluviaux, des aéroports, ainsi que des ports étrangers majeurs.

En permettant des gains de productivité importants en termes de coûts et de délais, le guichet unique portuaire renforce les avantages compétitifs des ports régionaux étudiés.

LA DIFFICILE MONTEE EN PUISSANCE DE LA MULTIMODALITE

Dès le début de cette étude, la multimodalité a été identifiée comme un levier au service de la compétitivité portuaire et de l'amélioration de l'impact environnemental des solutions de transport.

Or la multimodalité ne saurait se résoudre à substituer un autre moyen de transport à la route. La multimodalité, c'est un changement radical dans l'organisation du transport.

Le transport routier permet l'acheminement direct d'une cargaison unique depuis le site de prise en charge jusqu'au point de destination. Il s'agit donc d'une solution extrêmement souple, dont l'organisation est très simple.

De son côté, la multimodalité sous-entend la massification des flux. Plusieurs flux, provenant de plusieurs chargeurs, organisés par plusieurs acteurs doivent être agrégés pour former un service fluvial, ferroviaire ou maritime. La mise en place d'un service multimodal exige donc une synchronisation entre une pluralité d'acteurs. La défaillance d'un seul maillon pouvant briser l'efficacité de toute la chaîne. De plus, cette massification exige qu'il existe un besoin important entre les points desservis.

Par ailleurs, la multimodalité, de par les coûts fixes importants qu'elle génère, demande des trafics réguliers pour être rentable. Or la majorité des flux pris en charge par les ports étudiés le sont à la demande, sur le mode du *tramping*.

Au vu de ces contingences, la massification des flux apparaît

d'avantage comme l'affaire des grands ports maritimes ; ces derniers disposant de la régularité et des volumes adéquats.

A fortiori, les infrastructures de transport françaises ne favorisent par le report efficace des trafics vers un mode alternatif à la route. D'un côté, les infrastructures fluviales françaises, bien que très développées, ne sont pas suffisamment modernes pour correspondre aux besoins des chargeurs. Si bien que dans l'espace Manche, ce mode n'est exploitable que sur la Seine, entre le port du Havre et la métropole parisienne. D'un autre côté, le transport ferroviaire de marchandises connaît un recul endémique en France. De plus, ce mode induit des coûts fixes très importants, que les ports ne peuvent amortir du fait de la faiblesse du trafic pouvant être pris en charge.

En conséquence, seul le développement des liaisons maritimes à courte distance peut favoriser le report modal dans les ports régionaux français en Manche. Ce cabotage peut s'opérer dans deux directions.

La première, pourrait s'effectuer entre le continent et les îles britanniques. Aucun port interrogé ne juge réalisable cette hypothèse, faute de demande. En effet, l'ensemble des flux est capté par les liaisons transmanche par ferry, dont la rapidité et le prix sont les principaux avantages compétitifs.

La seconde option consiste à développer des liaisons maritimes entre les ports eux-mêmes. C'est cette solution que cherchent à développer certains ports étudiés.

LE DEVELOPPEMENT DES PARTENARIATS AVEC LES GRANDS PORTS MARITIMES

L'essentiel des échanges mondiaux de marchandises s'effectue entre trois pôles : l'Amérique du Nord, l'Asie et l'Europe. Et ces trafics sont, pour l'essentiel, pris en charge par des ports géants, jouant le rôle d'interface entre les continents. Les liaisons entre ces *gateways* sont assurées, en lignes régulières, par de véritables géants des mers, pouvant transporter plusieurs dizaines de milliers des tonnes de marchandises.

Si les ports régionaux français étudiés ne peuvent capter directement une partie de ces flux, ils peuvent tirer avantage d'une collaboration avec les grands ports maritimes.

D'un côté, les grands ports doivent relever le défi de l'acheminement terrestre. Si les infrastructures portuaires permettent l'accueil et la manutention de navires à forte capacité, les ports doivent également se montrer performants dans leurs interfaces terrestres. Un maximum de marchandises doit pouvoir entrer ou sortir de la zone portuaire, le plus rapidement possible. Car, dans un contexte de concurrence exacerbée entre les grands ports, un port dont les liaisons terrestres connaîtraient des congestions perdrait des parts de marché. En conséquence, les grands ports cherchent à développer les connexions intermodales avec leur hinterland. Et contrairement au fluvial

et au ferroviaire, la mise en place d'une liaison maritime ne nécessite pas de travaux d'infrastructures. C'est donc une solution rapide et efficace à l'enjeu de la multimodalité.

D'un autre côté, les ports régionaux souhaitent diversifier leurs activités. Les flux de conteneurs sont un bon moyen d'y parvenir puisque ce sont des trafics réguliers. De plus, les marchandises transportées ont souvent une valeur supérieure à celle des flux traditionnels de ces ports, les vrac solides. Elles peuvent donc mieux absorber les coûts du transport maritime.

Ports régionaux et grands ports ont donc des intérêts convergents dans le développement de liaisons maritimes à courtes distances. On parle ici de *feeding*. Le grand port prend en charge de grands flux intercontinentaux, transportés par de navires géants, les *motherships*. Ensuite, une partie de ce trafic flux est réparti sur des lignes à destination de ports régionaux, assurées par des navires adaptés, les *feeders*.

Un service de navettes maritimes pour conteneurs devrait être mis en place entre Le Havre et Caen dès 2013. D'autres ports envisagent également cette solution.

VERS UNE MUTUALISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Les liaisons transmanche mises à part, les ports étudiés prennent avant tout en charge des trafics de vrac solides. Le transport maritime est organisé en *tramping*, c'est-à-dire que le navire est affrété à la demande. Si cette solution est souple d'emploi, le navire, une fois déchargé, repart souvent du port à vide. Or ces mouvements à vide augmentent le coût du transport et ont un effet négatif sur le nombre de navires circulant en Manche et sur l'environnement.

Pour gagner en compétitivité, les ports et leurs parties prenantes ont tout intérêt à minimiser les distances des trajets à vide. Un axe d'amélioration consiste à fédérer les besoins des ports régionaux en transport maritime grâce à une plateforme collaborative. Les parties prenantes auraient ainsi une meilleure connaissance des trafics maritimes des ports régionaux, ce qui encouragerait l'affrètement en commun des navires.

LES PORTS SONT PAR NATURE DES PLATEFORMES MULTIMODALES

Enfin, s'il peut paraître évident, un facteur ne doit pas être oublié dans l'impact environnemental des ports régionaux. Ces ports sont eux même des outils indispensables dans la construction de chaînes logistiques

durables. Si les ports majeurs assurent les flux entre les grands *gateways* de la planète, les ports régionaux permettent l'éclatement de ces flux et leur acheminement au plus près des zones de consommation ou de production.

Sans les ports régionaux, l'intégralité des trafics qu'ils assurent seraient reportés sur le transport routier. Cela se traduirait par une augmentation des émissions de carbone, et un engorgement tant des infrastructures routières que des ports majeurs.

LE DEVELOPPEMENT DE CLUSTERS

Les ports français de la Manche n'ont pas développé en nombre des clusters, dans l'acception de Porter. Ceci s'explique majoritairement par le fait que la France dispose déjà de mécanismes favorisant la collaboration entre les acteurs de la communauté portuaire.

La gestion des ports est soit déléguée aux Chambres de Commerce et d'Industrie, soit à des organismes

publics locaux. Par nature, les autorités portuaires françaises entretiennent des liens étroits avec leurs parties prenantes. Ici, les ports sont gérés bien plus comme des outils au service de l'économie que comme des entreprises. D'ailleurs, les propriétaires des ports, les collectivités locales, allouent des fonds conséquents pour consolider et développer les places portuaires. Par ailleurs, les ports régionaux français, s'ils peuvent être

en compétition, ne se définissent pas comme concurrents mais comme des partenaires. Il existe des mécanismes de coopération entre eux.

Au niveau régional, les ports français sont donc bien armés pour créer des synergies avec et pour les entreprises locales.

Au niveau national et européen, les ports ont créé des instances leur permettant de collaborer ensemble et de faire porter leurs voix auprès des autorités politiques. Existente par exemple l'Association des Ports Locaux de la Manche (APLM) ou le Bureau de promotion du Short Sea Shipping (BP2S).

Les clusters rencontrés se structurent autour de filières: réparation navale, éolien, Supply Chain. Or la France a développé sa propre notion, concurrente à celle de cluster. Un pôle de compétitivité est la combinaison, dans une zone définie, d'entreprises et d'acteurs publics (organismes de formation, centres de recherches, etc.) qui tissent un partenariat destiné à créer des synergies autour de projets communs. Il s'agit ici de formaliser les partenariats existant dans une filière.

Aujourd'hui comme hier, les ports sont un levier d'attractivité et des territoires et des régions. Leur développement se fait en symbiose avec celui de leur hinterland. Quand les sociétés utilisatrices des ports souffrent, les ports souffrent. À contrario, une politique portuaire volontariste peut initier un cercle vertueux bénéfique pour l'économie de toute une région. Selon Victor Hugo, la mer est espace de rigueur et de liberté. Aux autorités portuaires de proposer des projets de développements collaboratifs et innovants, puis d'être pugnaces dans leur mise en œuvre. Les problèmes ne seraient-ils pas les déguisements préférés des opportunités ?

TABLE DES MATIERES

Avant-propos	1
Le transport maritime, acteur majeur de l'économie mondiale	1
L'hégémonie de la conteneurisation	2
Le renforcement du poids des compagnies maritimes	3
L'avènement du Supply Chain Management	4
L'activité des ports français de la Manche en 2011	6
Le littoral français	7
L'exploitation des ressources halieutiques	8
Le nautisme	9
L'escale des navires de croisières	10
Les énergies marines renouvelables (EMR)	11
Les ports de commerce	12
L'importance des ports régionaux de l'espace Manche	12
La Manche, un espace fortement concurrentiel	13
Balance import/export des ports régionaux	14
Le trafic passagers transmanche	15
Le trafic de marchandises	16
L'évolution nationale des trafics	16
Les trafics des ports régionaux de la Manche	19
Les ports locaux Français en Manche	24
Le port de Calais	24
L'arrière-pays du port de Calais	25
Europe/France	25
La région nord-pas-de-calais	26
L'agglomération de Calais	28
Les activités du port de calais	31
La gestion et le développement du port	37
La gouvernance	37
Les perspectives de développement	39
Le port de Dieppe	42
La région Haute-Normandie	42
La ville de Dieppe	44
Les activités du port de Dieppe	45
Les activités du port de commerce	45
Les autres activités du port de Dieppe	47
Gouvernance	48

Les perspectives de développement	49
La politique d'investissement	49
La diversification dans la maintenance des parcs éoliens	51
Les clusters de la région de Dieppe	53
Ports Normands Associés	55
La région Basse-Normandie	55
Les Ports Normands associés	57
Présentation du port de Caen-Ouistreham	57
Présentation du port de Cherbourg-Octeville	58
Une autorité portuaire unique	58
Les activités des Ports Normands Associés	60
La Pêche	60
Le Nautisme	60
L'escale des navires de croisière	61
L'activité transmanche	61
Les trafics de marchandises	62
Les axes de diversification	64
Le merroutage entre Cherbourg et le Royaume-Uni	64
Les énergies marines renouvelables	65
La Création d'une desserte maritime entre Caen et Le Havre	68
Les Ports bretons	70
Le port de Saint-Malo	72
Les activités du port	73
Le port de Saint-Brieuc	77
Les activités du port	77
Les projets de développement	85

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustrations

Illustration 1 : vue d'artiste du projet Calais 2015	40
--	----

Cartes

Carte 1: localisation des ports principaux de la façade Manche	6
Carte 2 : la dorsale européenne.....	25
Carte 3 : localisation du port de Calais et du tunnel sous la Manche.....	29
Carte 4 : localisation des ports de Haute-Normandie et tonnages bruts en 2011	43
Carte 5 : localisation du port de Dieppe	44
Carte 6 : localisations des parcs éoliens en France en projet en 2013.....	51
Carte 7 : localisation de la région Basse-Normandie.....	55
Carte 8 : localisation de la Basse-Normandie.....	55
Carte 9 : localisation des 20 entreprises majeures de la région Basse-Normandie	56
Carte 10 : emplacement des terminaux du port de Caen-Ouistreham.....	57
Carte 11: localisation de la Bretagne en Europe du nord-Ouest.....	70
Carte 12: localisation du département d'Ille et Vilaine	72
Carte 13 : localisation du département des côtes d'Armor	77

Tableaux

Tableau 1 : linéaire côtier par région et part dans le total français ou dans la zone de couverture de CAMIS	7
Tableau 2 : effectifs régionaux de marins pêcheurs et part dans l'effectif national en 2011.....	8
Tableau 3 : répartition des ports de plaisance et des capacités d'accueil en 2011	9
Tableau 4 : croisiéristes effectuant une excursion dans / depuis un port en 2011	10
Tableau 6 : tonnages bruts import et export des ports de l'espace Manche en 2011	14
Tableau 8 : tonnages des ports français de la Manche en 2011, répartis par type de manutention.....	18
Tableau 9 : tonnages bruts de vrac solides par type de marchandise en 2011	20
Tableau 10 : trafics de marchandises divers par port, et répartition en 2011.....	21
Tableau 11 : répartition des emplois du transport et de la logistique dans la région de Calais en 2010.....	28
Tableau 12 : les 10 premières entreprises de la Côte d'Opale en 2012	29
Tableau 13: tonnages brutes du port de Calais en 2011	31
Tableau 14 : fréquence et durée de lignes transmanche en 2011	34
Tableau 15 : répartition des investissements du port de Calais en 2011	39
Tableau 16: Les entreprises de 100 salariés en relation avec les activités du port (2011).....	44
Tableau 17 : Investissements du port de Dieppe liés à l'activité transmanche	49
Tableau 18: investissements du port de Dieppe liés à la plaisance.....	49
Tableau 19: investissements du port de Dieppe liés à la pêche	50
Tableau 20 : croisiéristes accueillis par les ports de PNA en 2011.....	61
Tableau 21 : passagers transmanche de Caen et Cherbourg en 2011.....	61
Tableau 22 : les tonnages des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg-Octeville en 2011.....	62
Tableau 23 : les vrac solides pris en charge à Caen et Cherbourg en 2011.....	62
Tableau 24 : les trafics de marchandises divers aux ports de Caen et de Cherbourg en 2011.....	62
Tableau 25 : Principales entreprises de la région de Saint-Malo, en lien avec le port	73

Tableau 27 : principales marchandises traitées au port de Saint-Malo en 2011	74
Tableau 29 : principales marchandises traitées au port de Saint-Brieuc en 2011	78

Graphiques

Graphique 1: croisiéristes effectuant une excursion depuis un port régional en 2011	10
Graphique 2: Provenance du pétrole brut importé en France en 2011	12
Graphique 3: Répartition du tonnage brut par espace maritime en 2011, hors produits pétroliers .	12
Graphique 4: Trafic des ports d'Europe du Nord-Ouest en 2011	13
.Graphique 5: tonnages des ports régionaux étudiés à l'import et à l'export en 2011	14
Graphique 6: balance import/export des ports français en Manche en 2011	15
Graphique 7: répartition des flux de passagers par port en Manche en 2011	15
Graphique 8: répartition du tonnage brut des ports régionaux français	19
Graphique 9: part des vrac solides dans le volume portuaire total en 2011	20
Graphique 10 : tonnages bruts de vrac solides, par port et par type en 2011	20
Graphique 11 : répartition des trafics des ports étudiés en 2011	21
Graphique 12 : répartition des tonnages en roulier transmanche par port en 2011	22
Graphique 13 : tonnages bruts des ports français en Manche en 2011, en millions de tonnes.....	24
Graphique 14 : Évolution des tonnages et des passagers du port de Calais, de 1945 à 2007	31
Graphique 15 : répartition des investissements du port de Dieppe.....	50
Graphique 16 : répartition du trafic du port de Saint-Malo selon la zone géographique en 2009 ...	74
Graphique 17 : répartition des tonnages du port de Saint-Malo en 2011, en milliers de tonnes.....	74
Graphique 18 : répartition du trafic voyageurs entre les ports étudiés en 2011	75
Graphique 19 : tonnages bruts du port du Légué, entre 2006 et 2011.....	77



Avant-propos

En tant que maillons essentiels de chaînes logistiques toujours plus complexes, la performance des ports est un déterminant majeur de la compétitivité de l'économie de tout un pays. Au niveau local, les ports structurent fortement l'économie d'une région.

En France, 40 000 emplois dépendent directement de l'activité portuaire, dont 30 000 chez les logisticiens participant à l'offre de services portuaires. S'il n'a pas été strictement évalué, l'emploi induit par ces activités est d'autant plus important.

Or, si l'offre maritime s'est fortement développée au cours des dernières

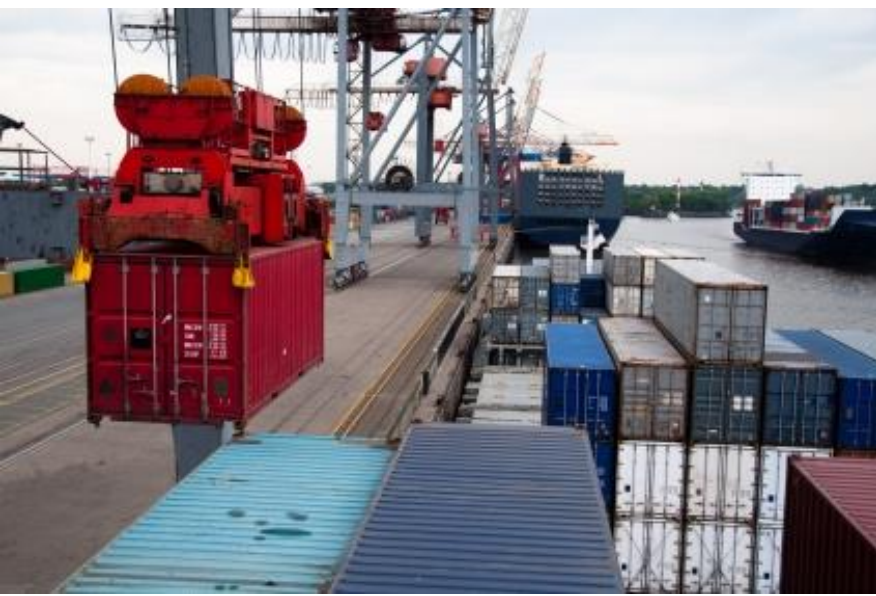
décennies dans le monde, la part de marché des ports français s'est dégradée par rapport aux grands ports européens qui se sont adaptés plus tôt à la conteneurisation et à la massification du transport maritime. Parallèlement, les activités maritimes traditionnelles comme la pêche et la construction navale peinent à se maintenir.

LE TRANSPORT MARITIME, ACTEUR MAJEUR DE L'ECONOMIE MONDIALE

Le transport maritime assure un rôle prépondérant dans l'organisation du commerce international et ce depuis des siècles. Aujourd'hui, le secteur du transport maritime bénéficie de l'accroissement exponentiel des flux d'échanges internationaux liés à la mondialisation des marchés. Il est de loin le mode de transport le plus utilisé dans les échanges internationaux avec 80% du tonnage total échangé.

Des progrès technologiques dans la conception des navires, le conditionnement et la manutention des marchandises ont permis une croissance accélérée de ce mode de transport aux cours des dernières décennies, de l'ordre de 4% en volume par an.

Assurant un cinquième du trafic portuaire mondial, il est capital pour l'Europe de disposer d'interfaces portuaires performantes. Son commerce extérieur étant assuré à 90% par voie maritime, et son commerce intérieur à près de 40%, la performance des ports européens est un facteur clé de succès pour l'économie européenne dans son ensemble.



L'HEGEMONIE DE LA CONTENEURISATION

Au sein du transport maritime, 70% du trafic mondial est représenté par uniquement 14% des navires, c'est-à-dire par les porte-conteneurs. Disposer des moyens d'accueil dédiés à ce type de navires est ainsi vital pour toute économie.

Grâce au conteneur, la marchandise ne subit plus aucune manutention directe durant son transport, ce qui permet des gains en termes de coût et de délais considérables. Initialement conçu pour le transport maritime, le conteneur s'est également imposé dans les modes de transport terrestres. Ainsi, les opérateurs de transport routiers, fluviaux et ferroviaires ont adapté leurs outils de production pour prendre en charge ce type d'unités. En permettant l'organisation de véritables

chaînes logistiques multimodales, ces mutations ont entraîné la conteneurisation de 75% des marchandises circulant en Europe.

Lieux d'interface entre la phase maritime et la phase terrestre du transport, les ports ont dû s'adapter au défi de la multimodalité. Pour maintenir ou faire progresser leurs parts de marché, les ports ont investi massivement pour être en mesure de décharger toujours plus rapidement un volume toujours plus important de conteneurs, provenant de navires toujours plus gros. Actuellement, le plus grand porte-conteneur, le CMA-CGM Marco Polo a une capacité d'emport de 16 020 équivalents vingt pieds (EVP).

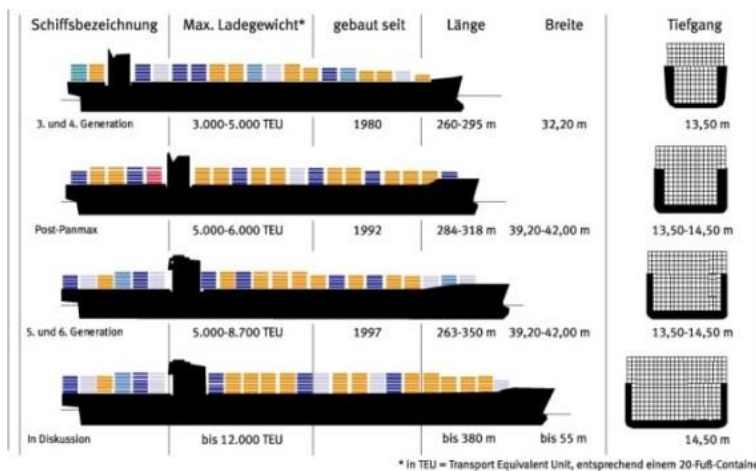


Illustration 1 : le gigantisme des porte-conteneurs

Cette course aux investissements a entraîné une dichotomie entre deux catégories de ports.

Les premiers, maillons essentiels de la chaîne de transport mondiale, peuvent accueillir tous types de navires et tous types de trafics. Ils

possèdent de complexes et onéreuses infrastructures et sont reliés à un réseau logistique dense grâce à des moyens multimodaux performants.

Les seconds n'ont pas eu la capacité technique ou financière de s'adapter au conteneur. Ils ont naturellement cherché à capter d'autres marchés, en développant des synergies avec les activités économiques de leur hinterland. Ils sont devenus des ports régionaux assurant un rôle de facilitateur du commerce international pour les acteurs économiques de leur région. Ce sont précisément ces ports régionaux qui sont le sujet de cette étude.

LE RENFORCEMENT DU POIDS DES COMPAGNIES MARITIMES

Au cours de la dernière décennie, le marché du transport maritime, qui auparavant était très éclaté, s'est fortement concentré. Désormais, 5 armements détiennent plus de 45% de la capacité d'emport de la flotte mondiale¹.

Cette suprématie a accru l'influence des opérateurs majeurs que sont APM-Maersk, MSC et CMA CGM dans les stratégies de développement des ports. Par ailleurs, ces compagnies se livrent une guerre commerciale intense dont la principale arme est une réduction drastique des coûts.

Or le coût d'armement et d'exploitation d'un navire étant très élevé, ces compagnies ne peuvent desservir un port où moins de 10% de la marchandise du navire est prise en

charge. Cette rationalisation des coûts a ainsi entraîné une massification des flux de conteneurs dans les ports majeurs et le désintérêt de ces compagnies pour les ports régionaux.

Par ailleurs, l'hégémonie dont bénéficient ces compagnies leur a permis d'imposer leur référentiel dans l'évaluation de la performance portuaire, reposant sur trois facteurs :

1. le coût du passage portuaire ;
2. les services portuaires offerts au navire et à la marchandise, leur qualité et leur fiabilité ;
3. la localisation du port.

Ce troisième facteur illustre un changement de paradigme dans la perception du rôle des ports. Ils ne sont plus envisagés isolément mais comme un maillon d'une chaîne intégrée d'opérations apportant de la valeur à la marchandise : la Supply Chain.



Pleinement intégré au sein d'un service global de transport, les ports en sont l'élément le plus critique. Leur intervention ne se restreint plus à un simple transbordement des marchandises d'un moyen maritime à un moyen terrestre. Désormais, les ports sont le lieu stratégique où ajouter de la valeur aux marchandises.

À ce titre, le développement de zones logistiques à proximité immédiate des

grands ports devient incontournable. Ces zones où la marchandise peut être regroupée, transformée, conditionnée et dirigée vers les lieux de consommation ou exportée sont fortement créatrices de valeur et d'emploi. Pour attirer les entreprises de logistique et de transport, ces zones doivent être munies de dessertes terrestres performantes.



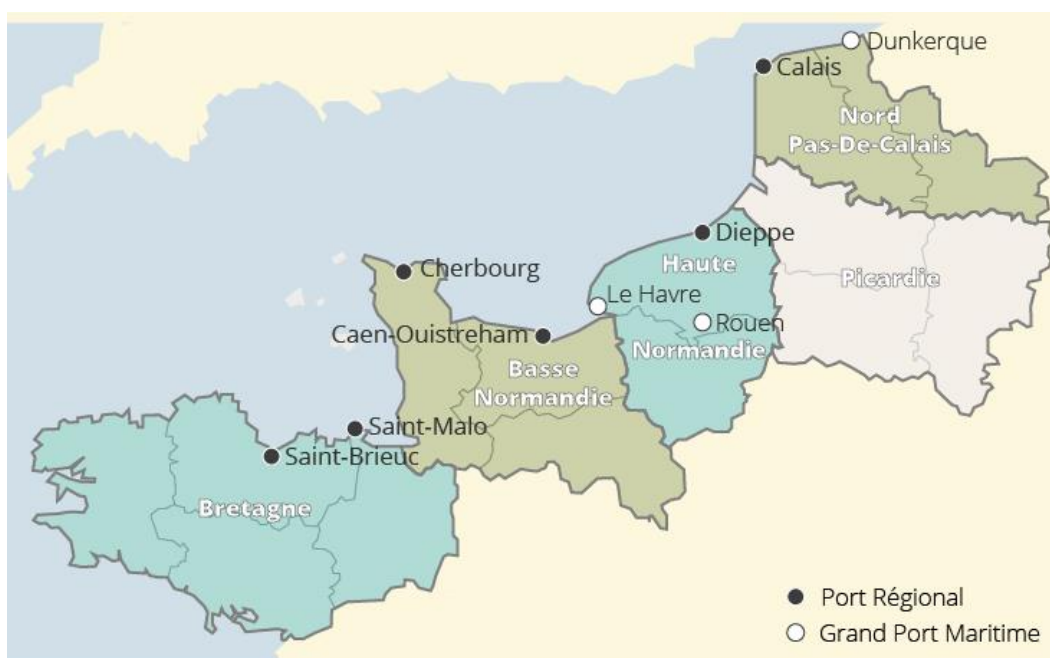
L'ACTIVITÉ DES PORTS FRANÇAIS DE LA MANCHE EN 2011

Cette étude se focalise sur les ports régionaux du périmètre de CAMIS : Calais, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg-Octeville, Saint-Brieuc Le Légué et Saint-Malo.

Bien que la région Picardie soit investie dans le projet CAMIS, aucun de ses ports n'a été retenu dans cette étude, faute de flux de marchandises suffisants.

Par la suite, les termes de port régional et de port de commerce seront utilisés

pour désigner le même type de port. Ces dénominations désignent le même type de port, car les ports dits régionaux ont tous pour caractéristique de prendre en charge un volume significatif de marchandises.



Carte 1: localisation des ports principaux de la façade Manche

Quatrième port français en tonnage en 2011, le port de Calais occupe une place à part dans les ports français. Situé dans le détroit du Pas-de-Calais, il est le port d'Europe continentale le plus proche de Grande-Bretagne. Par ailleurs, le trafic global de marchandises de l'ensemble des ports métropolitains hors Grands Ports Maritimes s'élève à 73,4 millions de tonnes (Mt) en 2010, celui du port de Calais à 37,8 Mt. À lui seul, le port de

Calais prend donc en charge près de la moitié du trafic total des ports régionaux.

Dieppe est classé au 18^e rang des ports français de commerce en 2005. Depuis la loi de décentralisation portuaire de 2007, le port est géré par le Syndicat mixte du port de Dieppe succédant à la Chambre de commerce et d'industrie de Dieppe, gestionnaire historique depuis le XIX^e siècle.

Les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg-Octeville sont classés respectivement au 11^e et au 12^e rang. Tous deux situés en région Basse-Normandie, ils possèdent une caractéristique unique dans les ports étudiés, tant du côté français qu'anglais. En effet, les collectivités territoriales ont concédé tant l'exploitation que la propriété de ces ports à une structure unique, un syndicat mixte dénommé Ports Normands Associés. Cette gouvernance unique pour deux ports, distants de plus de 100km, est un cas unique dans tout l'espace Manche. Son but est de dynamiser la performance des deux ports et de répondre à leurs enjeux de développement de la région.

Cette étude s'intéressera également à deux ports bretons : le port de Saint-Malo et le port de Saint-Brieuc Le Légué. Le port de Saint-Malo, 17^e port

français, est le premier port breton pour les passagers et le 3^e pour les marchandises. Il est la propriété de la région Bretagne depuis 2007 et est géré par la CCI du pays de Saint-Malo. Le port de Saint-Brieuc le Légué, classé au 28^e rang, est l'unique port départemental étudié. Il est la propriété du département des Côtes-d'Armor et est géré par la CCI éponyme.

Enfin, il est remarquable que tous les ports retenus possèdent au moins trois activités : le trafic commercial de marchandises, la pêche et le nautisme. À l'exception de port de Saint-Brieuc, tous possèdent une activité de ferry transmanche passagers et fret, vitale pour le dynamisme économique de leurs régions. De ce fait, il sera intéressant de savoir comment les ports gèrent ses activités, les éventuelles incompatibilités qui existent entre-elles, et les stratégies de développement qu'ils mettent en place.

LE LITTORAL FRANÇAIS

Tableau 1 : linéaire côtier par région et part dans le total français ou dans la zone de couverture de CAMIS

Région	Longueur du linéaire côtier (km)	% France	% zone CAMIS
Nord-Pas-de-Calais	232	4%	6%
Picardie	60	1%	2%
Haute-Normandie	167	3%	5%
Basse-Normandie	471	8%	13%
Bretagne	2 730	49%	75%
Total France	5 550	100%	
Dont total étude	3 660	65%	

Source: Observatoire du littoral

Avec 5 550km de côtes, la France métropolitaine bénéficie d'un des plus importants linéaires côtiers d'Europe. Il se répartit sur trois espaces : la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée. L'espace Manche, objet du projet CAMIS, occupe à lui seul 65% du linéaire côtier français. Bien encore, il est remarquable que la région Bretagne représente près de 50% du linéaire côtier du pays et 75% de celui du périmètre français de CAMIS. Cette emprise littorale impacte les activités de pêche et de plaisance des ports étudiés.

Tableau 2 : effectifs régionaux de marins pêcheurs et part dans l'effectif national en 2011

Région	Marins pêcheurs	Part dans l'effectif national
Nord-Pas-de-Calais	1 103	4,9
Haute-Normandie	1 215	5,4
Basse-Normandie	2 205	9
Bretagne	6 371	28,3

Source : ministère de l'écologie et du développement durable.

En générant un chiffre d'affaires d'un milliard d'euros en 2010, la filière pêche française occupe le 4^e rang européen et représente près de 93 000 emplois directs et induits². La flotte française se compose de 7 305 navires qui embarquent 22 049 marins. La région Bretagne, première façade littorale du pays, est le plus grand bassin d'emplois de marins-pêcheurs.

² Source : ministère de l'écologie et de développement durable.

Du fait de son littoral côtier et de sa proximité avec le bassin parisien, l'Arc Manche concentre une part significative des capacités de plaisance et de nautisme françaises. Par ailleurs, de nombreux ports de plaisance connaissent une situation de saturation. La raison en est que le nombre de plaisanciers augmentant régulièrement, alors même qu'il

devient quasi impossible de construire de nouveaux ports. La Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) estime qu'il manque actuellement 54 000 places en France. En conséquence, il faut attendre 5 ans en moyenne pour se voir attribuer une place dans un port français, le record étant de 30 ans pour Arcachon.

Tableau 3 : répartition des ports de plaisance et des capacités d'accueil en 2011

Région	Département	Nombre de ports	Capacité d'accueil
	<i>Nord</i>	1	450
	<i>Pas-de-Calais</i>	2	832
Nord-Pas-de-Calais		3	1282
	<i>Seine-Maritime</i>	2	1180
		1	1180
Haute-Normandie			
	<i>Calvados</i>	3	481
	<i>Manche</i>	6	4384
Basse-Normandie		9	4865
	<i>Côtes d'Armor</i>	12	7021
	<i>Finistère</i>	17	8905
	<i>Ille-et-Vilaine</i>	1	679
	<i>Morbihan</i>	13	9296
Bretagne		43	25 901
Total		56	33 228

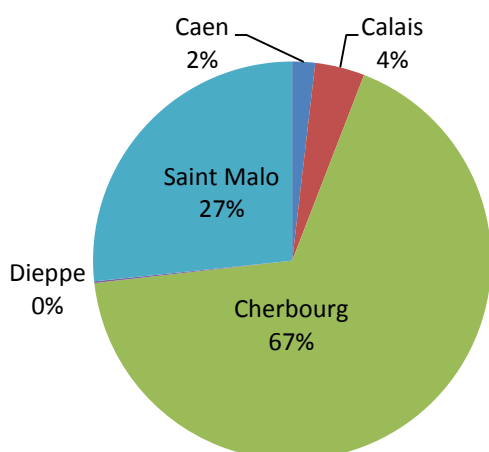
Source : observatoire des ports de plaisance, ministère de l'écologie et du développement durable.

Pour répondre partiellement à cet enjeu, les ports cherchent à augmenter leurs capacités d'accueil. Or les infrastructures sont limitées et les ports doivent arbitrer entre la plaisance et les

autres activités, comme la pêche ou le fret. C'est pour cette raison que certains ports optent pour le stockage des bateaux à terre.

Pour évaluer l'impact de l'activité croisière sur l'activité des ports, nous avons retenu le nombre total d'excursions effectuées par les passagers des navires de croisière accostant dans le port. Ainsi, un passager ayant effectué deux excursions lors d'une escale sera comptabilisé deux fois. Nous avons retenu cet indicateur car il reflète bien mieux l'activité et la valeur générée par la croisière que le nombre d'escales.

Graphique 1: croisiéristes effectuant une excursion depuis un port régional en 2011



Ici encore, l'activité est majoritairement captée par les grands ports maritimes. Ces derniers sont le point de départ de 79% des excursions de croisiéristes en zone Manche. Ceci s'explique notamment par le gigantisme des paquebots, pouvant embarquer

jusqu'à 8 000 passagers. À titre de comparaison, le plus gros navire de croisière en activité, le *Allure of the seas*, a une jauge brute près de 5 fois supérieure à celle du Titanic. De ce fait, ils ne peuvent faire escale que dans des ports disposants des capacités nautiques et des infrastructures pouvant accueillir des navires de grand tonnage. Les grands ports maritimes étant dédiés aux très gros navires de commerce, ils disposent naturellement des capacités d'accueil pour les paquebots géants.

Tableau 4 : croisiéristes effectuant une excursion dans / depuis un port en 2011

Port	Croisiéristes
Calais	4 248
Caen-Ouistreham	1 960
Cherbourg-Octeville	71 076
Dieppe	150
Saint-Malo	28 146
Saint-Brieuc	0
Dunkerque	0
Le Havre	353 506
Rouen	38 398
Total	497 484
<i>Dont GPM</i>	<i>391 904</i>
<i>Dont PR</i>	<i>105 580</i>

Source : ministère de l'écologie et du développement durable.

Les grands ports maritimes mis à part, l'activité croisière se concentre dans deux ports régionaux : Cherbourg et Saint-Malo.

Nos économies, fondées sur la recherche d'une croissance infinie dans un monde aux ressources limitées, sont particulièrement énergivores. Portes de l'Europe sur le monde, les ports sont par nature essentiels à l'approvisionnement énergétique du continent.

Parallèlement à cette activité historique, les ports se sont pleinement engagés dans le défi énergétique avec l'exploitation des énergies marines renouvelables. Comme pour les activités de pêche, de nautisme ou de

croisière, la France tire ici aussi pleinement parti de sa façade maritime étendue.

Si des ressources sont exploitables à terre, directement dans l'emprise portuaire (énergies photovoltaïque, marémotrice ou houlomotrice), le défi se porte bien plus en mer. Pour le relever, des ports se positionnent comme des plateformes logistiques pour la construction ou la maintenance des champs éoliens ou hydroliens en mer.

L'IMPORTANCE DES PORTS REGIONAUX DE L'ESPACE MANCHE

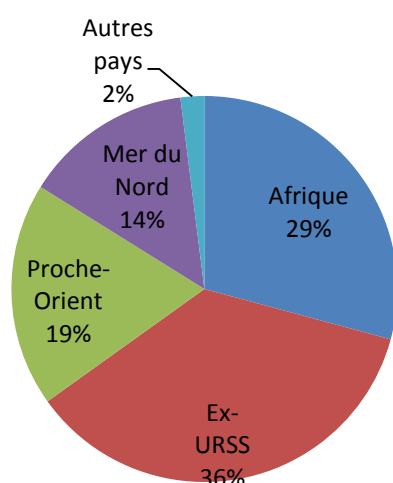
Espace	Total	Total hors produits pétroliers
Atlantique	54 603 143	28 078 816
GPM	47 476 281	22 220 870
PR	7 126 862	5 857 946
Manche	187 709 081	132 549 032
GPM	72 919 229	57 493 539
PR	114 789 852	75 055 493
Méditerranée	93 769 879	33 037 160
GPM	88 072 844	28 640 702
PR	5 697 035	4 396 458
Total	336 082 103	193 665 008

Les ports de l'espace Manche revêtent une importance stratégique pour l'économie française dans son ensemble. À eux seuls, ils assurent 56% de la manutention portuaire en volume en France. Cette prédominance s'accroît encore si l'on raisonne sans les produits pétroliers. Dans ce cas, la part des ports de la Manche passe à 68%. Il est cohérent de raisonner hors produits pétroliers, ces matières provenant de

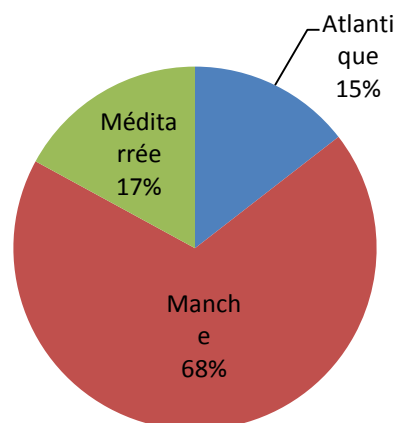
zones (Moyen-Orient, Afrique, mer Caspienne) faisant parties ou ayant un accès direct à l'espace méditerranéen, desservies par les ports du sud de la France.

Au sein de l'espace Manche, il est également remarquable que ce sont les ports régionaux qui traitent le plus de marchandises en tonnage en 2011. En effet, ils prennent en charge 61% des tonnages.

Graphique 2: Provenance du pétrole brut importé en France en 2011



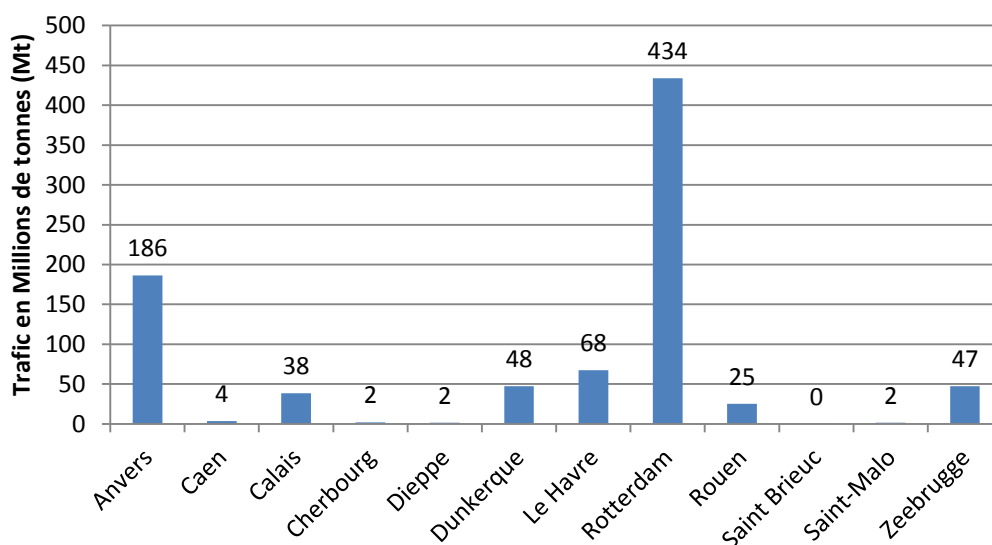
Graphique 3: Répartition du tonnage brut par espace maritime en 2011, hors produits pétroliers



LA MANCHE, UN ESPACE FORTEMENT CONCURRENTIEL

Les ports régionaux français de l'espace Manche sont en concurrence directe avec des hubs majeurs du transport maritime mondial : les grands ports maritimes français et les ports du Range Nord.

Graphique 4: Trafic des ports d'Europe du Nord-Ouest en 2011



Au niveau français, les 7 grands ports maritimes concentrent 77,7% du trafic national de marchandises. La situation est encore plus marquée dans l'espace Manche où les trois grands ports maritimes, Dunkerque, Rouen et Le Havre, concentrent 75% du trafic.

Au niveau Européen, les ports régionaux sont en concurrence avec les *gateways* majeurs que sont les ports du Range nord : Anvers, Zeebrugge et Rotterdam.

Ces ports majeurs concentrent des avantages concurrentiels hors de la portée des ports régionaux. Par exemple, la massification de leurs flux leur permet de réaliser de larges économies d'échelle. De plus, leur rôle

central dans les flux mondiaux de marchandises leur permet d'attirer les investissements tant dans leurs infrastructures portuaires, que dans les réseaux de transport desservant leurs bassins de consommation. Au surplus, leur proximité géographique avec le bassin du Rhin, l'une des zones les plus importantes de production et de consommation au monde, leur assure un trafic important.

En conséquence, il conviendra d'explicitier les stratégies qui permettent à ces ports régionaux d'attirer des flux alors que les ports majeurs disposent d'une force de frappe commerciale supérieure.

Les prochaines données exposées proviennent, sauf mention contraire, de la base de données *Trafics des principaux ports maritimes français de 2000 à 2011* du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Les tonnages des marchandises sont bruts, c'est-à-dire qu'ils incluent, outre le tonnage des marchandises, celui des emballages, des tares des conteneurs et des tares des unités roll-on roll-off.

BALANCE IMPORT/EXPORT DES PORTS REGIONAUX

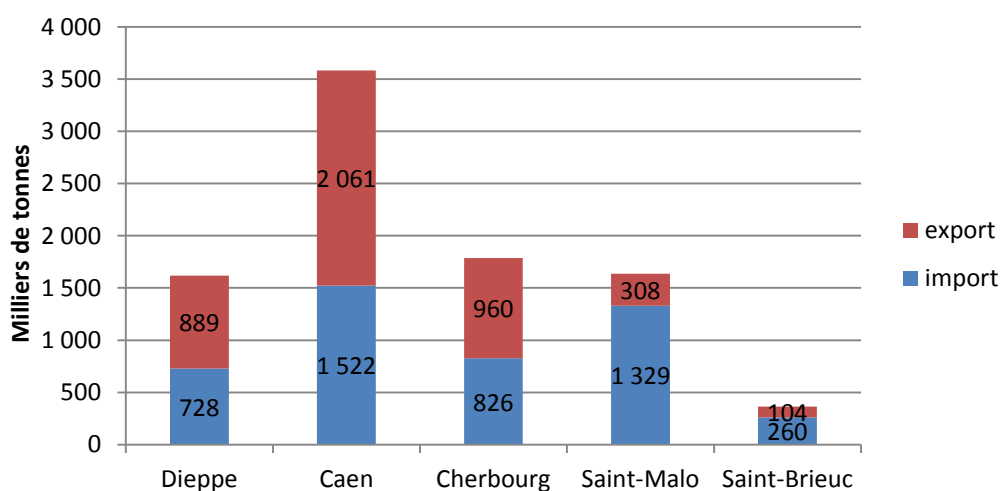
Tableau 5 : tonnages bruts import et export des ports de l'espace Manche en 2011

Port	import	export	Total
Calais	17 561 532	20 898 936	38 460 468
Dieppe	727 941	889 096	1 617 037
Caen	1 522 108	2 060 662	3 582 770
Cherbourg	826 007	959 554	1 785 561
Saint-Malo	1 329 473	307 556	1 637 029
Saint-Brieuc	259 896	104 274	364 170
Dunkerque	31 816 864	15 705 715	47 522 579
Le Havre	50 236 589	17 324 909	67 561 498
Rouen	9 943 779	15 452 871	25 396 650
Total	95 911 828	51 922 790	147 834 618
<i>Dont GPM</i>	91 997 232	48 483 495	140 480 727
<i>Dont PR</i>	3 677 588	3 327 772	7 005 360

Comme précédemment explicité, un port tire un avantage compétitif majeur à équilibrer sa balance entre les flux import et export. Grâce à cela, il maximise l'utilisation des moyens de transport maritimes et évite donc le retour à vide des navires. Il est ainsi plus attractif pour les compagnies maritimes, qui maximiseront l'utilisation et la marge d'exploitation de leurs

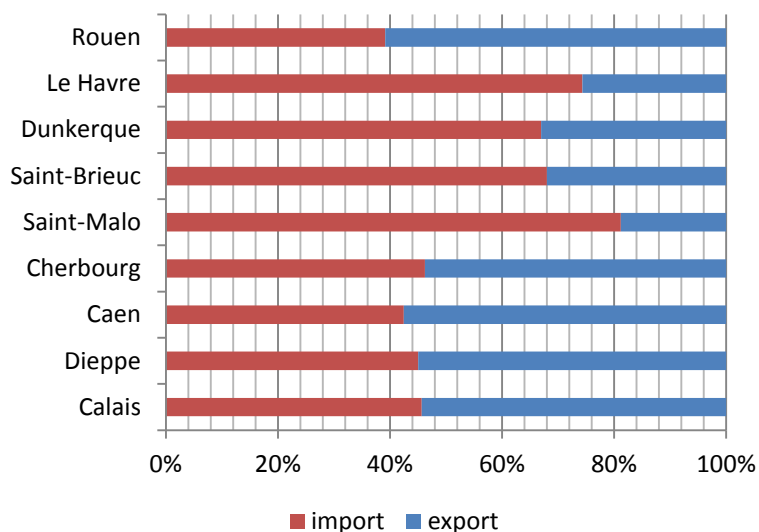
moyens de production. Pour les chargeurs, cette massification induit une baisse de taux de fret. En outre, le port optimise également l'utilisation de ses infrastructures, lui permettant des économies d'échelle. En conséquence, l'équilibre de la balance des flux import et export est donc vertueuse pour l'ensemble de la communauté logistique

.Graphique 5: tonnages des ports régionaux étudiés à l'import et à l'export en 2011



Note : En 2011, le port de Calais a pris en charge 38 460 468 tonnes brutes de marchandises, dont 17 561 532 à l'import et 20 898 936. Son trafic n'a pas été représenté dans le graphique ci-dessus, étant bien supérieur à celui des autres ports.

Graphique 6: balance import/export des ports français en Manche en 2011



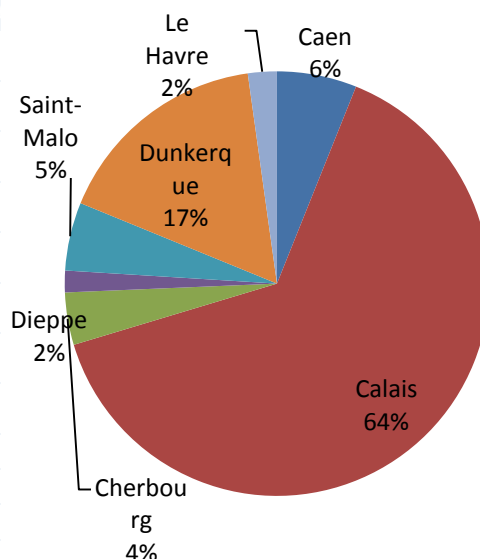
La balance des flux de l'ensemble des ports de la Manche est clairement déséquilibrée vers l'import, qui génère seul 65% des flux. En revanche, la situation est nettement plus équilibrée lorsque l'on s'intéresse uniquement aux ports régionaux. Ces derniers réalisent 52% de leurs tonnages à l'import contre 48% à l'export.

En revanche, la situation est plus contrastée lorsqu'on s'intéresse à chaque port individuellement. Les ports de Cherbourg, Caen, Dieppe et Calais connaissent une situation à l'équilibre alors que les ports bretons ont des flux déséquilibrés à l'import.

LE TRAFIC PASSAGERS TRANSMANCHE

Graphique 7: répartition des flux de passagers par port en Manche en 2011

Port	Passagers	% total	% CA
Caen	951 758	6%	
Calais	10 063 129	64%	
Cherbourg	625 024	4%	
Dieppe	258 612	2%	
Saint-Malo	814 283	5%	
Dunkerque	2 601 258	17%	
Le Havre	344 797	2%	
Rouen	21	0%	
Total	15 658 882		
<i>dont GPM</i>	<i>2 946 076</i>	<i>19%</i>	
<i>dont PR</i>	<i>12 712 806</i>	<i>81%</i>	



La répartition des trafics passagers se fait nettement à l'avantage des ports régionaux, qui effectuent l'embarquement ou le débarquement de 81% des passagers traversant la

Manche par un moyen maritime depuis la France. Le port de Calais prédomine dans le trafic transmanche, puisqu'il gère 64% du trafic total.

LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Le trafic fret des ports se compose de trois segments, répartis suivant la prise en charge requise par la marchandise. Les deux premiers concernent les vrac, liquides ou solides. Le troisième segment regroupe toutes les marchandises non expédiées en vrac. Du moment où une marchandise a été conditionnée pour assurer son transport, elle sera classée comme marchandise diverse.

Bien plus que la nature de la marchandise, le déterminant est ici la manière par laquelle la marchandise est transportée. C'est donc une classification logistique des marchandises. Par exemple, des céréales transportées dans un navire vraquier seront comptabilisées dans le vrac solide. Alors que si les mêmes céréales sont conditionnées dans un conteneur, elles seront comptabilisées

dans les marchandises générales. Les marchandises sont classées de la sorte car elles sont manutentionnées différemment suivant qu'il s'agisse de vrac liquides, de vrac solides ou de marchandises conditionnées dans une unité de transport. Pour résumer, si une marchandise est manutentionnée directement, il s'agit d'un vrac. Si c'est le conditionnement logistique contenant la marchandise qui est manutentionné, il s'agira d'une marchandise diverse.

Au niveau du port, les opérations de manutention sont différentes suivant le type de marchandise, nécessitent des infrastructures et des équipements spécifiques ainsi que des équipes spécialement formées. De plus, ces marchandises seront embarquées ou débarquées par des navires ayant des caractéristiques différentes.

L'EVOLUTION NATIONALE DES TRAFICS

Du fait de la dégradation économique, les vrac solides ont connu une baisse de 32% du trafic au niveau national entre 2008 et 2009, pour progresser ensuite de 21% en 2010. Ce regain est dû au dynamisme des exportations céréalières ainsi qu'à la reprise de la sidérurgie. En volume, le vrac solide représente un cinquième des échanges de la France. Trois ports rassemblent les $\frac{3}{4}$ du trafic français : Dunkerque pour les matières premières nécessaires à la sidérurgie, Rouen pour les céréales et Marseille.

Les vrac liquides représentent en volume la moitié du trafic portuaire métropolitain. Cette activité, fortement liée à la consommation nationale de produits pétroliers, a connu une baisse de 6% sur la période 2008-2009. La

demande finale en hydrocarbures en est le facteur déterminant. Pour la première fois de son histoire, la consommation de produits pétroliers a diminué en France. En outre, les raffineurs modifient et délocalisent leurs unités de production. Ainsi, certaines raffineries ont été fermées (raffinerie Total des Flandres), d'autres ont vu des unités fermer (Raffinerie de Normandie, raffinerie de Donges).

Si les marchandises diverses ne concentrent qu'un petit tiers des volumes échangés, elles représentent la majorité des échanges en valeur. Par ailleurs, le tiers de ces marchandises est conteneurisé. Le trafic de ces marchandises a lui aussi connu une baisse significative, de l'ordre de 5% en volume. Le premier

port à conteneurs français, Le Havre, a ainsi perdu 4 places au classement mondial, rétrogradé derrière son concurrent direct Zeebrugge.

Cette baisse des échanges a tendu davantage la situation des compagnies maritimes explicitée en introduction. Parce que la dégradation économique est globale, les compagnies n'ont pas pu déplacer leur flotte vers des zones non touchées.

Ensuite, les compagnies ayant commandé de nouveaux bateaux géants, ont recherché à tout prix à les remplir, alors même que la demande a fortement décliné. Cela a accentué la guerre des prix ainsi que les fusions-acquisitions dans ce secteur.

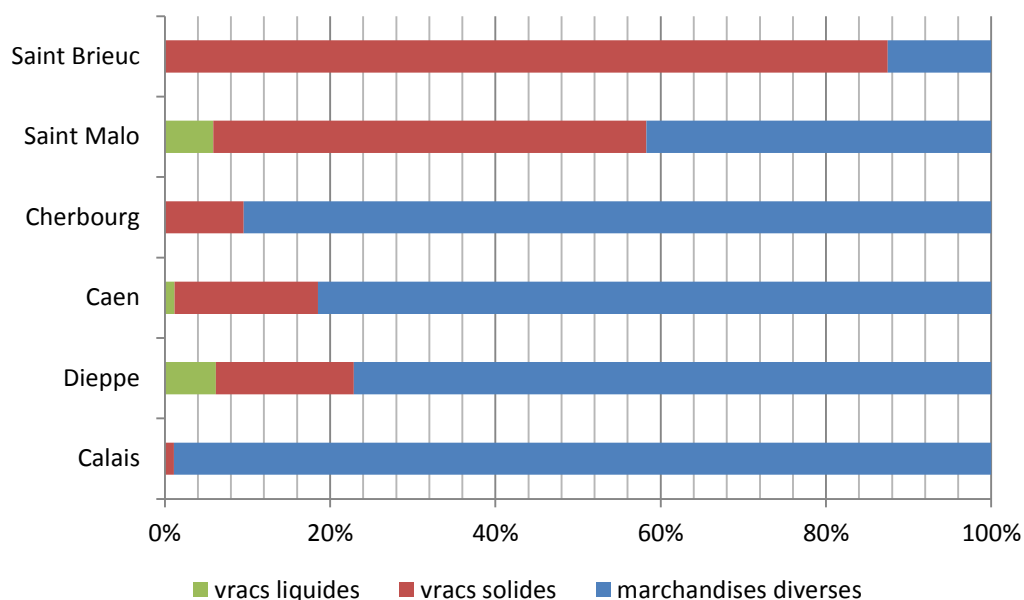
Les ports doivent donc attirer ou fidéliser des compagnies qui, du fait de leur taille, disposent d'une capacité de négociation renforcée, et qui en usent pour obtenir des prix aux ports en diminution. Pour répondre à cet enjeu, les ports doivent maximiser leur performance, ce qui accroît la compétition entre les ports.

Tableau 6 : tonnages des ports français de la Manche en 2011, répartis par type de manutention

		tonnages bruts				part dans l'activité fret du port		
		vracs liquides	vracs solides	marchandises diverses	Total	vracs liquides	vracs solides	marchandises diverses
Calais	Entrées	0	267 377	17 294 155	17 561 532	0%	2%	98%
	Sorties	0	157 325	20 741 611	20 898 936	0%	1%	99%
	Total	0	424 702	38 035 766	38 460 468	0%	1%	99%
Dieppe	Entrées	9 150	211 289	507 502	727 941	1%	29%	70%
	Sorties	90 902	58 664	739 530	889 096	10%	7%	83%
	Total	100 052	269 953	1 247 032	1 617 037	6%	17%	77%
Caen	Entrées	42 290	230 523	1 249 295	1 522 108	3%	15%	82%
	Sorties	0	391 060	1 669 602	2 060 662	0%	19%	81%
	Total	42 290	621 583	2 918 897	3 582 770	1%	17%	81%
Cherbourg	Entrées	0	133 233	692 774	826 007	0%	16%	84%
	Sorties	0	37 357	922 197	959 554	0%	4%	96%
	Total	0	170 590	1 614 971	1 785 561	0%	10%	90%
Saint-Malo	Entrées	96 156	816 108	417 209	1 329 473	7%	61%	31%
	Sorties	0	41 650	265 906	307 556	0%	14%	86%
	Total	96 156	857 758	683 115	1 637 029	6%	52%	42%
Saint-Brieuc	Entrées	0	0	259 896	259 896	0%	0%	100%
	Sorties	0	0	104 274	104 274	0%	0%	100%
	Total	0	0	364 170	364 170	0%	0%	100%
Dunkerque	Entrées	5 781 020	19 023 143	7 012 701	31 816 864	18%	60%	22%
	Sorties	2 281 912	4 765 646	8 658 157	15 705 715	15%	30%	55%
	Total	8 062 932	23 788 789	15 670 858	47 522 579	17%	50%	33%
Le Havre	Entrées	36 753 606	2 784 454	10 698 529	50 236 589	73%	6%	21%
	Sorties	4 634 088	273 062	12 417 759	17 324 909	27%	2%	72%
	Total	41 387 694	3 057 516	23 116 288	67 561 498	61%	5%	34%
Rouen	Entrées	6 562 873	2 265 687	1 115 219	9 943 779	66%	23%	11%
	Sorties	5 600 623	8 820 581	1 031 667	15 452 871	36%	57%	7%
	Total	12 163 496	11 086 268	2 146 886	25 396 650	48%	44%	8%
TOTAL	PR	238 498	2 344 586	44 863 951	47 447 035	1%	5%	95%
	GPM	61 852 620	40 277 159	85 797 983	187 927 762	33%	21%	46%
	Total	62 091 118	42 621 745	130 661 934	235 374 797	26%	18%	56%

LES TRAFICS DES PORTS REGIONAUX DE LA MANCHE

Graphique 8: répartition du tonnage brut des ports régionaux français en Manche par type de marchandises en 2011



Note : Le trafic marchandise transmanche est comptabilisé dans les marchandises diverses.

Le volume d'échange des ports régionaux étudiés est dominé par un type de marchandise. Effectivement, les marchandises diverses représentent en moyenne 78% des volumes transitant par ces ports.

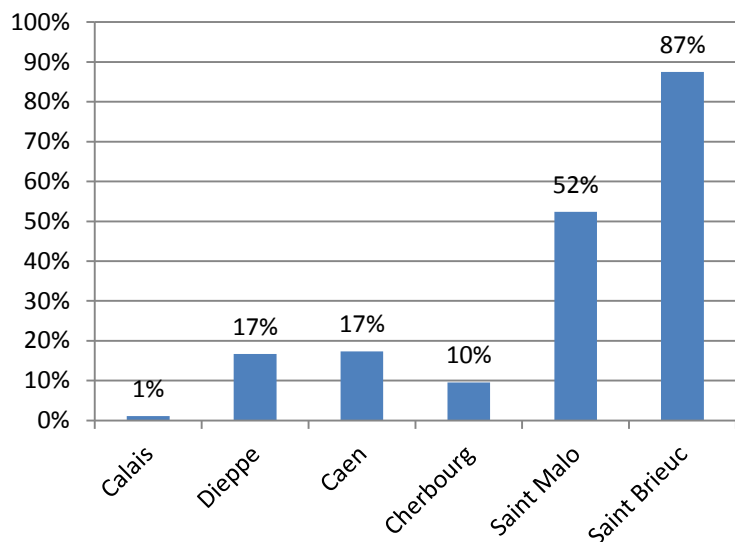
Toutefois, deux ports présentent des situations plus contrastées. Le port de Saint-Malo possède une part de marchandises diverses de 42%, nettement inférieure à la moyenne. Ceci s'explique par la part importante du vrac solide dans son trafic, qui est de 52%. Le port de Calais présente la situation inverse. La quasi-totalité de

ses volumes, soit 99%, est composée de marchandises diverses.

Les vrac liquides ne représentent en moyenne que 3% des volumes des ports étudiés. Et aucun port n'en possède une part supérieure à 6%. De surcroit, le vrac liquide nécessite des infrastructures spécifiques, aussi lourdes qu'onéreuses, et dont l'impact environnemental en obère l'acceptabilité auprès des populations. Considérant ces facteurs, l'étude de cette marchandise ne sera pas poussée plus avant.

LES VRAC SOLIDES

Graphique 9: part des vrac solides dans le volume portuaire total en 2011



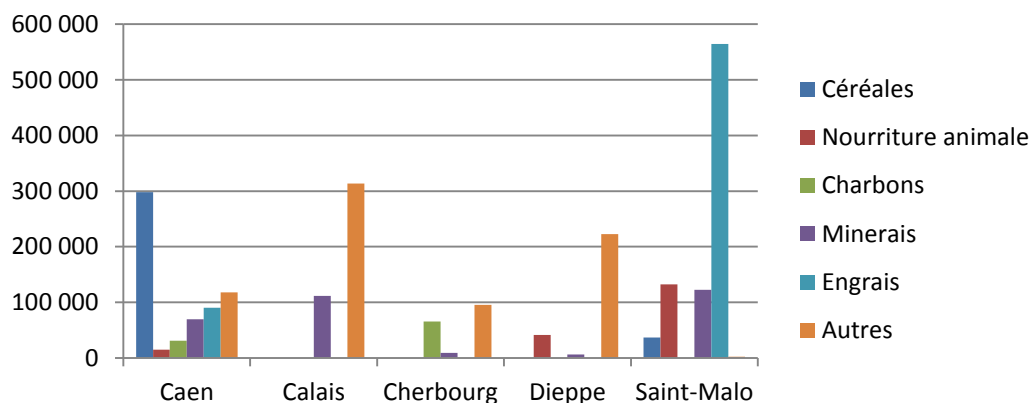
Les volumes de vrac solides représentent en moyenne 19% du total transitant par les ports régionaux français étudiés. Les ports régionaux ne manutentionnent que 6% des volumes dans la zone, les vrac solides étant majoritairement captés par les grands ports maritimes.

Si les volumes sont hétérogènes d'un port à l'autre, la nature des marchandises l'est aussi. Ainsi, si Caen est le port régional pour les céréales, Saint-Malo domine sur les engrais et la nourriture animale

Tableau 7 : tonnages bruts de vrac solides par type de marchandise en 2011

Port	Céréales	Nourriture animale	Charbons	Minerais	Engrais	Autres	Total
Caen	298 163	14 979	30 729	69 412	90 270	118 030	621 583
Calais	0	0	0	111 245	0	313 457	424 702
Cherbourg	0	0	65 703	9 295	0	95 592	170 590
Dieppe	0	41 088	0	5 973	0	222 892	269 953
Saint-Malo	36 930	132 108	0	122 392	564 299	2 029	857 758
Total	9 844 503	613 396	9 395 824	11 661 249	991 765	7 770 422	40 277 159
<i>Dont GPM</i>	9 509 410	425 221	9 299 392	11 342 932	337 196	7 018 422	37 932 573
<i>Dont PR</i>	335 093	188 175	96 432	318 317	654 569	752 000	2 344 586

Graphique 10 : tonnages bruts de vrac solides, par port et par type en 2011



LES MARCHANDISES DIVERSES

La catégorie des marchandises diverses concerne toutes les marchandises qui ne sont pas transportées en vrac. Elle se subdivise en trois sous catégories : les marchandises conteneurisées, les marchandises transportées par un moyen roulier et les autres.

On désigne par mode roulier toutes les marchandises transportées par un moyen roulant, pouvant en assurer leur chargement ou leur déchargement à

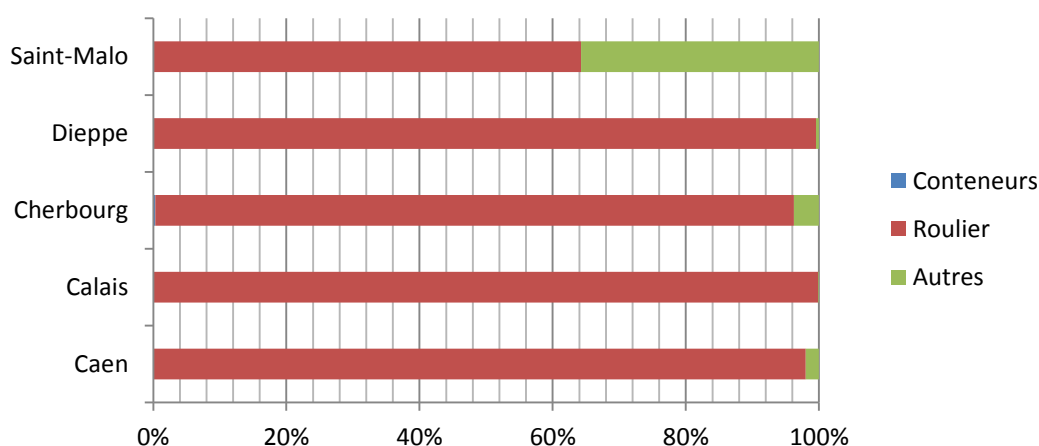
bord du navire sans avoir à recourir à d'autres outillages. Il peut s'agir d'une semi-remorque complète, d'une remorque non accompagnée ou encore d'un châssis MAFI.

La catégorie « autres » rassemble toutes les marchandises qui ne sont pas transportées en conteneur ou par poids-lourd. Il s'agit notamment de produits forestiers, de palettes ou encore de *big bags*.

Tableau 8 : trafics de marchandises divers par port, et répartition en 2011

	Conteneurs	Roulier	Autres	Total	% conteneurs	% roulier	% Autres
Caen	181	2 860 347	58 369	2 918 897	0%	98%	2%
Calais	0	37 987 840	47 926	38 035 766	0%	100%	0%
Cherbourg	4 797	1 549 075	61 099	1 614 971	0%	96%	4%
Dieppe	0	1 241 439	5 593	1 247 032	0%	100%	0%
Saint-Malo	0	439 095	244 020	683 115	0%	64%	36%
Dunkerque	2 386 955	11 831 337	1 452 566	15 670 858	15%	75%	9%
Le Havre	21 651 718	1 454 134	10 436	23 116 288	94%	6%	0%
Rouen	1 031 212	101 714	1 013 960	2 146 886	48%	5%	47%
Total	25 074 863	57 464 981	2 893 969	85 433 813			
<i>Dont GPM</i>	25 069 885	13 387 185	2 476 962	40 934 032	100%	23%	86%
<i>Dont PR</i>	4 978	44 077 796	417 007	44 499 781	0%	77%	14%

Graphique 11 : répartition des trafics des ports étudiés en 2011



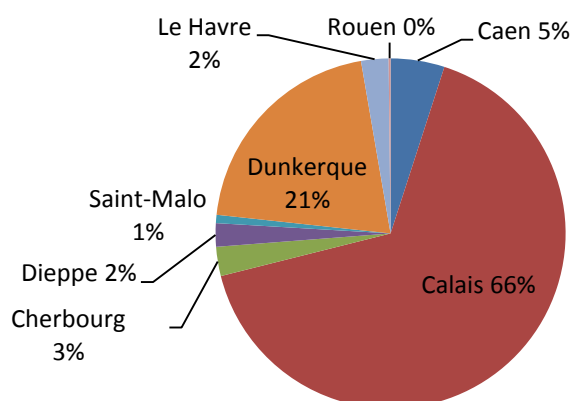
LE TRAFIC CONTENEURISE

Le trafic de conteneurs est le privilège des grands ports maritimes qui en traite la quasi intégralité. À lui seul, le port du Havre prend en charge 86% du volume transbordé sur la façade Manche française. En nombre, les seuls ports régionaux en ayant manutentionné sont Caen et Cherbourg, avec respectivement 2 et 331 EVP.

Si les raisons de l'hégémonie des grands ports maritimes sur le transport transcontinental de conteneurs ont déjà été explicitées, il existe toutefois un potentiel de développement sur cette activité pour les ports régionaux. Ces derniers peuvent développer des services de short-sea-shipping transmanche ou des liaisons de cabotage conteneurisé avec un grand port maritime.

LE TRAFIC ROULIER

Graphique 12 : répartition des tonnages en roulier transmanche par port en 2011



Le port de Calais domine le trafic roulier français avec 66% des volumes. Il occupe ainsi la même position que son corollaire britannique, le port de Douvres.



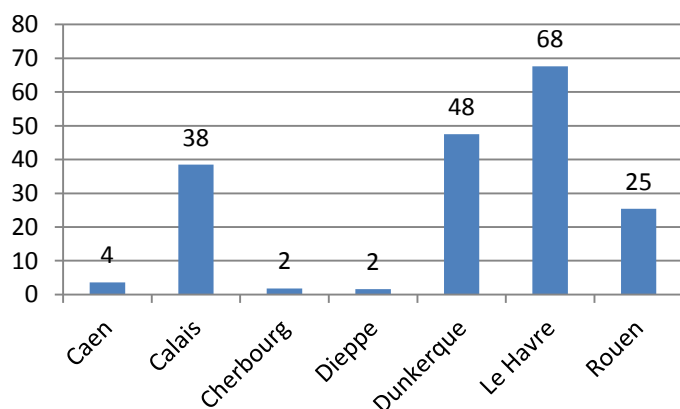
Les ports locaux de la Manche : activités, développement et diversification

LE PORT DE CALAIS

À l'instar des autres ports régionaux qui seront étudiés, Calais gère une pluralité d'activités : trafic de marchandises en vrac et conditionnées, liaisons transmanche pour le fret et les passagers, plaisance ainsi que l'accueil des navires de croisière. Toutefois, ce port se distingue nettement des autres ports tant il accumule les spécificités.

D'un côté, Calais prend en charge un trafic comparable à celui des grands ports maritimes, avec plus de 38 millions de tonnes de marchandises brutes manutentionnées en 2011. Mais là où un grand port réalise une part significative de son activité grâce aux conteneurs, Calais réalise 99% de ses volumes avec le transmanche.

Graphique 13 : tonnages bruts des ports français en Manche en 2011, en millions de tonnes



D'un autre côté, le port de Calais a un mode de gouvernance similaire aux autres ports régionaux. Il est la propriété d'une région qui en délègue l'exploitation à une Chambre de Commerce et d'Industrie. Si cela lui confère la même mission que ses

homologues, soutenir et développer l'économie régionale, Calais s'en acquitte en étant leader sur son cœur d'activité : la liaison transmanche.

Avec 8 000 camions transbordés par jour, Calais assure le transit d'un tiers des marchandises échangées entre l'Europe continentale et les îles britanniques. À ce titre, il est le 4^e port français de commerce.

En assurant le transport d'un passager sur deux entre la France et le Royaume-Uni, Calais est le premier port français, et le deuxième port européen après Douvres, pour le trafic de voyageurs. Chaque année, c'est plus de 10 millions de passagers qui transitent par ses infrastructures.

S'il n'a aucun équivalent côté français, le port de Calais trouve son pendant côté anglais. Situé à 40 km, sur la rive opposée du détroit du Pas-de-Calais, le port de Douvres possède les mêmes trafics et fait face aux mêmes enjeux que le port de Calais. À tel point que 80% du trafic de Douvres passe aussi par Calais.

Et la comparaison entre les deux places ne s'arrête pas là. Ce sont toutes deux des villes de transit, vivant une mutation économique, et qui cherchent à se revitaliser en tirant pleinement parti de leurs ports. En conséquence, ces deux ports sont si interconnectés que leur développement ne peut que se concevoir qu'allant de concert. Il s'agit bel et bien d'un tandem entre deux ports.

L'autorité portuaire de Douvres prévoyant une augmentation de 50 % du nombre des poids lourds dans la décennie, le port de Calais sera confronté au même défi. Pour le mener à bien, il devra accueillir des navires plus gros, en plus grand nombre, et rééquilibrer sa répartition modale pour éviter la saturation de ses dessertes routières.

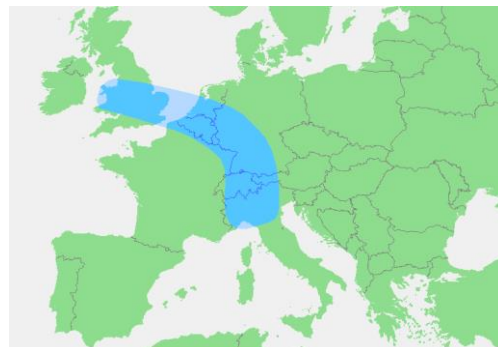
Les projets qui devront être menés seront autant d'opportunités pour renforcer les liens entre la ville de Calais et son port. Interface du territoire avec le monde, le port est le moteur économique de la ville de Calais.

L'HINTERLAND DU PORT DE CALAIS

EUROPE/FRANCE

L'espace Manche est à la fois un lieu de passage vers les ports de la mer du Nord, et à la fois un espace de traversée entre la France et le Royaume-Uni. Situé dans son segment le plus étroit, le détroit du Pas-De-Calais, le port de Calais n'est qu'à 40km de Douvres.

Sa proximité avec les Iles Britanniques est un avantage que le port exploite à plein. Au niveau européen, la localisation de Calais lui confère encore d'autres atouts. En effet, le port se situe dans l'interface maritime de la dorsale européenne, entre la Grande-Bretagne et le continent. Cette zone, qui s'étend de Londres à Milan, est un espace densément peuplé et fortement urbanisé. Appelée également banane bleue, il ne s'agit rien de moins que du cœur économique de l'Europe.



Carte 2 : la dorsale européenne

Cette situation permet au port de Calais, d'une part, d'être au carrefour des grands flux européens de marchandises. D'autre part, sa localisation lui offre un accès direct à des infrastructures de transport denses et performantes. Ainsi, depuis Calais, une semi-remorque peut atteindre Paris en 1h30, Bruxelles en 1h et Londres en 2h

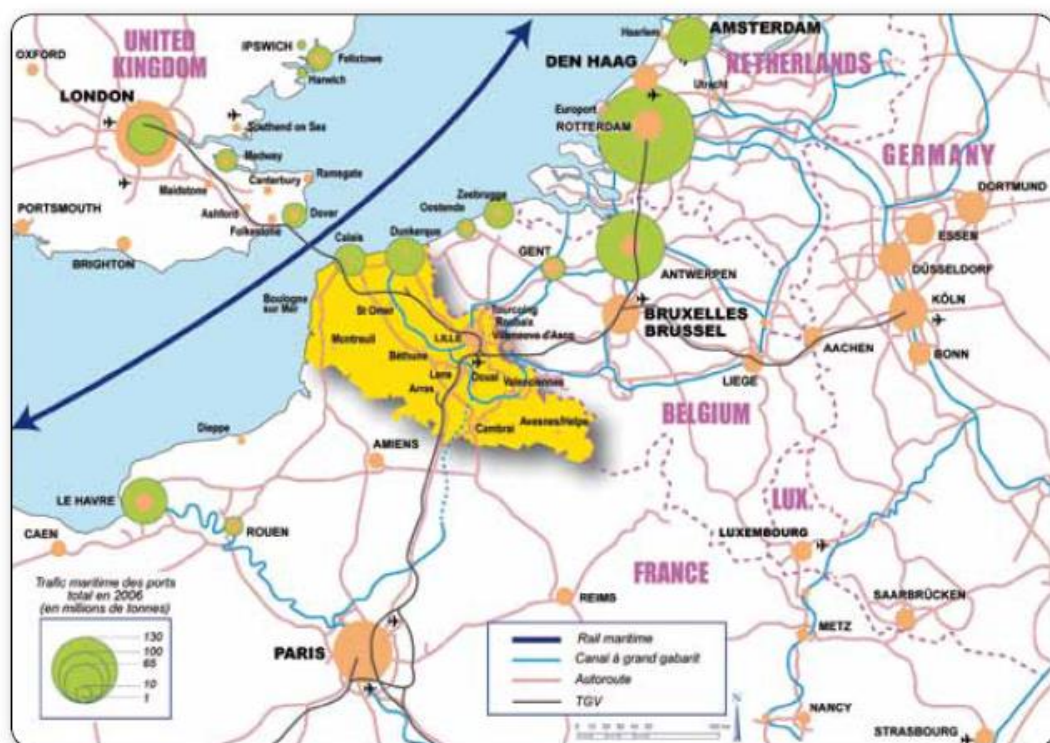


Figure 1 : localisation du port de Calais

LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

CHIFFRES CLES

- 4,02 millions d'habitants soit 6,5% de la population nationale
- En 2009, un PIB de 96 839 millions d'euros, soit 5,2% du PIB national.
- 4e région exportatrice de France (près de 30 milliards d'euros d'exportations)
- 5e région d'accueil des implantations internationales en 2009
- Le volume des échanges entre la région et le Royaume-Uni représente 10 % de ses échanges³.

ECONOMIE

Historiquement, l'économie de la région Nord-Pas-De-Calais comporte une part importante d'activités liées à l'agriculture, l'industrie et le commerce. Si elle a dû faire face au déclin des activités houillères et textiles, elle s'appuie sur des compétences fortes comme la vente par correspondance (la Redoute, 3 Suisses), la grande distribution (Auchan), ou encore les transports et la logistique. Toutefois, la région fait face à un chômage endémique et à un relatif déficit de formation de sa main-d'œuvre.

³ Direction Générale des douanes et droits indirects

Ses compétences, conjuguées à sa situation géographique, incitent des grandes signatures de l'industrie ou de la logistique à s'implanter sur son territoire. Par exemple, Toyota a implanté à Valenciennes l'une de ses principales usines européennes et Amazon va créer une plateforme logistique de 90 000 m² à Douai d'ici à 2015. Grâce à ses connexions fiables et rapides, le Nord-Pas-De-Calais capte également une part importante des investissements britanniques en France.

La région Nord-Pas-De-Calais est un territoire logistique majeur. La filière y profite d'une situation stratégique et d'une importante infrastructure de transport. Plus de vingt plates-formes multimodales sont implantées dans cette région.

EMPLOIS INDUITS PAR LE PORT DE CALAIS

En région Nord-Pas-de-Calais, 80 000 emplois sont liés au transport routier de marchandises⁴. S'y ajoute plus de 8 000 emplois directs et 2 500 emplois indirects en lien avec les activités des ports de Calais et de Dunkerque.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Carrefour entre les îles britanniques et le continent, la région Nord-Pas-De-Calais est une région d'échanges, un nœud de communication. Elle dispose à ce titre de connexions autoroutières rapides avec toute l'Europe.

Sur sa façade maritime, la région Nord-Pas-De-Calais comporte pas moins de 4 ports de commerce.

Le premier, Dunkerque est un Grand port Maritime (GPM). Il prend en charge les vrac solides à la bonne marche de l'activité sidérurgique, les minerais et le charbon, ainsi qu'une importante activité conteneur. Le second, Boulogne, est le premier port de pêche en France. Le troisième, Calais, a fait du trafic transmanche son cœur de métier. Depuis 2007, les ports de Boulogne et de Calais ont tous deux le même concessionnaire, la Chambre de commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale.

A ces trois ports naturels, l'on peut y ajouter un quatrième : le tunnel sous la manche. Constituant une interface entre deux régions séparées par une mer, le tunnel sous la Manche peut être étudié comme un port sec. Cet ouvrage permet la traversée du détroit à des trains de voyageurs (Eurostar), à des trains de marchandises, et à des navettes de ferroutage entre Calais et Folkestone. Ces navettes jouent un rôle analogue aux ferries transmanche. Eurotunnel assure quotidiennement près de 270 convois ferroviaires, soit en moyenne 50 000 voyageurs et 9 000 véhicules, soit 50 000 tonnes de marchandises. Le tunnel sous la Manche est de ce fait la voie ferrée la plus sollicitée au monde.

Le percement du tunnel avait fait craindre une disparition pure et simple de l'activité transmanche. L'expérience a montré, que loin d'être antagonistes, les services du port et du tunnel sont en fait complémentaires. Si le tunnel

⁴ Source : fichier des CCI Nord-Pas-de-Calais

connaît un incident, comme un incendie, le trafic peut se reporter aisément sur le transmanche. L'inverse est également vrai : si les conditions de mers rendent toute traversée impossible, les transports peuvent être assurés par le tunnel.

Les liens entre la région et le port de Calais sont forts et diversifiés. Au niveau de sa gouvernance, le port est la propriété de la région Nord-Pas-De-

Calais depuis la loi de décentralisation portuaire de 2007. La région étant en charge du développement des infrastructures de transport sur son territoire, elle crée des synergies entre le développement du port et celui de la région. Au niveau logistique, Calais est la porte sur le Royaume-Uni de toute la région. Enfin, le port est vital pour le développement des entreprises implantées en région.

L'AGGLOMERATION DE CALAIS

PRESENTATION

Calais est la ville la plus peuplée du département du Pas-de-Calais, avec 73 600 habitants. Les calaisiens travaillent dans les secteurs du commerce, des transports et services divers (45,7 %) ainsi que dans l'administration publique (34,9 %)⁵. Le taux de chômage de la ville, 17,16 %, est supérieur à la moyenne nationale en 2012.

LE TISSU ECONOMIQUE

Tableau 9 : répartition des emplois du transport et de la logistique dans la région de Calais en 2010

Secteur	Effectifs
Transport routier de marchandises	2 929
Organisation du transport de fret	861
Entreposage	560
Transport routier de voyageurs	1 270
Services auxiliaires aux transports	718
Transport par eau	581
Manutention	414
Transports ferroviaires	141
Transport par conduites	7
Transport aériens	0
total	7 481

Source : CCI Nord de France

Il n'existe pas d'étude librement accessible sur l'impact socioéconomique du port sur sa ville et sur sa région. On sait toutefois que 7500 salariés travaillent dans le secteur du transport et de la logistique sur le territoire de la CCI de la Côte d'Opale, soit 15% des effectifs régionaux.

Localement, une vingtaine d'entreprises de transports et de logistique travaillent en relation avec le port, principalement des transporteurs routiers. Il convient d'y ajouter les fournisseurs des transporteurs routiers : réparateur poids lourds, personnel de gardiennage des parkings, station-service...

⁵ Source : INSEE

LES ENTREPRISES MAJEURES

Tableau 10 : les 10 premières entreprises de la Côte d'Opale en 2012

Entreprise	Secteur	Effectifs
Arcelor Mittal	Sidérurgie	4 216
Eurotunnel	Transport	1 518
Armatis Nord	Relation client	1 240
Valeo	Automobile	1 030
TIM	Engins de travaux publics	843
Continental Nutrition	Aliments pour animaux	798
Delabi	Agroalimentaire	749
Aluminium Dunkerque	Sidérurgie	613
GTS Industries	Sidérurgie	607
Ascometal	Sidérurgie	590
Total		12 204

Source : CCI Nord de France

INFRASTRUCTURES

Carte 3 : localisation du port de Calais et du tunnel sous la Manche



Comme explicité, le port de Calais entre en compétition sur son territoire avec les ports de Dunkerque au nord et avec le Tunnel sous la Manche à quelques kilomètres au sud.

Le port de Calais est connecté à un réseau multimodal dominé par le transport routier. Le terminal

transmanche est directement relié à un réseau autoroutier performant, composé de l'A16, l'A26 et l'A25 sur le continent, et la M20 et la M2 en Grande-Bretagne. Calais se situe à moins de trois heures de grandes métropoles : Paris, Londres, Lille et Bruxelles.

Ce réseau permet d'absorber un trafic de 30 000 véhicules quotidiennement alors que les flux actuels sont de l'ordre de 20 000 véhicules jour. Néanmoins, ce réseau connaît des situations d'engorgement à certaines périodes, du fait d'accidents de circulation, de travaux, ou de retards sur les liaisons avec Douvres. De plus, ce réseau fait parfois office de zone de stationnement anarchique, les capacités d'accueil portuaires pouvant être temporairement saturées.

Si le port est connecté au réseau fluvial national, ces canaux sont obsolètes et ne permettent pas la circulation des barges répondant aux besoins actuels des transporteurs. Il existe bien un projet structurant dans la région, le projet de canal Seine-Nord, devant relier le bassin parisien aux ports du nord de l'Europe. Mais si Dunkerque pourrait bénéficier de cette nouvelle infrastructure, aucun raccordement n'est prévu pour le port de Calais. De plus, ce projet mettant en concurrence frontale le port du Havre avec Anvers et Zeebrugge, il rencontre la réticence de la communauté haut-normande.

L'unique solution alternative à la route pour connecter le port de Calais à ses clients se trouve dans le transport ferroviaire. À ce titre, le percement du Tunnel sous la Manche a fait naître une situation paradoxale. Un réseau moderne et performant passe désormais à proximité du port, mais la desserte locale du port n'a pas été modernisée. Si bien que

l'embranchement ferroviaire desservant le port traverse le centre-ville de Calais, empruntant plusieurs passages à niveaux. Cette situation ne pose actuellement pas de problèmes majeurs, cette infrastructure accueillant uniquement deux trains par jour, chargés d'acheminer les voitures neuves du groupe PSA vers le terminal roulier du port. Mais si le mode ferré devait se développer, une solution de contournement de la ville devrait être trouvée pour gagner l'acceptabilité de la population.

Le port est le poumon économique de la ville. Dans un cercle de 50 kilomètres, le port génère 12 000 emplois directs et indirects⁶. Dans le même temps, la situation de l'emploi reste fragile dans le calaisis. Le taux de chômage y reste élevé et des entreprises y sont en difficulté, dans la sidérurgie, l'automobile. Une compagnie maritime assurant des services entre Calais et Douvres a même fait faillite, la compagnie Seafrance.

Plus que jamais, l'activité du port est indispensable au dynamisme de l'économie de toute la région.

⁶ Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

LES ACTIVITES DU PORT DE CALAIS

LES ACTIVITES DU PORT DE COMMERCE

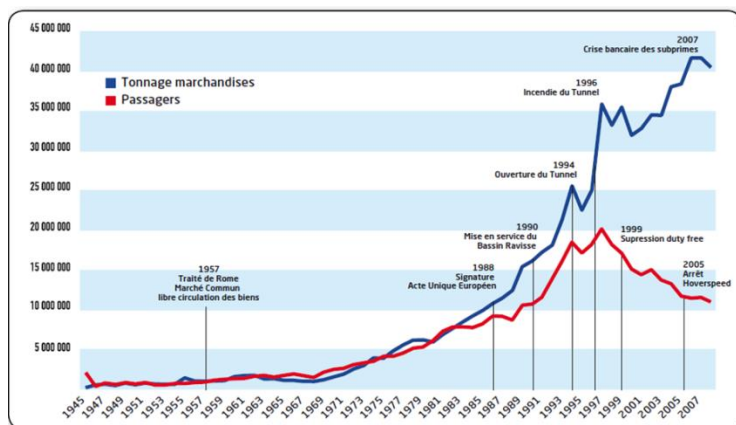
En 2011, le port de Calais a traité 38 460 468 tonnes de marchandise, se plaçant à la 4^e place du classement des ports français de commerce. Avec 37 987 840 tonnes, le trafic marchandise transmanche représente 98,77% du total de ses trafics.

Tableau 11: tonnages brutes du port de Calais en 2011

	vrac liquides	vrac solides	marchandises diverses	Total
Entrées	0	267 377	17 294 155	17 561 532
Sorties	0	157 325	20 741 611	20 898 936
Total	0	424 702	38 035 766	38 460 468

À cela s'ajoute les 10 063 279 passagers et 1 860 752 véhicules de tourisme qui ont emprunté le terminal transmanche dans la même période.

Graphique 14 : Évolution des tonnages et des passagers du port de Calais, de 1945 à 2007⁷



Si l'activité ferry y est prépondérante, le port de Calais gère également d'autres flux. Dans la catégorie des marchandises diverses, il prend en charge l'export de voitures neuves, de

câbles sous-marins et de sucre conditionné en sacs. Dans les vrac solides, il prend en charge l'importation de minerais pour l'industrie sidérurgique et l'exportation de sucre pour la filière agricole.

À côté de son port de commerce, le port comporte également des activités de pêche et de nautisme.

L'ouverture du Tunnel sous la Manche a créé une rupture dans l'évolution des flux du port de Calais. Si l'on pouvait craindre que le tunnel ne cannibalise l'ensemble du trafic, ce scénario ne s'est pas réalisé. Bien plus, le port et le tunnel ont su trouver un équilibre, et même une certaine complémentarité. Si l'infrastructure ferroviaire a capté le trafic passager, grâce au développement des liaisons à grande vitesse entre les grandes métropoles, le trafic de marchandises n'a continué de croître. Actuellement, le trafic passager du port de Calais connaît une situation stabilisée. Un autre fait illustre cette complémentarité. Début 2013, le groupe Eurotunnel, qui gère le tunnel sous la Manche, a candidaté à la concession du port de Calais. S'il l'obtient, cela lui permettrait de gérer simultanément et complémentaiement les deux infrastructures.

Ainsi, même si l'Angleterre n'est plus tout à fait une île, le transport maritime reste prédominant dans ses liaisons avec le continent. Le port de Calais en est la porte d'entrée sur le continent.

⁷ Source : CNDP du projet Calais 2015

LIAISONS TRANSMANCHE

Le tandem Douvres Calais assure le transit de près d'un tiers des marchandises échangées entre l'Europe continentale et les îles britanniques. Grâce à ces trafics, Calais occupe la quatrième place des ports français pour le trafic de marchandises.

Ces deux ports occupent par ailleurs, au plan mondial les première et seconde places pour le trafic passager. Chaque année, plus de 10 millions de passagers traversent la Manche entre ces deux ports.

Comme sus-explicité, Calais jouit d'un emplacement géographique exceptionnel, de dessertes routières de qualité et d'une proximité avec les grandes aires de consommation et de production d'Europe du Nord-Ouest.

Mais le succès du port ne saurait s'expliquer uniquement par des contingences externes. Si Calais capte la majorité des flux transmanche, c'est qu'il offre des services de haute qualité aux transporteurs. Et s'il domine son marché, le port de Calais doit veiller à

consolider sa position en fidélisant ses clients et en conquérant de nouveaux marchés. Conscient de l'enjeu, l'autorité portuaire investit régulièrement dans ses infrastructures pour garantir un haut niveau de service.

Par exemple, un système de signalisation dynamique couvrant la zone fret et la rocade du port a été installé en 2010. En guidant les véhicules depuis l'autoroute vers les parkings d'embarquement, il permet une absorption optimisée des flux.

Mais le port de Calais ne saurait à lui seul garantir cette qualité de service. Bien plus, elle résulte d'une stratégie et d'une action concertée du port avec trois compagnies maritimes : P&O Ferries, LD Lines/DFDS Seaways, My ferry Link. Ensemble, ils offrent 50 départs par jour vers Douvres, pour une durée de traversée de 75 minutes.

Les transporteurs routiers sont les autres parties prenantes objectives de l'activité transmanche du port de Calais.

LES PARTIES PRENANTES DES LIAISONS TRANSMANCHE

LES COMPAGNIES MARITIMES

P&O FERRIES

P&O Ferries est la compagnie maritime armant le plus de navires de transbordement transmanche. Elle occupe la seconde place du marché, après Eurotunnel. La liaison Calais-Douvres représente plus de 50% de son activité.

P&O Ferries exploite cinq navires sur la ligne Calais Douvres : European

Seaway, Pride of Canterbury, Pride of Kent. A ces navires, la compagnie a ajouté en 2012 deux navires de nouvelle génération : le Spirit of Britain et son sister ship le Spirit of France, pour investissement de 320 millions d'euros. Avec leur 3 746 m de linéaire de garage, ce sont les plus grands ferries exploités dans le détroit. Ils peuvent accueillir 1750 passagers, 1059 voitures ainsi que 180 semi-remorques.

Si l'accueil de ces navires, en permettant une augmentation des capacités de traitement sur la desserte, est un avantage pour le port, il représente également un défi. En effet, l'accroissement de la taille des navires peut générer à long terme un engorgement des capacités nautiques du port.

LD LINES/DFDS SEAWAYS

Cette ligne était armée précédemment par LD Lines, filiale exclusive de l'armeur Louis Dreyfus Armement. Depuis septembre 2012, l'armateur a conclu une alliance avec DFDS, la plus grosse entreprise de transport maritime et de logistique en Europe du Nord. Ce partenariat vise à optimiser les opérations communes des deux sociétés sur le Transmanche.

À fin juillet, les trafics fret consolidés des deux compagnies détenaient une part de marché de 18,7 % sur le détroit Calais-Dunkerque/Douvres, tunnel compris, et de 32,2 % sur la Manche Ouest. Sur l'ensemble du transmanche entre Dunkerque et Roscoff, la part de marché fret de DFDS-LD Lines s'élevait à 19,5 %, camions accompagnés et non accompagnés confondus⁸.

Depuis le 17 février 2012 le Norman Spirit opère sur la ligne Calais-Douvres à raison de cinq traversées quotidiennes. Depuis avril, un second navire est armé sur cette ligne.

MY FERRY LINK

Cette compagnie arme deux navires sur la ligne, qui peuvent transporter chacun de 1 900 à 2 500 passagers et de 100 à 120 camions. Quatre rotations sont assurées quotidiennement.

C'est le dernier entré sur le marché des liaisons entre Calais et Douvres. Mais si cette société est de création récente (2012), elle est en fait composée des actifs et des salariés de la compagnie Seafrance, qui a fait faillite la même année.

My Ferry Link est une SCOP, c'est-à-dire une société coopérative où les salariés sont les associés majoritaires. Elle arme et exploite des navires dont elle n'est pas propriétaire. Les deux ferrys ont été acquis par EurotunnelEurotunnel. Comme l'a démontré l'hebdomadaire de l'économie maritime Le Marin, les relations entre les deux entités est complexe. Si My Ferry Link doit verser un loyer à Eurotunnel pour l'utilisation des navires, l'opérateur ferroviaire indemnise la compagnie pour toutes les places non vendues.

À première vue, il paraît étonnant que l'exploitant du tunnel investisse dans un service directement concurrent de celui qu'il exploite. Cela démontre que pour Eurotunnel, les deux activités sont complémentaires.

⁸ Source : lantenne.com

LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Au cours des deux dernières décennies, les flux de marchandises en Europe se sont massivement tendus. La suppression des stocks dans les chaînes d'approvisionnement, conjuguée à l'éloignement des zones de production des zones de consommation, a rendu impératif le respect des délais de transport. Le juste à temps est devenu la norme dans l'industrie et dans les transports. Les transporteurs routiers, assurant la majorité des trafics de marchandises en Europe, sont donc soumis à des impératifs stricts en termes de délais. Dans le même temps, le prix du transport routier a baissé, rendant la marge des opérateurs plus faible et plus fragile. En conséquence, les transporteurs routiers recherchent des services leur assurant une haute fiabilité pour traverser la manche.

Or c'est le tandem Calais-Douvres qui possède les meilleurs atouts.

Tableau 12: fréquence et durée de lignes transmanche en 2011

Service	Fréquence	Durée de la traversée
Calais/Douvres	50	1h20
Dieppe/Newhaven	4	4h00
Le Havre/Portsmouth	1	5h30
Caen/Portsmouth	3	5h45
Cherbourg/Portsmouth	1	3h00
Saint-Malo/Portsmouth	1	10h45

Premièrement, grâce à l'étroitesse du détroit, la traversée n'est ici que de 75 minutes. Calais offre ainsi des liaisons très rapides.

Deuxièmement, le tandem offre les fréquences de service les plus élevées. Avec 50 rotations par jour, 365 jours par an, un transporteur est certain de réduire les temps d'attente au port, et ainsi respecter son temps de transit.

Troisièmement, Calais offre une haute fiabilité du service. Contrairement aux autres liaisons, le service est assuré par trois compagnies maritimes, exploitant plus d'une dizaine de navires. Si une des 50 liaisons quotidiennes ne peut être assurée, le trafic peut être reporté sur les liaisons suivantes. Au surplus, la proximité du tunnel sous la Manche offre un degré de fiabilité supplémentaire. Si pour des raisons de mer aucun navire ne peut assurer le service, les transporteurs routiers peuvent se reporter sur la liaison ferroviaire. Un opérateur peut donc modifier rapidement et simplement son plan de transport, le port et le tunnel n'étant distants que de quelques kilomètres.

Quatrièmement, les prix proposés à Calais sont parmi les plus compétitifs. La présence de trois compagnies maritimes offrant le même service, couplé à l'offre d'Eurotunnel, met en concurrence permanente les opérateurs. Les prix sont de ce fait tirés vers le bas.

Enfin, le port de Calais est devenu une référence en termes de sécurité portuaire. Au Royaume-uni, le renforcement du contrôle de l'immigration est allé de pair avec le durcissement des sanctions en cas de découverte de migrants illégaux dans les moyens de transport. De ce fait, tant le chauffeur que la compagnie de transport qui l'emploie risquent des sanctions financières très lourdes. Les transporteurs routiers étant dans une situation économique dégradée, une telle sanction peut conduire à déposer le bilan. En conséquence, les transporteurs optent pour les infrastructures offrant une sûreté optimale.

Si le port de Calais, couplé avec celui de Douvres, offre actuellement des services en totale adéquation avec les attentes des transporteurs routiers, le port doit veiller à consolider son leadership. Un port qui cesse d'investir est un port qui se meurt. De par sa politique d'investissement, le port de Calais montre sa volonté de pérenniser et de développer son activité.

Le transport roulier de marchandises est un trafic auquel ajouter de la valeur est un exercice ardu. En premier lieu, la marchandise n'est pas accessible, étant palettisée, filmée et chargée à bord d'une semi-remorque. En second lieu, pour un transporteur routier, un

port transmanche efficace est un port où la semi-remorque reste immobilisée le moins possible. Ainsi, il est impossible d'intervenir sur la marchandise.

Toutefois, le port de Calais a réussi à ajouter une certaine valeur à ses trafics rouliers, en se dotant en 2011 du Cargo Community System (CCS) AP+. Cet outil permet au port de satisfaire aux obligations douanières ICS-ECS et de sécuriser la saisie des Droits de port Navires et Marchandises. Ceci permet à l'exploitant d'augmenter son niveau de performance et de se mettre au niveau des évolutions commerciales et logistiques internationales.

LES AUTRES FLUX DE MARCHANDISES

Parallèlement à son activité transmanche, le port de Calais s'est également diversifié dans des secteurs de niche, d'une part, et en offrant,

d'autre part, des services à valeur ajoutée dans des activités plus conventionnelles.

MARCHANDISES GENERALES

EXPORT DE CABLES SOUS-MARINS

La société Alcatel Submarine Networks a installé une unité de production de câbles en fibre optique sous-marin à proximité du port de Calais. Cette implantation lui permet de charger directement les câbles à bord des navires câbliers qui seront en charge de les installer en mer. Les câbles sont

chargés à bord des navires depuis l'usine via une gaine souterraine et une passerelle spécialisée.

Cette société a produit un chiffre d'affaires de 345 000 000 € en 2006 avec près de 700 salariés.

EXPORT DE VOITURES NEUVES

Chaque année, le port de Calais prend en charge l'exportation de près de 150 000 voitures neuves. Une grande partie des surfaces et des équipements disponibles au bassin Est du port sont consacrés à cette activité.

Les véhicules sont acheminés par train depuis les sites de production directement en bord à quai. Ensuite,

les véhicules du groupe PSA (Peugeot-Citroën) sont chargés dans des navires rouliers à destination des ports de Sherness et de Killingholme, en Grande-Bretagne. Pour ce faire, le manutentionnaire Walon est chargé par le logisticien Gefco de gérer ces opérations.

Le gestionnaire du port de Calais estime que « les trafics de véhicules neufs sont l'un des axes stratégiques du développement à moyen et long terme du port de Calais ». Toutefois, la part de marché des constructeurs automobiles français a connu un repli historique cette année. Le développement de l'export de véhicules neufs du port de Calais est donc subordonné à un regain de compétitivité des manufacturiers.

En juillet 2011, le port de Calais a accueilli son premier train de véhicules neufs. Limitant les nombreux trajets ville/port par camion, ce nouvel investissement contribue à la réduction des gaz à effet de serre et donc réduit l'empreinte carbone du port.

Le port a investi 3 millions d'euros en 2007 dans l'installation d'une nouvelle passerelle RoRo, adaptée pour le trafic des véhicules légers mais également pour le trafic fret. Ajouté aux 15 millions dépensés pour achever l'équipement de 16 hectares de terre-pleins, le terminal peut désormais accueillir de nouveaux types de trafics.

Cette mise à niveau permet la mise en œuvre d'une collaboration avec d'autres ports afin de s'inscrire dans le programme d'autoroutes de la mer promu par les instances européennes et françaises.

Par ailleurs, Walon va disposer d'un PDI, Pre-Delivery Inspection, sur le port. Cet équipement va lui permettre d'offrir de nouveaux services complémentaires qui ajouteront de la valeur aux flux passant par le port. Par exemple, il sera dorénavant possible de préparer les véhicules avant la livraison au client final, par exemple en assurant leur nettoyage. De plus, les véhicules pourront y recevoir des équipements additionnels, leur rajoutant ainsi de la valeur.

L'export de voitures neuves est un service exemplaire proposé par le port de Calais. Les parties prenantes ont créé les conditions permettant d'ajouter de la valeur au flux, tout en exploitant les forces de la multimodalité, gage d'un respect accru de l'environnement.

VRAC SOLIDES

IMPORT

Différentes matières premières sont importées depuis le port de Calais : le coke de pétrole, les minerais, les granulats, les produits de carrières, les sables d'estuaire, la pierre ponce, ou

encore des enrochements. Ces produits sont ensuite transformés par les acteurs économiques de la région, produisant ainsi de la valeur.

EXPORT

Avec ses deux silos d'une capacité totale de 67 000 tonnes et ses systèmes de chargement en cales, le port de Calais assure l'exportation du sucre. Cette matière est issue de la filière agricole de la région Nord-Pas-de-Calais. Elle est issue du raffinage de la betterave sucrière.

Ce trafic représente une part importante des vrac secs traités par le port de Calais. Pour ce faire, le port assure le stockage du sucre dans ses silos puis son chargement à bord des vraquiers. Mais dans ce domaine, le port a su également profiter du passage des marchandises pour y

ajouter de la valeur. Le port s'est ainsi doté d'un système d'ensachage du

sucré, permettant son conditionnement avant l'embarquement.

LES AUTRES ACTIVITES DU PORT DE CALAIS

PORT DE PLAISANCE

Le port de Calais dispose d'un bassin de plaisance à flot qui abrite 262 bateaux, voiliers ou bateaux de pêche,

et d'un bassin d'échouage de 45 places. Le port de plaisance est certifié ISO 9001 version 2008.

PORT DE PECHE

Calais est également le port d'attache de pêcheurs traditionnels. Cette activité, en plus de satisfaire la consommation locale, contribue également à améliorer l'image du Courgain Maritime, le quartier des pêcheurs. À ce titre, le concessionnaire portuaire a doté le marché aux

poissons de nouvelles aubettes en 2009.

La région Nord-Pas-de-Calais, propriétaire du port, va investir 15 millions d'euros dans la réfection du quai du Bassin ouest pour la plaisance et du quai de la Colonne pour la pêche.

ACCUEIL DES NAVIRES DE CROISIERE

Le port de Calais accueille les navires de croisière pour des voyages en Mer du Nord et en Mer Baltique.

LA GESTION ET LE DEVELOPPEMENT DU PORT

LA GOUVERNANCE

La Région Nord-Pas-de-Calais est propriétaire du port de Calais depuis le 1er janvier 2007 après la mise en œuvre du volet portuaire de la loi de décentralisation de 2004.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais gère et développe en direct l'activité du port de Calais. Depuis le 1er janvier 2011, la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale regroupe les trois anciennes entités consulaires, aujourd'hui dissoutes, de Boulogne-sur-Mer,

Calais et Dunkerque. La chambre est donc également le concessionnaire du port de Boulogne-sur-Mer. En premier lieu, la Chambre gère les équipements portuaires. Elle construit, exploite et modernise le terminal transmanche, les outillages de manutention, les hangars et les infrastructures dédiées à la plaisance et à la pêche.

En second lieu, elle est en charge de l'orientation stratégique du port. Pour sa mise en œuvre, l'autorité consulaire noue des partenariats avec les

compagnies maritimes et les acteurs locaux du transport et de la manutention.

Conformément à la délégation de service signée entre la CCI et la région Nord-Pas-de-Calais, le concessionnaire portuaire réalise par ses actions une mission de service public. À ce titre, il est donc tenu de garantir un niveau de service adéquat, ainsi qu'une équité de traitement entre tous les usagers du port, en termes de niveau de service et de politique tarifaire.

Le concessionnaire du port de Calais est remarquable à double titre. En premier lieu, il est l'un des seuls exploitants français à pouvoir autofinancer la plupart de ses infrastructures et de ses équipements. En second lieu, il est le concessionnaire le plus pérenne, puisqu'il gère le port depuis 1828.

Les extensions portuaires souhaitées par la région Nord-Pas-de-Calais nécessitent, pour des raisons juridiques, qu'un appel d'offres soit lancé pour la concession du port de Calais. Si la Chambre de Commerce et d'Industrie, l'exploitant historique depuis 1828, a naturellement candidaté, un deuxième acteur s'est manifesté.

Le groupe Eurotunnel a en effet formulé une proposition concurrente en janvier 2013. Le gestionnaire du tunnel sous la Manche ambitionne ainsi de devenir le gestionnaire des deux infrastructures majeures du transmanche : le tunnel et le port de Calais. En exploitant le port, il aurait comme clients trois compagnies maritimes. D'une part, My ferry Link, à

laquelle il loue les transbordeurs acquis après la cessation de Seafrance. Et, d'autre part, P&O et LD Lines/DFDS qui sont les concurrents les plus sérieux de son offre ferroviaire. Par ailleurs, le groupe Eurotunnel pourrait profiter des projets d'extension du port pour candidater à d'autres services en lien avec le port. Via sa filiale Europorte, Eurotunnel assure aussi la gestion et l'exploitation des voies ferrées d'une série de ports français et leurs connexions avec le réseau ferroviaire national.

Le choix des candidats doit se faire en mars 2012. Suivra une analyse des offres initiales jusqu'en décembre. Les négociations s'étaleront jusqu'en mars 2013 pour une analyse des offres finale en juillet et une attribution du contrat de délégation en septembre 2013.

Si la région retenait l'offre d'Eurotunnel, cela marquerait un tournant dans la gestion du port de Calais, et de celle de tous les ports de commerce français. Jusqu'à présent, tous les ports, qu'il s'agisse des grands ports maritimes ou des ports régionaux, sont gérés par une entité publique ou parapublique.

De plus, cela donnerait naissance à une forme de collaboration inédite entre des services maritimes et des services ferroviaires. Toutefois, les contours de cette opération devraient être explicités pour éviter tout conflit d'intérêt entre les activités.

Il convient également de remarquer que le port de plaisance a été exclu de cet appel d'offres. En 2014, sa gestion devra être confiée à un gestionnaire local.

LA FORMATION DU PERSONNEL

La gestion des ressources humaines du Port de Calais a beaucoup évolué ces dernières années. Les métiers évoluent et le devront encore pour

mettre en adéquation les besoins du Port 2015. La recherche de la polyvalence fait partie des axes de réflexion.

L'IMAGE DU PORT

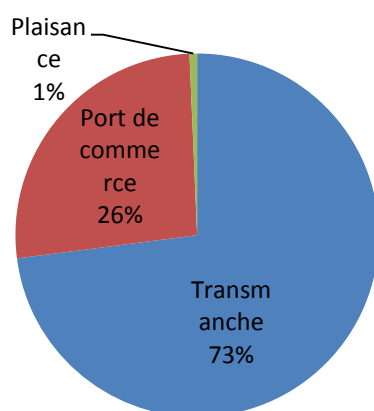
L'image du port est aussi promue par le biais de la représentation directe du port au sein d'organismes institutionnels et de lobbying. Le port a donc été représenté au sein du Port Consultative Committee de Douvres,

du pôle de compétitivité I-Trans (CP5), de l'Union des Ports de France, du Club Log 59-62, de Coastlink et du BP2S (Bureau de Promotion du Short Sea).

LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

INVESTISSEMENTS

Tableau 13 : répartition des investissements du port de Calais en 2011



En 2009, les investissements du port de Calais se sont concentrés dans l'activité transmanche (6 720 000 €), contre 2 429 000 € pour le port de commerce et 62 000 € pour la plaisance.

La stratégie d'investissement du port de Calais cherche avant tout à consolider la position de leader sur les liaisons transmanche. Néanmoins, le port poursuit une politique de diversification de ses trafics et des services offerts au port, avec une volonté de préservation de l'environnement.

PROJETS DE DEVELOPPEMENT

Non content d'accumuler les spécificités, le port de Calais présente une autre particularité. En effet, Calais est le port français le plus compact par rapport à son niveau d'activité. C'est donc la place portuaire où la densité des flux traités est la plus forte.

Au fur et à mesure que ses trafics augmentaient, le port a su innover pour prendre en charge plus de volumes en conservant la même superficie. Il a notamment cherché à fluidifier ses flux, en installant un système de signalisation dynamique guidant les véhicules depuis l'autoroute jusqu'à

leur aire d'embarquement. Ensuite, il a constamment investi dans ses infrastructures pour accélérer sa cadence de traitement.

Le report modal fait partie intégrante des stratégies de consolidation et de diversification mises en œuvre par le port de Calais. C'est ainsi que le port Est a été embranché fer en 2011, afin de permettre l'acheminement des voitures neuves depuis les usines directement par train. Parallèlement, le port travaille au développement des

services d'Autoroutes Ferroviaires, en particulier sur les axes massifiés où le report modal prend tout son sens.

Le développement des activités liées aux énergies marines renouvelables n'est pas inscrit dans la stratégie de diversification du port. Le manque de place dans l'emprise portuaire empêche l'installation d'activités gourmandes en espace. De plus, de par son trafic maritime intense, le détroit se prête mal aux installations offshores.

CALAIS 2015

Le projet « *Calais Port 2015* » est un ambitieux plan de développement du port pour les 15 ans qui viennent. Il vise à mettre en œuvre les moyens pour accueillir toujours plus efficacement le trafic transmanche mais aussi à positionner Calais comme point de massification et nœud de communication central en Europe. La région Nord-Pas-de-Calais, qui porte ce projet, l'a également inscrit dans le Schéma Régional des Transports.

Afin d'accroître les capacités actuelles du port, il est prévu de gagner sur la mer un nouveau bassin, grâce à la création d'une digue de 3 000m. Au nord des installations portuaires existantes, 100 hectares de terre-pleins supplémentaires seront alloués à l'activité transmanche. Ces ouvrages seront réalisés dans le respect des exigences environnementales du site.

Grâce à l'accroissement de sa surface de traitement et à l'amélioration de ses capacités nautiques, le port pourra ainsi relever pleinement le défi représenté par les nouveaux transbordeurs géants.



Illustration 1 : vue d'artiste du projet Calais 2015

DEVELOPPEMENT DE LA ZONE LOGISTIQUE

Si la densité des flux ne permet pas l'implantation d'entreprises directement sur l'emprise portuaire, le calaisis dispose de ressources foncières.

Avec l'augmentation constante du nombre de poids-lourds transitant par

Calais, tant par le port que le tunnel, la ville peut se positionner comme point de massification. Le port et le tunnel captant toujours plus de flux, il existe une opportunité pour que Calais ne soit plus seulement qu'un point de

passage, mais également un lieu où ajouter de la valeur aux flux.

Les collectivités locales ont créé une entité dédiée à cette mission, Calais

Promotion. L'idée est ici de proposer des terrains aménagés et équipés afin d'inciter des logisticiens à s'implanter à proximité du port.

Située en aval de la Seine, la Haute-Normandie est le corridor de la métropole parisienne pour accéder à la mer. Le bassin parisien est le premier bassin de consommation français, avec 20 millions de consommateurs. À lui seul, il génère le 4^e PIB mondial.

LA REGION HAUTE-NORMANDIE

CHIFFRES CLES

- 4^e puissance industrielle française avec 6 700 entreprises,
- 4^e région à l'import avec 25 950 millions d'euros.
- 6^e région à l'export avec 22 617 millions d'euros,
- 7% des importations et des exportations françaises en valeur.

ECONOMIE

Port naturel de Paris, la Haute-Normandie est une région tournée vers l'industrie et la logistique.

Toutefois, la Haute-Normandie garde un ancrage agricole, l'industrie étant concentrée sur les rives de la Seine, dans de denses zones industrialo-portuaires. 30 000 actifs et $\frac{2}{3}$ du territoire sont dédiés à l'agriculture. L'industrie agroalimentaire de la région est davantage liée aux activités portuaires qu'à la production locale. C'est ainsi qu'elle est la première région française productrice de chocolat.

Un actif haut-normand sur cinq travaille dans l'industrie, alors que la moyenne

nationale est de 1 sur 6. La Normandie est spécialisée dans la pétrochimie, l'industrie pharmaceutique, l'automobile et l'électronique. Deux centrales nucléaires, Paluel et Penly, produisent 10% de l'électricité française.

La filière logistique de Haute-Normandie bénéficie d'une situation stratégique. C'est la première région française en nombre d'emplois liés à la logistique avec 74 100 emplois, soit 15,7% de l'emploi salarié total⁹, selon une approche logistique élargie. La région assure le transit de 100 millions de tonnes de marchandises chaque année grâce à ses ports.

INFRASTRUCTURES

Pour d'assurer son rôle de corridor logistique, la région Haute-Normandie dispose de robustes infrastructures de transport.

Ses infrastructures autoroutières lui assurent une connexion rapide au carrefour de communication parisien avec l'A13. L'autoroute A29 relie la région à tout le littoral Ouest du continent européen, de l'Espagne jusqu'aux pays nordiques.

⁹ Source : Logistique Seine Normandie

De plus, la région dispose d'une infrastructure fluviale exceptionnelle : la Seine. En plus de relier directement le port de Rouen à la mer, elle assure l'interconnexion des ports du Havre, de Rouen et de Paris avec tous les terminaux multimodaux implantés sur son cours.

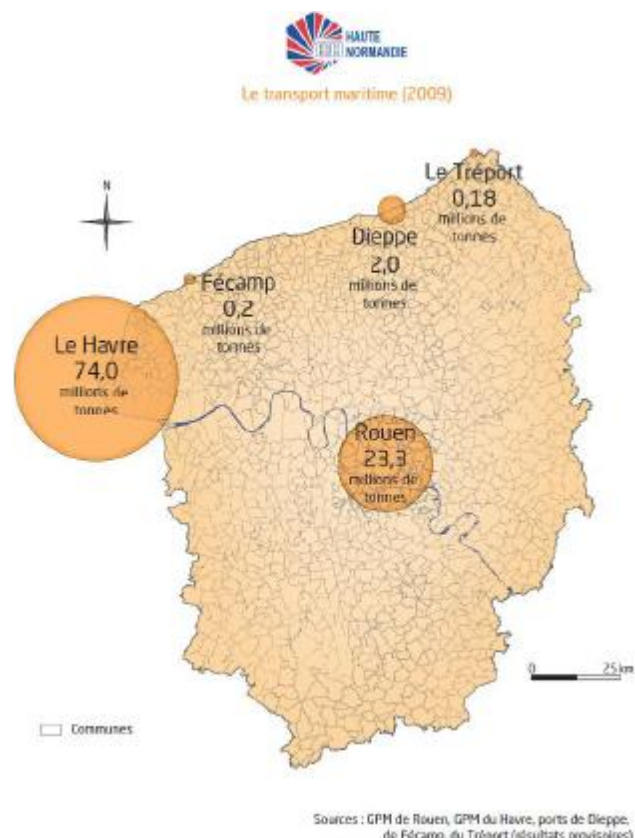
Enfin, la voie ferroviaire Le Havre – Paris est l'une des plus fréquentées de France. Elle sera prochainement secondée par un itinéraire supplémentaire pour les trains de marchandises, actuellement cours de modernisation. Une ligne nouvelle à grande vitesse est également à l'étude.

Mais ce qui caractérise le plus la région, c'est sa façade maritime de premier ordre. Considérés ensemble, les ports du havre, de Rouen et de Paris constituent le 4^e ensemble portuaire européen, avec 130 millions de tonnes de trafics maritimes et fluviaux. L'Axe-Seine, c'est aussi :

- Le 1^{er} port pour le commerce extérieur de la France,
- Le 1^{er} port fluvial européen pour le vrac,
- Le 1^{er} port européen exportateur de céréales,
- Le 1^{er} port français pour l'approvisionnement énergétique.

Depuis 2011, les ports du Havre, de Rouen et de Paris ont entamé un processus d'unification. Ils ont notamment établi une politique marketing commune, leur permettant d'attirer de nouveaux marchés, en se comportant comme un acteur unique. Ce regroupement porte un nom : Haropa, pour HARbour Of Paris, ou HAVre ROen PARIS.

Carte 4 : localisation des ports de Haute-Normandie et tonnages bruts en 2011



À première vue, il ne semble pas évident pour d'autres ports de coexister à proximité d'un tel ensemble. Pourtant, le port de Dieppe y parvient, tout en s'intégrant dans l'économie régionale. D'ailleurs, il a même développé des liens forts avec les ports majeurs de la Région.

Avec le grand port maritime de Rouen, il œuvre au développement du trafic de vrac et les colis encombrants. Avec le grand port maritime du Havre, il a développé une politique commerciale concertée afin d'attirer les activités liées aux énergies marines renouvelables. Il collabore également avec les ports locaux de la Manche, par exemple, pour la mutualisation du dragage.

De plus, le port de Dieppe tire parti de sa position géographique, située sur l'axe Paris – Londres. Dieppe n'est ainsi qu'à 1h30 de la ville lumière, et à 5h de la capitale britannique grâce à sa

liaison transmanche avec Newhaven. Dieppe permet ainsi une bonne pénétration du marché britannique tout en restant proche du bassin parisien.

À ceci s'ajoute sa proximité avec le grand port maritime du Havre, offrant des lignes maritimes régulières depuis

l'Asie. Un produit peut par exemple être importé au Havre, acheminé à Dieppe en 1 heure, transformé, puis expédié rapidement vers Paris ou Londres.

Carte 5 : localisation du port de Dieppe

LA VILLE DE DIEPPE



PRESENTATION

Dieppe, surnommée "la ville aux quatre ports", est située à 170 km de Paris. Ses activités historiques étaient la construction navale et l'industrie textile, aujourd'hui disparues. Dieppe est le premier port de plaisance accessible depuis Paris.

LE TISSU ECONOMIQUE

L'économie dieppoise se caractérise par l'importance de l'Industrie, et notamment de la métallurgie. Les secteurs économiques clés y sont la mécanique de précision, l'automobile (Renault sport), l'agro-alimentaire (Nestlé, Davigel), et les équipements électriques ou électroniques.

LES ENTREPRISES MAJEURES

Tableau 14: Les entreprises de 100 salariés en relation avec les activités du port (2011)

Secteurs d'activités	Entreprise	Effectifs
Agro-Alimentaire	Davigel	565
Agro-Alimentaire	Nestlé France	358
Agro-Alimentaire	Lunor	200
Automobile	Renault Sport	330
Industrie	Précision Components Industrie	305
Industrie	Toshiba TEC Europe	229
Transport	Louis Dreyfus Transmanche ferries	286

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Dieppe

Hors secteur public, les entreprises dieppoises sont de taille moyenne. Aucune n'emploie plus de 1000 salariés.

LES ACTIVITES DU PORT DE DIEPPE

Avec ses 1 250 emplois directs, Dieppe est le premier port de pêche français pour la coquille Saint-Jacques, le port de plaisance le plus proche de Paris et un port de commerce. Il fut le premier port bananier jusqu'aux années 70. Le port génère un trafic annuel de

marchandises de 1,7 millions de tonnes. Il gère aussi une liaison maritime avec l'Angleterre qui transporte 250 000 passagers et 120 000 véhicules par an.

LES ACTIVITES DU PORT DE COMMERCE

En 2011, le port de Dieppe a pris en charge 1 218 561 tonnes brutes de marchandises. Si l'activité

transmanche y est prédominante, le port prend également en charge d'autres trafics.

LIAISONS TRANSMANCHE

La compagnie Louis Dreyfus Transmanche Ferries (LDTF) assure quotidiennement 4 traversées depuis Dieppe vers Newhaven, et autant dans le sens opposé. Les navires assurant la traversée peuvent accueillir jusqu'à 54 camions et remorques, de 35 à 320 voitures en fonction du fret et 600 passagers.

En 2011, cette ligne a transporté 1 218 561 tonnes de fret, 37 781 camions et 2 607 remorques non accompagnées. Également, 258 342 passagers ont traversé la Manche avec la compagnie.

Les résultats de cette ligne sont le fruit de la volonté d'acteurs locaux, désireux de voir le lien entre Dieppe et l'Angleterre maintenu. Car cette ligne maritime revient de loin. En 1999, l'opérateur privé P&O décidait en effet de cesser purement et simplement son service. Ne subsistait qu'un service saisonnier, de mars à septembre, réservé uniquement aux passagers piétons.

Le trafic du port s'est alors effondré, mettant son existence même en péril.

Or l'impact économique du port est évalué à 1 200 emplois et ses retombées à 50 millions d'euros par an. Les collectivités locales se sont alors substituées à l'offre privée pour rétablir et développer la liaison transmanche. L'organisation juridique actuelle de la ligne est le témoignage de cette stratégie.

Du côté français, le port de Dieppe est la propriété de la région Haute-Normandie, depuis la loi de décentralisation de 2007. Son exploitation est déléguée à un autre organisme public, le syndicat mixte du port de Dieppe (SMPD), dont la région détient 73%.

Lorsque le service a repris en 2001, ce fut sous la marque Transmanche Ferries, opérée par le syndicat mixte de promotion de l'activité transmanche (SMPAT). Cette entité est détenue majoritairement par le Conseil Général de Seine-Maritime, qui détient également 15% du SMPD. Depuis 2007, l'exploitation de la ligne fait l'objet d'une délégation de service public. Elle est concédée à Louis Dreyfus Transmanche Ferries,

détenue par l'armateur Louis Dreyfus Associés. Mais les navires armés, le Côte d'albâtre et le Seven Sisters restent la propriété du SMPAT.

Mais pour garantir la pérennité du service transmanche, le département de la Seine-Maritime a dû étendre ses investissements hors de France. Dès lors, il a fait l'acquisition de 75% des parts de Newhaven Port & Properties Ltd. Le conseil général de Seine-Maritime a donc pris le contrôle d'un équipement privé britannique, le port anglais de Newhaven.

L'offre transmanche de Dieppe correspond bien aux attentes des transporteurs routiers. La fréquence de la liaison offre suffisamment de souplesse dans l'organisation de transport. De plus les horaires et la durée des traversées, qui est de 4h, permet des liaisons rapides. En outre, le port répond aux dernières normes de sureté internationale. Ceci ajouté à la position géographique fait du port de Dieppe un point de passage efficace vers l'Angleterre.

LES TRAFICS DE MARCHANDISES

Si l'activité transmanche représente 74,6% de l'activité totale du port, ce dernier s'est également diversifié dans la prise en charge d'autres flux.

Transitent par le port des produits céréaliers (colza, tourteaux, huiles), du bois, des broyats de pneu, ferrailles, graves de mer, sables, graviers. Ces marchandises sont manutentionnées aussi bien en vrac qu'en big bags ou en conteneurs. Les infrastructures du port permettent également la prise en charge des colis encombrants.

Entre 2010 et 2011, le tonnage du port de commerce de Dieppe s'est contracté de 34,4%. Ce fort recul est causé par la baissel de 91% des importations et de 34,4% des graves de mer.

Les graves de mer sont des matériaux extraits des fonds marins servant aux

activités des bâtiments et travaux publics. Ils entrent dans la composition notamment des bétons et des enrobés de chaussée des routes. Ils sont une alternative plus respectueuse de l'environnement que les matériaux extraits du lit des cours d'eau.

Filiale du groupe Vinci, le GIE Graves de mer exploite cette ressource depuis le port de Dieppe. À ce titre, l'entreprise occupe une surface de 5ha dans l'avant-port afin de décharger les matériaux récoltés par les barges de dragage au large. Les matériaux ainsi produits pourraient être utilisés dans la construction des parcs éoliens. Ceci serait une solution locale et environnementale. Utiliser des matériaux locaux, c'est réduire des transports inutiles et vertueux pour l'économie locale.

LE NAUTISME

Le port de plaisance de Dieppe, comportant 900 anneaux, est accessible 27h/24 7j/7, sans contrainte de marée. En plus du mouillage, il offre une gamme de services variée aux plaisanciers, comme une station de carburant, un accès internet sans-fil ou des moyens de levage pouvant prendre en charge tous les types de bateaux. C'est en outre le port de plaisance le plus proche de Paris, puisqu'il n'est distant que de 150km de la capitale.

En 2010, le port a même été lauréat des ports de plaisance exemplaires grâce à un projet de développement innovant. Ce projet est d'ailleurs une première en France. Il consiste en la reconversion d'un équipement devenu superflu à un nouvel usage.

Car l'obsolescence des infrastructures est un problème rencontré dans de nombreux ports. Un équipement a été construit il y a plusieurs décennies, voir même depuis plus d'un siècle, mais ne répond plus aux caractéristiques requises de nos jours. L'équipement est ainsi devenu inutilisable, mais continue d'occuper de l'espace portuaire. Car s'il ne peut servir à un autre usage, le coût de sa démolition est prohibitif. En conséquence, il n'est pas rare que, d'un côté, les ports aient besoin de plus d'espace pour développer leurs activités et que, d'un autre côté, ils possèdent des friches portuaires inutilisables.

Une forme de radoub est un exemple typique d'équipement en friche. Appelé aussi cale sèche, c'est un bassin qui permet l'accueil de navires et leur mise à sec pour leur entretien. Le bateau entre à flot dans le bassin puis une porte étanche en referme l'accès.

L'eau est ensuite pompée pour permettre l'intervention sur la coque du navire. Dans la plupart des ports français, ces installations ne sont plus utilisées, ceci pour une double raison. D'un côté, la taille des navires de commerce n'a cessé de croître, rendant la plupart des bassins inadaptés. D'un autre côté, les grues de levage permettent un travail plus efficace sur les petites unités, comme les navires de pêche ou de plaisance. Le bateau est sorti directement de l'eau par le moyen de levage, et est stocké sur une surface plane. Contrairement aux formes de radoub, les grues permettent la maintenance de plusieurs navires en simultanément. De plus ce sont des équipements polyvalents, servant également à d'autres fonctions.

Le port de Dieppe a su relever ce défi en transformant une ancienne forme de radoub en port à sec permettant l'accueil de 300 bateaux. Cette transformation a permis la réappropriation d'une friche portuaire, tout en conservant le caractère historique des lieux. Cet investissement constitue un puissant levier pour développer la filière nautique et renforcer l'attractivité de la côte d'Albâtre.

En redonnant de la valeur à un équipement obsolète, cet outil permettra l'accueil de plus de plaisanciers tout au long de l'année, créant de la valeur, ce qui profitera à l'économie locale.

Par ailleurs, la plaisance est atout d'animation et de développement touristique. Or Dieppe est le premier port d'escale pour la plaisance en Haute-Normandie. Ses infrastructures

accueillent en moyenne 3 500 bateaux par an. En 2006, cette clientèle de passage se compose majoritairement de Néerlandais (40%), de Britanniques (18%) et de Belges (16%). Fort de ce

constat, le port aménage des locaux près du port à sec pour les entreprises qui développent des activités de services à la plaisance et au tourisme.

LA PECHE

Dieppe est le 1^{er} port français pour la coquille Saint Jacques et est le premier port de pêche haut-normand. Avec une flotte de 80 coquillards, chalutiers et fileyeurs, le port débarque plus de 3 000 tonnes de ressources halieutiques chaque année. La production de 2011, s'élevant à 3 493 tonnes, est d'ailleurs en progression de 15,7% comparé à 2010.

La politique d'investissement du port relative à l'activité pêche est soutenue. Il y a ainsi été créé une zone technique pêche équipée d'un engin de levage

jusqu'à 400 tonnes. Cet équipement offre aux entreprises de réparation navale les moyens de se développer. Aussi, le concessionnaire a modernisé l'espace de vente directe des pêcheurs.

Au port, des infrastructures de qualité soutiennent la filière pêche en améliorant les capacités de traitement. S'y trouve notamment une halle réfrigérée de 870 m². La vente aux enchères est informatisée et mise en réseau avec la criée de Fécamp.

GOUVERNANCE

Depuis la loi de décentralisation de 2007, le port est devenu la propriété de la région Haute-Normandie.

Avant cette date, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dieppe était le concessionnaire du port. Depuis cette date, le port est exploité en régie directe par le Syndicat Mixte du Port de Dieppe (SPMD). Cette société est elle-même contrôlée par le Région Haute-Normandie, qui en détient 73%. D'autres collectivités territoriales participent également au SMPD : le département à 15% et Dieppe Maritime, la communauté

d'agglomération de Dieppe, à 4%. Le président du conseil régional de Haute-Normandie, Alain Le Vern, est également le directeur du SMPD. Le port de Dieppe est le premier investisseur public sur Dieppe.

RESSOURCES HUMAINES

Le port de Dieppe dépense chaque année 4,8 millions d'euros pour l'emploi de ses 115 agents. Il mène un important programme de formation : plus de 100 000 euros en 2008 pour le programme grutier, poids lourds, management.

LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

LA POLITIQUE D'INVESTISSEMENT

Le port de Dieppe mène une politique d'investissement soutenue, lui permettant de consolider et de développer ses activités.

Au cours des trois dernières années, le port a investi 6 338 k€ dans l'activité transmanche, 8 650k€ dans la plaisance et 10 420k€ dans la filière pêche.

Tableau 15 : Investissements du port de Dieppe liés à l'activité transmanche

Investissement	Montant	Bénéfices
Mise aux normes ISPS	988 000 €	Renforcement de la sûreté portuaire et la fiabilité de la liaison vers la Grande Bretagne.
Sécurisation de la passerelle	1 450 000 €	Meilleur service aux usagers de la ligne transmanche
Accostage des navires	1 100 000 €	Conditions d'accostage du ferry améliorées
Réorganisation du site et de l'accueil Transmanche	2 800 000 €	Agrandissement de la gare maritime et amélioration des conditions d'accueil des passagers.
TOTAL	6 338 000 €	

Par ailleurs, le port s'est équipé du Système AP+. Selon Alain Le Vern, ce système permet de confirmer la position de port européen de Dieppe. Le système AP+ permettra de fluidifier

les procédures administratives, commerciales et opérationnelles des acteurs dieppois, en particulier sur la liaison transmanche.

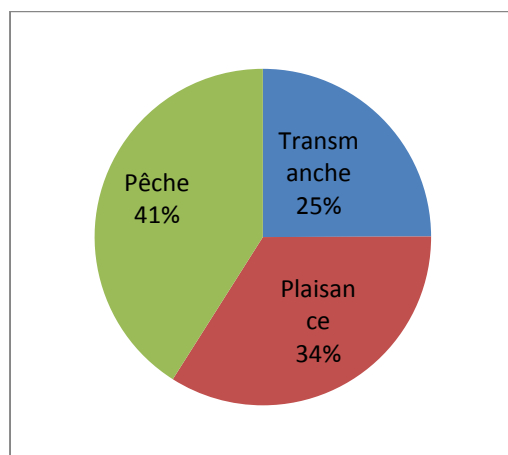
Tableau 16: investissements du port de Dieppe liés à la plaisance

Investissement	Montant	Bénéfices
Création d'anneaux et de pontons	1 000 000 €	Des anneaux supplémentaires et de nouveaux pontons ont été installés pour répondre à l'attente des plaisanciers et faciliter l'accès aux activités touristiques de promenade et de pêche en mer.
Création d'un port à sec	5 300 000 €	Stockage de plus de 300 bateaux à moteur et de disposer sur l'espace de tous les services pour leur entretien.
Réhabilitation du bâtiment Ango	2 350 000 €	Valorisation de la vocation touristique de la région.
TOTAL	8 650 000 €	

Tableau 17: investissements du port de Dieppe liés à la pêche

Investissement	Montant	Bénéfices
Remplacement de la porte de l'écluse du bassin de pêche	1 100 000 €	Automatisation de l'écluse et sécurisation du bassin.
Mise en place de moyens de levage pour la débarque des produits de la mer	100 000 €	Amélioration des conditions de travail des marins-pêcheurs.
Création d'un ponton pêche	480 000 €	Amélioration des conditions de travail des marins-pêcheurs
Création d'une zone technique pêche	6 800 000 €	Meilleur respect des exigences environnementales. Permet la maintenance des bateaux de pêche au port.
Mise aux normes des installations de la pêche	1 000 000 €	Meilleur respect de la qualité de l'eau de mer.
Collecte des déchets	100 000 €	Récupération et traitement des eaux usées.
Création d'un espace de vente directe pour les professionnels de la pêche	840 000 €	Mise en valeur de l'activité pêche.
TOTAL	10 420 000 €	

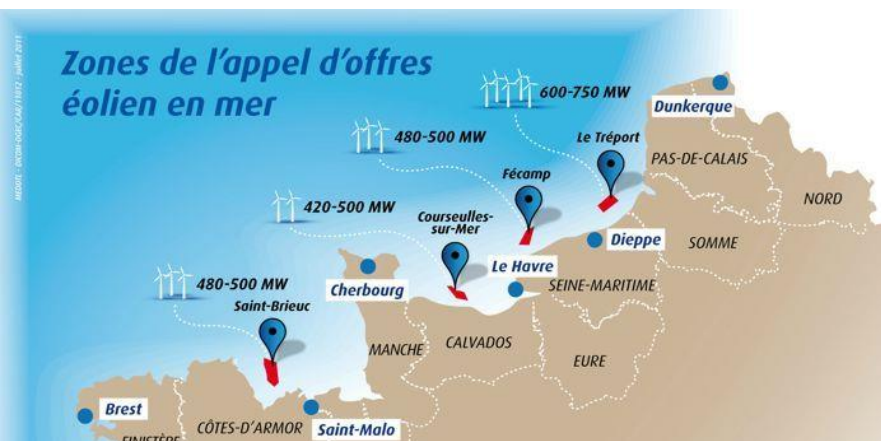
Graphique 15 : répartition des investissements du port de Dieppe.



LA DIVERSIFICATION DANS LA MAINTENANCE DES PARCS ÉOLIENS

Engagement du Grenelle de l'Environnement, la France s'est fixée l'objectif de porter à 23 % de la consommation d'énergie la part des énergies renouvelables en 2020. Ainsi d'ici 9 ans, la part d'énergies renouvelables doit doubler.

Pour atteindre ce but, l'État a lancé en 2011 un appel d'offres pour la construction de 5 parcs éoliens en mer. Quatre de ces ports sont localisés dans l'arc Manche, soulignant encore l'importance de cet espace.



Carte 6 : localisations des parcs éoliens en France en projet en 2013

Cette volonté du pouvoir central est une opportunité de développement pour Dieppe et son port, puisqu'ils se situent à proximité de deux parcs.

Le premier, nommé parc des Hautes Falaises, se situe au large de Fécamp, et prévoit l'installation de 150 éoliennes. Si ce parc n'avait pas été retenu lors d'un premier appel d'offre, le projet a été relancé en septembre 2012 par le Premier Ministre. Le second, nommé parc des deux Côtes, se situe au large du Tréport et prévoit l'installation de 100 éoliennes.

Les parcs éoliens en mer représentent un enjeu économique majeur pour les régions côtières, qui se déroule en deux phases. Dans un premier temps, l'installation des parcs éoliens nécessite l'implantation sur place d'entreprises spécialisées

(manufacturier des turbines, spécialistes des fondations sous-marines, industriels de la construction métallique) et génère un fort volume d'activité pour les entreprises locales. De plus, de nombreux travailleurs spécialisés devront séjourner sur place, ce qui renforce davantage l'impact sur l'économie locale. Si les retombées économiques de la phase de construction des parcs sont importantes, elles ne durent que la durée du chantier. Dans un second temps, vient l'exploitation des éoliennes. Si les retombées économiques sont moins intenses que pour la construction, elles s'étalent sur une période bien plus longue, de l'ordre d'une trentaine d'années.

Dès lors, les ports et les communautés locales se positionnent sur ce marché prometteur. Néanmoins, relever le défi de l'éolien requiert des infrastructures portuaires adaptées aux géants que sont devenues les éoliennes. À titre d'exemple, une éolienne Haliade 150 d'Alstom mesure une fois installée plus de 100 mètres et ses pales occupent un diamètre de 150 mètres. En conséquence, les quais doivent pouvoir supporter des charges lourdes ainsi que la manutention d'éléments de grande longueur. Néanmoins, dans la plupart des cas, les activités de maintenance sont moins exigeantes en termes d'infrastructures portuaires.

Le positionnement du port de Dieppe sur les énergies marines renouvelables souligne les bénéfices que trouvent les ports à collaborer avec les autres ports de l'espace Manche. Effectivement, le port de Dieppe prévoit de mutualiser ses efforts avec un grand port maritime, le port du Havre. Le grand port prendrait en charge la plupart des opérations de construction, ainsi que les opérations de maintenance lourde.

Le port de Dieppe est l'atout proximité pour les opérations d'exploitation et la maintenance des éoliennes, l'espace le mieux adapté pour accueillir les bateaux de servitude et une partie des matériaux pendant la phase de construction. Il est idéalement situé sur la Côte d'Albâtre pour optimiser les coûts des interventions.

À ce titre, il pourrait accueillir six navires de servitude assurant le maintien opérationnel des éoliennes. Ce positionnement va nécessiter de nouveaux aménagements au cœur du port de Dieppe. Notamment, un deuxième poste à quai devra être

construit dans le port extérieur, qui est sans contrainte de marée, afin de permettre aux navires de servitude d'intervenir 24h/24. Également, d'autres infrastructures seront réaménagées pour répondre aux exigences de l'exploitation éolienne.

Ces travaux vont fortement mobiliser les finances du port, à hauteur de 4 millions d'euros.

Initialement, ces nouvelles infrastructures devaient également répondre à un autre projet lié à l'énergie. En effet, l'État français prévoyait la construction d'un réacteur nucléaire de nouvelle génération EPR sur le site de la centrale de Penly. Ce projet, nécessitant 5 années de travaux, devait représenter 2 000 emplois durant la phase de construction puis 300 emplois pérennes. Toutefois, les priorités gouvernementales ayant changé, la nouvelle Ministre de l'écologie, Delphine Batho, s'est dite opposée au projet.

LES CLUSTERS DE LA REGION DE DIEPPE

La région de Dieppe est en pointe dans la valorisation de ses entreprises et de ses compétences. En effet, elle rassemble pas moins de 3 clusters, qui sont en lien direct avec l'activité du port.

Le premier, Vialog rassemble des entreprises des domaines de la logistique et de la sous-traitance industrielle pour le transport Transmanche. Le second, Dieppe Méca Énergies, s'intéresse aux

secteurs mécanique et énergétique. Le troisième, Dieppe Navals regroupe les acteurs de la réparation navale et de la maintenance des éoliennes en mer.

Les entreprises locales se regroupent donc pour offrir une offre complète de services industriels et logistiques. Le but étant de répondre à de grands projets structurants dans la région : installation de parcs éoliens offshore, maintenance des installations nucléaires.

VIALOG

Créé en 2009, Vialog est une grappe d'entreprises dieppoises, spécialistes de la sous-traitance industrielle, du transport et de la logistique.

Ce cluster rassemble 14 membres issus de trois univers : des intégrateurs, des sous-traitants et des logisticiens.

Les intégrateurs sont des entreprises disposant d'un vaste panel de compétences en matière industrielle. On y trouve, par exemple, un centre de compétence en électronique et en télécommunication d'Alcatel-Lucent, ou la seule entité industrielle du groupe TOSHIBA-TEC en Europe.

La force de ce cluster est de pouvoir proposer une offre de service très étendue, avec de la sous-traitance industrielle et des services logistiques

de pointe. Le but étant d'ajouter de la valeur aux flux industriels et logistiques passant par les acteurs de Vialog.

Ensemble, ils constituent une chaîne de sous-traitance industrielle capable de répondre aux grandes évolutions actuelles du métier de la logistique.

L'avantage coté client consiste à profiter de la force d'un réseau d'entreprises, tout en ayant un interlocuteur unique.

Les services proposés par Vialog permettent donc de rationaliser une chaîne logistique, d'en limiter le coût, tout en ajoutant de la valeur ajoutée au process. En permettant une massification des flux et une différenciation retardée des produits, cette offre réduit l'emprunte carbone des solutions d'approvisionnement.

DIEPPE MECA ENERGIES

Depuis 2009, Dieppe Méca Énergies regroupe plus de 115 entreprises, rassemblant plus de 6 000 salariés et réalisant ensemble plus de 580 millions de chiffre d'affaires. Le cœur de métier

de ce cluster est la sous-traitance industrielle : métallurgie, mécanique, électronique, électricité, bâtiments et travaux publics. Cette grappe est ainsi capable de fournir des solutions

industrielles, des produits et des services à très forte valeur ajoutée.

Les compétences et les savoir-faire développés par Dieppe Méca Énergies s'appliquent aux transports (aéronautique, automobile, ferroviaire), à la production d'énergie (nucléaire,

éolien, photovoltaïque) ainsi qu'à la santé.

Ce cluster est donc en parfaite adéquation avec l'ambition du port consistant à devenir une plateforme logistique pour la maintenance des parcs éoliens en mer.

DIEPPE NAVALS

Les investissements importants engagés par le Syndicat Mixte du Port de Dieppe du port de Dieppe pour dynamiser les activités transmanche, de fret, de pêche et de nautisme ont conduit les acteurs locaux à repenser leur positionnement. Né de cette réflexion, Dieppe navals, rassemble les compétences au service de la mer.

Créé en juin 2011, ce cluster s'est fixé comme objectifs de promouvoir les compétences locales dans les activités liées au maritime, de créer des synergies entre les acteurs de la filière et de proposer des offres groupées de service. Dieppe Navals s'intéresse à toutes les activités du port : la pêche, la

plaisance, les navires et la maintenance en mer.

Les clusters dieppois sont une illustration de la logistique centrée sur le port. Les synergies développées entre le port de Dieppe et les entreprises implantées dans son hinterland permettent de valoriser les compétences locales, et de proposer une offre de service robuste et cohérente. De plus, cette démarche permet d'ajouter de la valeur aux flux transitant par le port, de créer de la valeur localement et propose des solutions pour minimiser l'impact des opérations de transport sur l'environnement.

LA REGION BASSE-NORMANDIE



Carte 7 : localisation de la région Basse-Normandie

Grâce à sa proximité avec le rail maritime de la Manche, la Région Basse-Normandie jouit d'une position centrale dans l'espace Manche. Au niveau continental, elle constitue la pointe Ouest de l'Axe-Seine, l'un des corridors logistiques majeurs d'Europe du Nord-Ouest. Elle se trouve à un carrefour routier, entre l'autoroute menant en deux heures à la région parisienne et celle reliant les estuaires européens. De plus, les deux ports majeurs de la région, Caen-Ouistreham et Cherbourg-Octeville sont tous deux proches du grand port maritime du Havre.



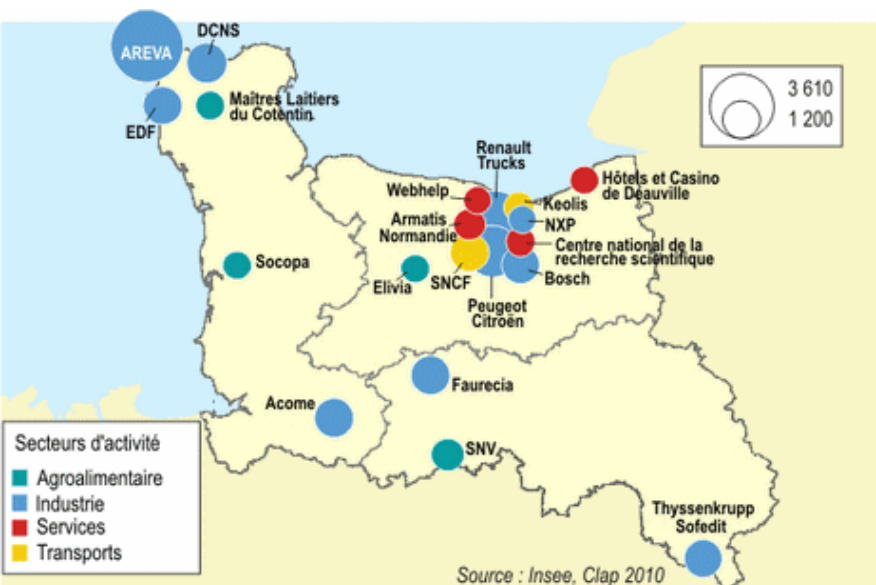
Carte 8 : localisation de la Basse-Normandie

Au niveau maritime, les deux ports cités sont bien positionnés pour assurer des liaisons avec les îles britanniques, qu'il s'agisse du

Royaume-Uni ou de l'Irlande. Ce n'est pas un hasard si le Calvados permis à Guillaume le Conquérant de dominer l'Angleterre, et aux Alliés de libérer

l'Europe. De plus, la région profite des flux transcontinentaux transitant par la Manche.

Carte 9 : localisation des 20 entreprises majeures de la région Basse-Normandie



© IGN - Insee Basse-Normandie 2012

se caractérise par une spécialisation dans l'industrie et notamment dans l'agroalimentaire.

Cette filière regroupe 23 % des emplois du secteur industriel et constitue l'un des atouts majeurs de la région.

Le tourisme est le troisième secteur d'activité de la région, derrière le BTP et l'agriculture. Dans le département de la Manche, son chiffre d'affaires annuel est estimé à 475 millions d'euros en 2005, dont 20 à 25 % pour le nautisme. Il développe 12 000 emplois directs ou indirects, dont 9 300 emplois salariés et concerne plus ou moins directement près de 7 000 entreprises.

La région abrite plusieurs fleurons industriels. Le département du Cotentin est ainsi en pointe dans la filière de production nucléaire d'électricité. De son côté, le Calvados conserve une forte activité liée à l'automobile.

En 2010, le produit intérieur brut de la Basse-Normandie a atteint 34,4 milliards d'euros, soit 2,3 % de la richesse nationale produite. La région

LES PORTS NORMANDS ASSOCIES

PRESENTATION DU PORT DE CAEN-OUISTREHAM

Situé en baie de Seine, le port de Caen-Ouistreham est le 10^e port français grâce à un trafic annuel de 3,2 millions de tonnes et de 936 000 de passagers. Caen présente une caractéristique unique dans cette

étude : certaines de ses installations sont distantes de 15 km de la mer. En effet, le principal port du Calvados est organisé en plusieurs terminaux implantés le long du canal de 15 kms qui relie Caen à la mer.



Carte 10 : emplacement des terminaux du port de Caen-Ouistreham

Le terminal d'Ouistreham, libre de contraintes de marées, prend en charge un important trafic de ferries transmanche. Les autres équipements du port sont accessibles depuis une doublé écluse.

La zone d'activité du Maresquier constitue une base logistique de premier rang pour un transporteur fréquentant le terminal ferry.

Le terminal de Blainville accueille des trafics très diversifiés dont les plus importants sont les céréales, bois, ferrailles, conteneurs, marchandises diverses et colis lourds. Sa zone

industriale-portuaire, d'une superficie de 40 hectares, accueille des industries automobiles et logistiques.

Le bassin d'Hérouville prend également en charge des marchandises diverses. Il comporte également un poste multivrac disposant d'installations spécialisées pour les engrais.

Enfin, le Nouveau bassin, situé à proximité immédiate du centre de la ville de Caen, est employé à l'accueil des paquebots de croisières, navires de prestige, yachts et autres voiliers de course.

PRESENTATION DU PORT DE CHERBOURG-OCTEVILLE

Premier port européen touché en eau profonde, le port de Cherbourg-Octeville est doté d'infrastructures remarquables, comme la plus grande rade artificielle d'Europe. Il offre des facilités nautiques d'exception avec une accessibilité à toute heure et par tout temps, y compris pour les plus gros navires.

Doté d'une position stratégique en Manche, Cherbourg est le seul port

étudié qui dispose d'une activité militaire. D'ailleurs, le port accueille la DCNS, l'un des principaux constructeurs de sous-marins au monde. Mais le Cotentin accueille également d'autres technologies de pointe. Dans le domaine nucléaire, le département possède la plus importante usine de valorisation du combustible fissile, et une centrale de premier ordre, comportant un réacteur de nouvelle génération EPR.

UNE AUTORITE PORTUAIRE UNIQUE

Si les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg-Octeville envisagés isolés présentent de nombreuses singularités, leur combinaison est un véritable hapax en Manche. Depuis le 1^{er} janvier 2007, la gestion des ports d'Intérêt Nationaux a été transférée de l'État central vers les collectivités locales.

Or les collectivités territoriales de Basse-Normandie ont opté pour un mode de gouvernance unique. Elles ont en effet créé un syndicat mixte, Ports Normands Associés (PNA), propriétaire et gestionnaire des deux ports. Les infrastructures de Caen-Ouistreham et de Cherbourg, distantes de près de 130 km, disposent donc d'une autorité portuaire unique. La Région Basse-Normandie et les départements de la Manche et du Calvados se sont ainsi associés dans une structure de gouvernance dédiée pour dynamiser la performance des deux ports et répondre à leurs enjeux de développement.

Considéré comme un ensemble portuaire, PNA représente une place portuaire majeure en France, affichant

un trafic de plus de 4,7 millions de tonnes de marchandises et de 1,5 millions de passagers.

Disposant de dessertes multimodales reliées aux axes européens de circulation, PNA offre des capacités portuaires permettant de gérer des trafics et des activités extrêmement diversifiés. Grâce à cette autorité unique, les deux ports tirent une force significative de leur complémentarité.

PNA assure la gestion et l'aménagement du domaine portuaire, garantit la sécurité des accès nautiques et définit une politique de développement durable pour ces deux ports.

PNA emploie une centaine de personnes, équitablement répartie sur les deux ports.

PNA, en tant qu'autorité déléguée pour ses missions de Service Public, choisit les délégataires et concessionnaires qui conduisent les opérations et assurent l'exploitation de l'outillage sur les terminaux des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg.

LA GESTION DU PORT DE CAEN

Les installations portuaires de Caen font l'objet de trois concessions. Les bassins de Plaisance, propriétés des villes de Caen ou d'Ouistreham, sont exploités par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen (CCI Caen) et la ville de Caen pour le bassin Saint-Pierre. Quant au port de commerce, propriété de PNA, sa concession est attribuée à la CCI de Caen jusqu'en 2045. Les activités pêche sont également gérés par la CCI de Caen.

La CCI, gestionnaire du port de Caen-Ouistreham assure des missions variées telles que :

- L'entretien et l'exploitation de l'outillage public,
- L'équipement et l'entretien des 153 hectares de la concession (route, réseaux, terre-pleins...) et de 14 hectares de bâtiments
- La réalisation des investissements en superstructures
- La mise à disposition des moyens de manutention
- Le remorquage

À cet effet, CCI Caen emploie actuellement 46 personnes dont 12 marins.

LA GESTION DU PORT DE CHERBOURG

En 2008, la concession du port de Cherbourg-Octeville touchant à sa fin, PNA a dû lancer une nouvelle procédure de délégation de service public pour la gestion du port. Le contrat a été remporté par groupement composé de la CCI de Cherbourg-Cotentin et de la compagnie marseillaise Louis-Dreyfus Armateurs. Dès lors, les deux associés ont créé une société privée dont ils détiennent les parts en proportion.

Pour la première fois en France, une société privée, SAS port de Cherbourg, est en charge de la gestion d'un port de commerce. La concession lui est

attribuée pour douze ans pour la partie ouest du port, qui comprend les activités transmanche, pour la partie est consacrée aux trafics de marchandises. L'ensemble des personnels travaillant sur le port a été transféré à cette nouvelle société.

Une seconde société, Cherbourg Terminal Vrac SAS, a également été créée en 2010 afin de promouvoir l'activité vrac du port. Son capital est détenu à 90% par PNA et à 10 par la Chambre de Commerce de Cherbourg.

LES ACTIVITES DES PORTS NORMANDS ASSOCIES

LA PECHE

Les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg possèdent une filière pêche qui tient une place remarquable dans l'économie locale en générant des emplois directs et indirects.

À Caen-Ouistreham, la pêche artisanale et côtière est estimée à 3 000 tonnes par an. Sa flotte se compose d'une quinzaine de bateaux dont 11 chalutiers et 5 doris de pêche côtière et embarque 35 marins. Les produits issus de la pêche sont directement commercialisés sur le quai, où une Halle à Poissons de 24

étals permet aux marins pêcheurs d'écouler leur marchandise.

Le port de pêche de Cherbourg dispose d'une flottille de 33 navires pour 110 marins, rassemblés autour du Centre de Marée, plaque tournante de la commercialisation des produits issus de la pêche avec 6 000 tonnes par an.

Destinés principalement à la consommation directe, ces produits alimentent également les industries agroalimentaires spécialisées dans la transformation des produits de la mer.

LE NAUTISME

Avec une croissance régulière, la plaisance représente un marché porteur. Avec ses trois ports de plaisance PNA est naturellement positionné sur ce marché.

Labellisé Pavillon Bleu, le port cherbourgeois de Chantereyne est le principal port du littoral Manche. Il compte aujourd'hui 1 560 places à flots et a enregistré en 2011 8 000 passages et 18 000 nuitées. Un important projet d'extension du port lui permettra d'accueillir jusqu'à 600 bateaux supplémentaires. Depuis plusieurs années, il rassemble de grands événements nautiques comme la Solitaire du Figaro ou le Tall Ship's Race.

Relié à la mer par un canal de 15kms, le port de plaisance de Caen, d'une capacité d'accueil de 108 anneaux, donne un accès direct au centre-ville.

Le port de Ouistreham, accessible sans contraintes de marées, devrait voir sa capacité d'accueil augmenter jusqu'à 600 places. Aménagé à proximité d'une zone commerciale de prestataires spécialisés dans le nautisme (chipchangers, accastilleurs, entreprises de réparation de navires et chantiers...), il offre de nombreux équipements. Pour la 13^e année consécutive, le port de plaisance d'Ouistreham a obtenu le Pavillon Bleu d'Europe.

L'ESCALE DES NAVIRES DE CROISIERE

Les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg ont tous deux un potentiel pour accueillir des bateaux de croisière. La croisière contribue, à ce titre, à la diversification et à l'enrichissement des activités maritimes des deux ports.

Tableau 18 : croisiéristes accueillis par les ports de PNA en 2011

Port	Croisiéristes
Cherbourg	93 882
Caen	1 960
Total PNA	95 842

Cette activité assez récente et saisonnière tend à progresser depuis quelques années. Les attraits touristiques et la renommée historique

de la Région, conjugués avec le développement de cette forme de tourisme, ont incité les tours-opérateurs à organiser des excursions et parcours en Basse-Normandie.

À Cherbourg, des aménagements et des investissements ont été entrepris sur le terminal croisière de la gare transatlantique afin de pérenniser et d'intensifier l'activité croisière, et pour continuer à recevoir des paquebots de plus en plus volumineux.

À lui seul, le port de Cherbourg prend en charge une part significative de l'activité croisière des ports objets de la présente étude.

L'ACTIVITE TRANSMANCHE

Accueillant un trafic de près de 5,5 Mt de marchandises et 1,7 M de passagers en 2011, les ports de PNA constituent la 1^{ère} liaison Transmanche à l'ouest du Déroit et proposent des itinéraires alternatifs efficaces pour les échanges rouliers entre le continent et les îles britanniques.

Tableau 19 : passagers transmanche de Caen et Cherbourg en 2011

Port	Passagers transmanche
Caen	951 758
Cherbourg	606 131
Total PNA	1 557 889

Plusieurs opérateurs maritimes assurent des liaisons quotidiennes par ferry entre Caen-Ouistreham et Cherbourg d'une part, le Royaume-Uni et l'Irlande d'autre part.

Depuis le terminal d'Ouistreham, la compagnie Brittany Ferries assure trois à quatre rotations chaque jour avec Portsmouth. Les extensions

actuellement réalisées vont permettre au terminal d'augmenter encore sa capacité de traitement. Chaque année cette ligne assure la traversée de près d'un million de passagers et de 120 000 camions. D'autres lignes régulières existent avec Poole et Portsmouth pour le Royaume-Uni, ainsi qu'avec Rosslare pour l'Irlande. D'ailleurs, Cherbourg est le premier port français pour le trafic roulier avec l'Irlande.

Le port de Cherbourg-Octeville dessert la même destination que Caen-Ouistreham sur les îles britanniques. Mais Cherbourg étant situé à la pointe de la péninsule du Cotentin, il offre des temps de traversée réduits.

En 2011, les ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg-Octeville ont capté 50% du trafic passager transmanche hors déroit du Pas-de-Calais.

LES TRAFICS DE MARCHANDISES

Tableau 20 : les tonnages des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg-Octeville en 2011

		tonnages bruts			total
		vrac liquides	vrac solides	marchandises diverses	
Caen	<i>Entrées</i>	42 290	230 523	1 249 295	1 522 108
	<i>Sorties</i>	0	391 060	1 669 602	2 060 662
	Total	42 290	621 583	2 918 897	3 582 770
Cherbourg	<i>Entrées</i>	0	133 233	692 774	826 007
	<i>Sorties</i>	0	37 357	922 197	959 554
	Total	0	170 590	1 614 971	1 785 561
TOTAL PNA	Total	42 290	792 173	4 533 868	5 368 331

Tableau 21 : les vrac solides pris en charge à Caen et Cherbourg en 2011

Port	Céréales	Nourriture animale	Charbons	Minerais	Engrais	Autres	Total
Caen	298 163	14 979	30 729	69 412	90 270	118 030	621 583
Cherbourg	0	0	65 703	9 295	0	95 592	170 590
Total PNA	298 163	14 979	96 432	78 707	90 270	213 622	792 173

Tableau 22 : les trafics de marchandises divers aux ports de Caen et de Cherbourg en 2011

Port	Conteneurs	Roulier	Autres	Total
Caen	181	2 860 347	58 369	2 918 897
Cherbourg	4 797	1 549 075	61 099	1 614 971
Total PNA	4 978	4 409 422	119 468	4 533 868

En 2011, PNA a traité l'intégralité des conteneurs pris en charge par les ports étudiés. L'intégralité du trafic était réalisée par les liaisons avec les îles anglo-normandes, services qui ont été supprimés en 2013.

LES PRINCIPAUX FLUX DU PORT DE CAEN-OUISTREHAM

L'activité transmanche mis à part, le port de Caen-Ouistreham assure l'importation de bois ainsi que l'exportation de ferrailles et de produits nécessaires à la filière agricole.

LE BOIS

Le port de Caen occupe la 4^e place pour l'importation du bois en France et est l'un des principaux importateurs de bois exotiques.

LA FERRAILLE

L'exportation vers l'Europe du Sud et l'Afrique du Nord de ferrailles représentent en volume plus de 10% du trafic global du port. Ces matières sont collectées auprès des industries et du grand public de Haute et Basse-Normandie.

LES CEREALES ET LES ENGRAIS

Le port de Caen-Ouistreham assure 89% du trafic de céréales des ports régionaux entrant dans le périmètre de cette étude. Il est à ce titre le second port français pour cette activité, après le grand port maritime de Rouen.

LES PRINCIPAUX FLUX DU PORT DE CHERBOURG-OCTEVILLE

Le port de Cherbourg-Octeville assure la manutention de trafics variés, comme les matériaux issus des carrières locales (sables et graviers). Ils sont destinés majoritairement à l'export vers le Royaume-Uni. Les matières dangereuses représentent un trafic régulier du port. À l'instar du port de Caen-Ouistreham, le port de la pointe Cotentin assure également l'exportation de ferrailles.

En plus des matières dangereuses, l'un des services emblématique du port de Cherbourg est la manutention des colis lourds. Le port tire son savoir-faire d'anciennes activités, comme la construction et d'assemblage de jackets de plateformes pétrolières offshore. Le port a su conserver cette spécificité et voit régulièrement transiter pâles d'éolienne, modules de l'EPR de Flamanville, ainsi que des pièces exceptionnelles de chaudronnerie.

En outre, le port bénéficie d'un élévateur permettant la mise à sec des navires, qui constitue un outil unique.

Par ses caractéristiques techniques, l'élévateur s'adresse tout particulièrement aux navires à grande vitesse (NGV). Cet équipement peut ainsi soulever des charges jusqu'à 4 500 tonnes, larges de 32 mètres et longues de 90 mètres.

À noter que pendant 25 ans, le port a été le point d'ancrage de Toyota sur le continent européen. Grâce à l'accueil de navires rouliers géants, le constructeur automobile y débarquait 80 000 véhicules neufs chaque année. L'arrêt de cette activité en 2000 a dégradé les résultats du port pendant près d'une décennie.

LE TRAFIC CONTENEUR

Cherbourg était le seul port étudié qui possédait une ligne régulière prenant en charge les conteneurs. Jusqu'en 2012, compagnie Huelin Renouf exploitait en effet une ligne en Cherbourg et les îles anglo-normandes.

LES AXES DE DIVERSIFICATION

LE MERROUTAGE ENTRE CHERBOURG ET LE ROYAUME-UNI

Avec la création de la joint-venture Cherbourg Terminal Vrac SAS, les parties prenantes du port avaient pour ambition de faire du port de Cherbourg un port d'éclatement du vrac à destination des ports de Grande-Bretagne. En ce sens, des investissements significatifs ont été réalisés pour capter les flux de charbon.

Figure 1 : futur navire capesize de LDA¹⁰



Car contrairement à la France qui fait le choix de l'énergie nucléaire, la production anglaise d'électricité repose à 70% sur des centrales thermiques consommant en masse du charbon. Actuellement l'approvisionnement anglais transite massivement via Rotterdam ou Terneuzen. En effet, les ports anglais ne disposent pas des capacités requises pour accueillir les navires de 200 000 tonnes provenant d'Amérique du Sud. En conséquence, le charbon est déchargé dans les ports du range Nord, puis réembarqué dans des petits caboteurs.

La stratégie cherbourgeoise est simple : profiter de la situation privilégiée du port. Situé à la pointe du Cotentin, il se trouve au plus près de la route des navires. De plus, sa position avancée en Manche en fait le port le plus proche des ports britanniques. Il est donc le premier port pouvant être utilisé par les navires arrivant en Manche.

L'idée est ici d'accueillir des vraquiers capesize en provenance d'Amérique du Sud. Ces navires resteront au mouillage au large de la rade, où une grue flottante géante transbordera le charbon dans des barges. Après le remorquage des barges jusqu'au port, le charbon sera ensuite embarqué sur des caboteurs adaptés aux capacités du marché anglais.

Ce projet off-shore très novateur permet de réduire les temps de parcours des navires transitant pour approvisionner la Grande-Bretagne, d'optimiser leurs routes, de réduire leur consommation de carburant et donc leurs émissions polluantes.

Actuellement, cette activité n'a pas encore capté les volumes escomptés. N'ayant pas les capacités financières suffisantes, la chambre de Commerce a dû se désinvestir du projet.

Dorénavant cette activité est portée uniquement par LDA qui conserve la volonté de la développer le positionnement de Cherbourg comme le hub logistique central en Manche.

¹⁰ Source : meretmarine.com

LES ENERGIES MARINES RENOUVELABLES

Accueillir la filière des énergies marines renouvelables constitue pour la Basse-Normandie un enjeu considérable en termes d'emploi et de

développement. C'est pourquoi PNA porte plusieurs projets d'aménagement et d'extension de ses ports.

LA CONSTRUCTION ET LA MAINTENANCE DES PARCS EOLIENS EN MER

Éloignés de 120 km et présentant des infrastructures adaptées, les ports de Ouistreham et de Cherbourg permettent à Ports Normands Associés de proposer une offre de service globale dans l'éolien, correspondant tant aux besoins des constructeurs des champs que des exploitants.

En effet, ces ports permettent d'assurer toutes les fonctions nécessaires aux champs éoliens en mer, durant toute leur durée de vie :

- Cherbourg est une base industrielle de premier ordre pour produire des sous-ensembles pour les champs français et britanniques,
- Cherbourg est également une plateforme logistique de choix pour assembler les nacelles,
- Caen et Cherbourg disposent des infrastructures pour servir de bases terrestres à la maintenance des éoliennes.

Ici encore, PNA tire un avantage décisif de la complémentarité qui existe entre ses deux ports.

Le port de Caen-Ouistreham possède de nombreux atouts le positionnant comme une base de vie durant la phase de construction des parcs éoliens offshore, puis pendant leur exploitation :

- proximité immédiate du champ de Courseulles (15 miles nautiques),

- avant-port accessible en permanence,
- grandes surfaces de stockage disponibles,
- présence de nombreux services portuaires (sécurité et sûreté portuaire, remorquage, entretien et réparations navales...).

En outre, l'agglomération de Caen dispose des capacités d'hébergement et des services permettant l'accueil des équipes qui viendront œuvrer à la construction des champs.

Quant au port de Cherbourg, il constitue une plateforme avancée au cœur de la Manche, au plus près des côtes britanniques, disposant de caractéristiques rares :

- situation en cœur de Manche, au plus près des côtes françaises et britanniques,
- accessibilité 24 h/24, sans passage d'écluse, sans contrainte de tirant d'air et avec plus de 14 mètres de tirant d'eau,
- quais parfaitement adaptés à la manutention des colis lourds (15 T/m²), avec une extension programmée de 220 mètres,
- terrains très peu compressibles,
- 38 ha immédiatement aménageables et possibilité d'extension de 39 ha.

Avec le grand port Maritime du Havre, PNA dispose des meilleures ressources en Manche pour abriter et faire prospérer la filière éolienne

offshore. Pour ces raisons, PNA a su convaincre des noms majeurs de la filière comme EMF Alstom et WPD.

Non content d'être une base terrestre privilégiée pour l'éolien offshore, Cherbourg possède également tous les atouts pour développer une nouvelle technologie exploitant les énergies marines renouvelables : l'hydrolien. Pour se faire, le port combine deux de ses singularités.

Situé à quelques encablures du port, Le Raz Blanchard est un passage redouté des marins les plus aguerris. Il comporte en effet des dizaines de hauts-fonds et y sévit l'un des courants les plus puissants d'Europe.

Cherbourg est également un arsenal de la DCNS. Cette société conçoit des navires pour la marine de guerre française depuis le 17^e siècle. À Cherbourg, elle y construit dans le plus grand secret des sous-marins nucléaires d'attaque ou lanceurs d'engins, tenant en respect les marines du monde entier. Souhaitant exploiter au mieux ses compétences de pointe, la DCNS a également mis au point un prototype de turbine testé au large de Paimpol, en Bretagne. Parallèlement, d'autres acteurs positionnés sur le développement de l'hydrolien, tels qu'Alstom et Voith, s'intéressent également au port de Cherbourg.

Son projet est l'établissement d'un parc de mille hydroliennes dans le Raz Blanchard, grâce à l'ouverture d'un site de fabrication à Cherbourg. Avec un millier d'emplois prévus, pour une centaine d'hydroliennes produites chaque année, cette filière dynamiserait significativement l'économie de la région.

En 2010, DCNS a lancé une étude de faisabilité d'une ferme de 20 MW d'hydroliennes au Raz Blanchard, dans la Manche. L'installation des premières machines pourrait se faire à partir de

2014/2015. À terme, un autre champ pourrait être exploité en Bretagne, le Fromveur, entre l'archipel de Molène et l'île d'Ouessant.



Figure 2 : prototype d'hydrolienne testé à Paimpol

En décembre 2012, Patrick Boissier, PDG de DCNS, et Laurent Beauvais, président de la Région Basse-Normandie et président de Ports Normands Associés (PNA), ont signé un accord-cadre. Cette convention alloue des zones du port de Cherbourg pour assurer le développement de l'activité des hydroliennes.

La mobilisation des collectivités bas-normandes, ville de Cherbourg, département de la Manche et la Région, aux côtés de Ports Normands Associés permet aujourd'hui de répondre rapidement aux besoins des industriels du secteur.

LA CREATION D'UNE DESSERTE MARITIME ENTRE CAEN ET LE HAVRE

Comme explicité en avant-propos, la globalisation des échanges mondiaux de marchandise est allée de pair avec la conteneurisation des marchandises. Cette double mutation a entraîné une massification des volumes au sein des ports majeurs, les gateways. Si les grands ports ont pu investir massivement pour rester dans la course, les ports régionaux ont dû se tourner vers des marchés plus spécialisés.

Pour les ports régionaux, cela a entraîné un report de certains de leurs trafics traditionnels vers d'autres ports. Par exemple, l'importation de bananes par navires frigorifiques à aujourd'hui totalement disparue au profit des conteneurs reefers.

Pour les grands ports, la massification des flux s'est accompagnée d'une complexification de la gestion de la logistique portuaire. Les grands ports continentaux d'Europe se livrant une concurrence exacerbée, ils se doivent de répondre parfaitement aux attendus de performance exigés par leurs clients. À ce titre, l'évacuation terrestre des conteneurs est devenue un facteur clé de succès.

Finalement, les intérêts des grands ports et de certains ports régionaux deviennent à nouveau convergents. Les premiers cherchant à capter de nouveaux trafics, dotés d'une meilleure valeur ajoutée que leurs flux traditionnels, les seconds devant fluidifier les liaisons avec leur hinterland.

Déjà partenaires dans le projet Paris Seine Normandie, le port de Caen-Ouistreham et le grand port maritime

du Havre ne demandent qu'à intensifier leur collaboration en saisissant cette opportunité.

Pour Caen-Ouistreham, cette liaison shortsea permettra d'être en phase avec la nouvelle donne portuaire, de se positionner sur un créneau de développement porteur, d'apporter un relais de croissance à son activité et surtout de répondre aux attentes des acteurs de la vie économique locale.

Au niveau logistique, cela rapproche la région Basse-Normandie d'un port majeur, Le Havre, premier port conteneurs en France et représentant 60% de l'activité. Par ailleurs, de par ses nombreuses lignes maritimes régulières, Haropa permet de toucher plus de 300 ports dans le monde entier.

Très attendu par les entreprises régionales tournées vers l'international, cohérent avec la volonté nationale et européenne de favoriser l'intermodalité, ce projet est à la fois essentiel pour la pérennité du port et structurant pour toute la filière logistique régionale. Il est également indispensable pour le maintien et le développement des emplois liés à l'activité portuaire.

En Basse-Normandie, la plupart des produits en import / export générant des flux internationaux sont conditionnés en conteneurs. Ils portent principalement sur les secteurs industriels majeurs en région : agroalimentaire, automobile, pharmacie, équipements industriels...

Les enjeux de ce projet pour la Filière Logistique bas-normande sont de :

- Contribuer à fixer les activités des chargeurs bas-normands (industrie, distribution, négoce...) en leur proposant une offre de services différenciée qui répond à l'évolution de l'organisation de leurs schémas logistiques internationaux,
- Créer un point de massification de marchandises conteneurisées (inexistant actuellement en région) qui ouvre la possibilité d'activités logistiques complémentaires, génératrices de valeur ajoutée (empotage / dépotage, stockage, préparation, assemblage, distribution...), de nouvelles activités qui devront bénéficier aux acteurs régionaux et conforter les activités à l'international existantes,
- Mettre en œuvre une coopération interportuaire avec le Grand Port Maritime du Havre dans une logique de complémentarité, de compétitivité technique et économique.

Chaque année 50 000 conteneurs en provenance du Havre sont consommés sur l'agglomération caennaise, et 80

000 sur une zone géographique allant jusqu'à Fougères.

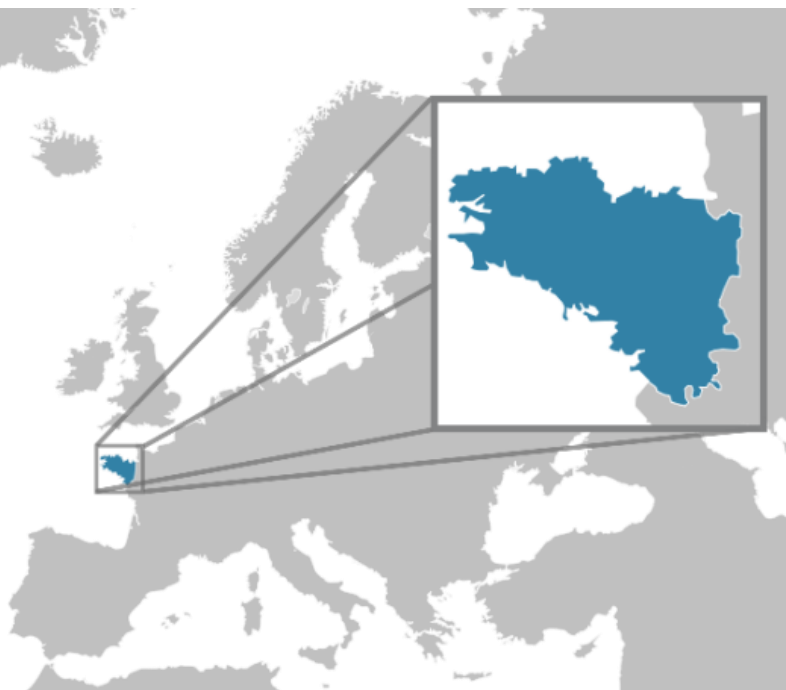
PNA a donc décidé d'adapter ses infrastructures en y investissant 1,5 millions d'euros. Le terminal dédié aux conteneurs qui s'étendra sur 3,5 hectares sera exploité par un groupement constitué de la CCI et de Sogemar, filiale de Sogena, déjà présent à Caen.

La navette aura une capacité de 200 conteneurs EVP. Elle assurera jusqu'à trois rotations par semaine.

Du point de vue environnemental, la navette maritime de l'opérateur CFT devrait permettre d'éviter à 10 000 poids lourds de prendre la route entre Caen et Le Havre.

Le Port de Caen-Ouistreham est un outil au service des entreprises régionales. Il est essentiel qu'il devienne porteur d'une offre adaptée à la mondialisation des échanges pour laquelle la voie maritime est prédominante.

La Bretagne est la région la plus occidentale de France métropolitaine, une péninsule entre terre et mer.



Carte 11: localisation de la Bretagne en Europe du nord-Ouest

Avec la mer, la Bretagne entretient des relations indissolubles. La région, à elle seule, représente 49% du linéaire côtier français et 75% de celui de l'étude. Ceci, conjugué avec sa forme élancée vers l'océan, fait qu'aucune de ses communes n'est située à plus de 80 kilomètres du littoral. Ceci en fait une région majeure pour le nautisme et la première pour la pêche, totalisant 47 % de la production française en volume. Aussi, nombre de ses activités industrielles et de services trouvent un débouché direct en mer. Ainsi, la construction et réparation navale est le 4^e secteur industriel breton. En plus de ses nombreux ports de pêche et de plaisance, la région abrite 5 ports de commerce : Brest,

Lorient, Roscoff, Saint-Brieuc et Saint-Malo.

Avec la terre, la Bretagne conserve son ancrage rural. Première région agricole française, elle génère 12,6% de la production agricole nationale. Elle est le premier producteur de légumes, de produits laitiers et élève 50% des porcs français. Afin de valoriser sa production agricole, la région dispose d'une puissante filière agro-alimentaire. Celle-ci représente 36 % de la valeur ajoutée industrielle bretonne, contre 13,5 % au niveau national.

La Bretagne sait aussi valoriser son patrimoine avec ses activités touristiques. Elle est la 4^e région touristique française et emploie 68 000 actifs.

En Bretagne plus qu'ailleurs, les ports de commerce ont l'impérieuse mission de soutenir l'économie régionale et de développer leurs trafics dans la meilleure harmonie. Car des arbitrages doivent souvent être trouvés pour satisfaire au mieux l'ensemble des parties prenantes du port.

D'un côté, les ports de commerce sont un lien indispensable vers l'extérieur pour l'agriculture et l'industrie. Ils leur assurent l'approvisionnement en matières premières, puis l'acheminement des produits vers leurs zones de consommation. D'un autre côté, ces ports se trouvent sur des côtes qui connaissent une pression immobilière forte, liée au développement touristique. Les ports répondent donc à un double enjeu. Au

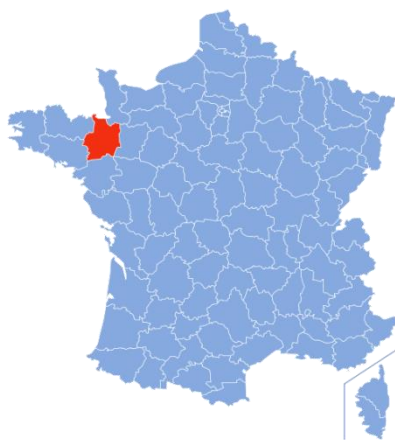
sein même de l'emprise portuaire, ils doivent faire cohabiter le trafic des imposants navires de commerce avec celui des bateaux de pêche et de plaisance, le tout dans une zone touristique.

LA BRETAGNE EN CHIFFRES

- 7^e région française pour la production de richesses,
- 82 milliards d'euros de PIB en 2007, soit 4.4% de la richesse nationale,
- 13^{eme} région exportatrice, avec 2,4% des exportations nationales, dont 68% en Union Européenne,
- La région représente 1,84% des importations françaises, dont 57,6% depuis l'Union européenne.

LE PORT DE SAINT-MALO

LE DEPARTEMENT D'ILLE ET VILAINE



Carte 12: localisation du département d'Ille et Vilaine

L'économie du département d'Ille et Vilaine repose sur deux piliers. Le premier est constitué par la filière agro-alimentaire. Ce secteur emploie 25% de l'effectif industriel du département, soit un taux supérieur de dix points à la moyenne nationale. Le second pilier de son économie est l'automobile, qui emploie 23 000 personnes, soit 37 % des salariés industriels du territoire. Par ailleurs, l'industrie et les grandes sociétés de services se concentrent dans l'agglomération rennaise.

L'AGGLOMERATION DE SAINT-MALO

L'agglomération de Saint-Malo a été façonnée par une riche histoire maritime. Fruit de la mésentente cordiale entre français et anglais, sa ville fortifiée est un joyau du patrimoine national, l'un des plus visités de Bretagne. Le tourisme y génère 2 200 emplois directs sur l'année, et plus de 4 600 en pleine saison. Sa forte fréquentation touristique fait de Saint-Malo le second pôle commercial d'Ille et Vilaine.

Mais la cité corsaire n'est nullement une belle endormie. Saint-Malo demeure un port important, que ce soit

pour son trafic de marchandises, ses liaisons transmanche, ou encore ses activités liées à la pêche et à la plaisance. Saint-Malo est en effet le 3^e port breton de marchandises (1,6 millions de tonnes en 2011), et le premier pour les passagers (814 283 millions des passagers en 2011). Il est également le 2^e port de croisière régional, avec 28 146 croisiéristes accueillis en 2011. Au niveau national, il se situe au 14^e rang pour son tonnage brut de marchandise en 2011. En 2009, les activités portuaires ont généré près de 2 000 emplois.

LE PORT

Le port de Saint-Malo tire une partie de son dynamisme de sa localisation géographique. Il est le débouché le plus rapide vers les îles britanniques pour l'agglomération rennaise et son

industrie automobile. Il joue également un rôle clé dans l'approvisionnement de la filière agro-alimentaire régionale.

LES ENTREPRISES

L'importance du port de Saint-Malo pour le rayonnement économique de la région se traduit dans le tissu d'entreprises malouin.

Tableau 23 : Principales entreprises de la région de Saint-Malo, en lien avec le port

Entreprise	Activité	Effectifs
Groupe Roullier	Fabrication et distribution de produits destinés à la filière agricole : engrais, fertilisants, alimentation pour le bétail, détergents.	1 086
Sanden Manufacturing Europe	Équipementier automobile : fabrication et distribution de sous-ensembles de climatisation pour les automobiles.	764
Compagnie des pêches	Pêche, transformation et distribution de produits issus de la mer.	377
Groupe Guisnel	Transport routier de marchandises.	365
PBM Import	Import et négoce de bois, stockage et transformation. Cette société dispose d'une filiale en charge de l'affrètement maritime, du transit terrestre et des commissions en douane.	208
Rene Event Et Cie	Transport routier de marchandises.	93
Transports Georgelin	Transport routier de marchandises.	81

Hormis l'entreprise Sabena Technics, spécialisée dans la maintenance aéronautique, toutes les grandes entreprises malouines entretiennent un lien fort avec le port. S'y trouvent naturellement des acteurs du transport et de la logistique, comme les transporteurs routiers, les transitaires

et les commissionnaires en transport. Y figure également l'industrie agro-alimentaire, qui a besoin de port pour s'approvisionner en éléments nécessaires à la culture et à l'élevage. Le port est également l'endroit idéal pour donner de la valeur ajoutée aux produits issus de la mer.

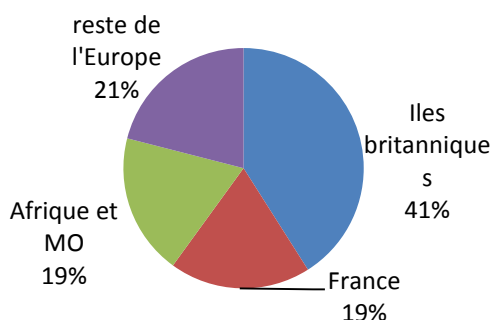
LES ACTIVITES DU PORT

Le port de Saint-Malo se situe au troisième rang breton pour son trafic de marchandises (1 637 029 tonnes en 2011), derrière Brest (1 515 701 tonnes) et Lorient (1 886 255 tonnes). Au niveau national, il se place à la 15^e position. Il est la propriété de la Région Bretagne depuis le 1^{er} janvier 2007 qui en délègue la gestion à la Chambre de Commerce et d'Industrie du pays de

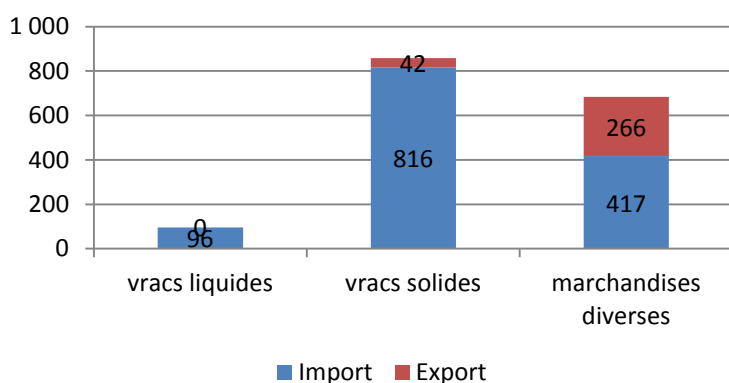
Saint-Malo. C'est aussi la 9^e criée régionale et en même temps le plus grand port de plaisance de la côte de la Bretagne nord. Le port accueille également une importante liaison transmanche ainsi que des activités liées à l'accueil des navires de croisière et à la réparation navale.

LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Graphique 16 : répartition du trafic du port de Saint-Malo selon la zone géographique en 2009



Graphique 17 : répartition des tonnages du port de Saint-Malo en 2011, en milliers de tonnes



Le port de commerce de Saint-Malo est un important port de cabotage, échangeant sur de courtes distances, recevant ou expédiant des lots complets. Il réalise la majorité de ses trafics avec des ports européens.

À ce titre, il a réalisé 41% de ses échanges avec les îles britanniques en 2009.

Au niveau de sa balance de flux, le port malouin est celui qui présente la situation la plus déséquilibrée. En effet, plus de 80% de son trafic est représenté par les flux import. Cette situation tend à s'accroître, les importations ne représentaient que 77% de ses volumes en 2009.

Les deux activités principales sont l'exportation de véhicules neufs et l'importation d'engrais.

Tableau 24 : principales marchandises traitées au port de Saint-Malo en 2011

Type de marchandise	Import	Export	Total
Produits chimiques	96 156	0	96 156
Céréales	36 930	0	36 930
Nourritures animales et engrais	128 124	3 984	129 111
Minerais	111 483	10 909	112 402
Engrais	537 542	26 757	538 325
Trafic roulier	228 208	210 887	229 305
Marchandises hors conteneurs et hors roulier (palettes, big-bags, etc.)	189 001	55 019	189 075

Source : DREAL Bretagne

Les principaux flux à l'import sont les engrais, le bois et le granit, dont la cité corsaire est le premier importateur français.

Les importations de produits chimiques ont connu une baisse de 22 % entre 2009 et 2010. Ceci s'explique par la baisse d'activité de l'entreprise Timac

(groupe roulier), qui concentre 90% de l'activité vrac liquides du port.

Les principaux flux à l'exportation sont représentés par les ferrailles, les engrais, le bétail vivant, les objets manufacturés et les véhicules neufs.

Saint-Malo est le port le plus proche de Rennes, qui comporte l'une des

principales usines du groupe PSA. À ce titre il est le principal point d'exportation de ce constructeur automobile à destination des îles britanniques. Les principaux terminaux rouliers français connaissent une forte baisse de leurs flux à l'export, qu'ils tentent de compenser en se positionnant comme port d'importation. Au vu de la santé dégradée des constructeurs français, il est probable que Saint-Malo connaisse la même situation.

Si le port jouit d'une implantation favorable, sa localisation au cœur de Saint-Malo pose quelques limitations à son développement. Il est ainsi en concurrence avec l'agglomération dans l'attribution des ressources

foncières. De plus, cette localisation limite fortement la manutention des matières dangereuses. Au surplus, ses accès routiers se trouvent parfois engorgés par la forte présence touristique a fortiori en période estivale.

Son accès nautique représente un second goulet. La baie de Saint-Malo connaît l'une des plus fortes amplitudes de marées d'Europe, dont le marnage peut dépasser 13 mètres. Son accès ne peut donc s'opérer en continu. De plus, son écluse présente l'unique interface entre les infrastructures portuaires et l'océan. Une défaillance de celle-ci entraînerait la paralysie pure et simple des activités du port.

L'ACTIVITE TRANSMANCHE

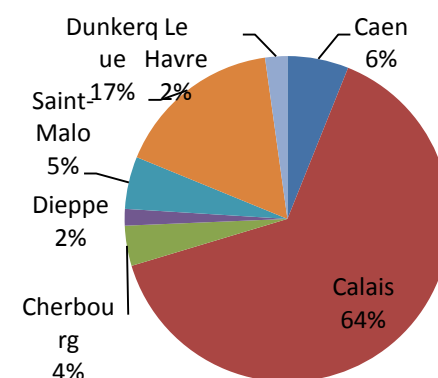
Le port de Saint-Malo possède des liaisons ferries avec les îles anglo-normandes (Guernesey, Jersey) et les îles britanniques (Portsmouth, Poole, Weymouth). Ces services sont opérés par deux compagnies : Condor Ferries et Brittany Ferries.

Contrairement à la situation de Calais ou de Dieppe, ces lignes prennent majoritairement en charge des passagers, et non des trafics rouliers.

En 2011, 814 283 voyageurs ont emprunté le terminal ferry de Saint-Malo, ce qui représente 5% du trafic

total des ports étudiés. En 2011, le port transportait 1,4 millions de passagers.

Graphique 18 : répartition du trafic voyageurs entre les ports étudiés en 2011



LA PECHE ET LA PLAISANCE

Entre Cancale et Saint-Malo, ce sont plus de 19 millions d'euros de produits de la mer qui ont été débarqués en 2006.

Le port de plaisance de Saint-Malo dispose de 1 625 places sur pontons

réparties sur deux sites et plusieurs bassins. Ses capacités ont été étendues grâce à la création de la société PortMalo. Cette dernière met à disposition des plaisanciers un port à sec pour l'hivernage et le stockage des

bateaux. Sa capacité actuelle est de 200 places.

Par ailleurs, le Port de Saint-Malo propose un ensemble d'équipements et de services permettant la construction, la maintenance et la réparation pour une variété de navires,

allant du plaisancier au caboteur. Le concessionnaire portuaire désire créer un pôle dédié à la construction et à la réparation navale. Ce pôle permettra de valoriser d'un lieu unique les parties-prenantes locales de la construction et de la réparation navale.

LE PORT DE SAINT-BRIEUC

Le département des Côtes d'Armor, représente la façade nord de la péninsule bretonne. L'agriculture et l'industrie agroalimentaire sont des secteurs de poids dans l'économie armoricaine.

Avec 350 km de côtes, le département dispose d'un potentiel maritime évident, qu'il met à profit avec ses ports de commerce et ses ports de pêche. Ces infrastructures garantissent un développement fort de la filière halieutique. Et la plaisance n'y est pas en reste, avec plus de 14 000 mouillages. La beauté de ses paysages fait des Côtes d'Armor une destination touristique très prisée, où existent de nombreuses résidences secondaires sur le littoral.

L'absence de grands ports maritimes ou de ports régionaux dans le département, fait du Conseil Général l'unique entité en charge du développement portuaire. Le département est ainsi propriétaire des quelques 22 ports qui jalonnent son littoral. Il a confié la gestion du port de Saint-Brieuc à la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor (CCI22).



Carte 13 : localisation du département des côtes d'Armor

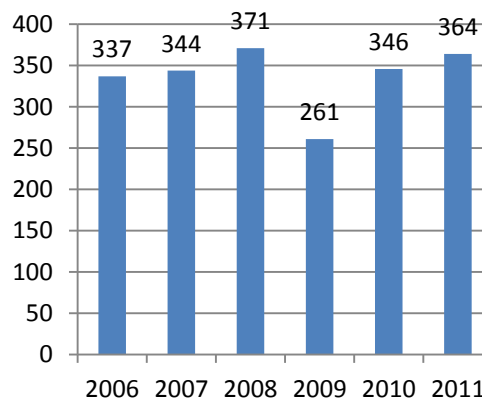
Occupant une position centrale sur le littoral des Côtes d'Armor, Saint-Brieuc Le Légué est le principal port de commerce du département et également un centre important pour le nautisme et la réparation navale. Mais s'il est le seul port départemental entrant dans cette étude, c'est parce qu'il fait preuve d'un dynamisme certain pour se développer. La vitalité de ce port n'est en rien proportionnelle à sa taille.

LES ACTIVITES DU PORT

LE PORT DE COMMERCE

Situé au cœur d'une vallée, le port de Saint-Brieuc Le Légué peut accueillir des caboteurs jusqu'à 5000 tonnes. Cinquième port breton, il voit son activité croître chaque année.

Graphique 19 : tonnages bruts du port du Légué, entre 2006 et 2011



Si, comme tous les ports de la Manche, Saint-Brieuc a connu une forte contraction de son trafic en 2009 du fait de la crise, son activité s'est redressée

dès 2010. En 2011, son trafic a augmenté de nouveau de 5% avec 364 170 tonnes de marchandises prises en charge.

L'ACTIVITE DU PORT

L'agriculture et le tourisme sont les moteurs de l'économie briochine. Le port du Légué a pour mission de soutenir ces activités, ainsi que d'autres filières comme la pêche et l'exploitation des carrières locales.

L'activité du port de Saint-Brieuc est tournée vers la manutention des vrac solides, et plus précisément de matières premières ou de produits faiblement transformés.

		vracs liquides	vracs solides	marchandises diverses	Total
Saint-Brieuc	Entrées	0	214 329	45 567	259 896
	Sorties	0	104 274	0	104 274
	Total	0	318 603	45 567	364 170

Source : CCI 22

Tableau 25 : principales marchandises traitées au port de Saint-Brieuc en 2011

Type de marchandise	Import	Export	Total
Agroalimentaire	130 650	0	130 650
Ferrailles	0	45 260	45 260
Bois	45 567	0	45 567
Engrais	47 603	0	47 603
Kaolin & argiles	0	53 354	

Les principaux trafics à l'import sont le bois et les produits agroalimentaires (tourteaux, drèches de maïs, sel). À l'export, le port assure le chargement des produits de carrière (kaolin, minerais réfractaires) et des ferrailles.

Le transport maritime y est assuré en tramping. En d'autres termes, les navires vraciers qui assurent le transport des marchandises sont affrétés à la demande par un agent maritime. Il s'agit donc d'un service souple, fonctionnant uniquement lorsqu'il existe un besoin.

LES IMPORTATIONS

PRODUITS POUR L'ALIMENTATION DU BÉTAIL

Les produits destinés à l'alimentation du bétail constituent le premier trafic du

port et représentent 35% des volumes traités.

L'importation tourteaux de colza ou de citrus progresse de près de 29 %, passant de 107 246 tonnes en 2010 à 130 650 tonnes en 2011. Dans le

même temps, les volumes du trafic de sel, servant de complément dans l'alimentation du bétail, font plus que doubler passant de 6 539 tonnes à 14 891.

Le département des Côtes d'Armor possède une importante filière d'élevage extensif porcin. La Bretagne élevant près le 50% du cheptel français, elle a besoin d'importer en masse des produits assurant la croissance des animaux. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si la commune du Plérin, limitrophe au port, abrite le marché fixant le cours du porc pour toute la France.

En concurrence frontale avec l'Allemagne et les pays du nord, la filière française s'inscrit dans une stratégie productiviste, visant à produire un volume important au coût le plus faible. Cette tension sur les prix est entretenue par la politique d'achat des grands distributeurs, qui ont un poids prépondérant en France.

Le port est ici un instrument vital pour la filière porcine, lui permettant d'importer en masse avec des coûts de transport raisonnés. Car plus la valeur d'un produit est faible et plus les coûts logistiques liés à son acheminement sont proportionnellement importants. Un produit à forte valeur ajoutée peut absorber un surcoût important lié au transport. Mais les produits importés depuis Saint-Brieuc ne le peuvent pas, leur prix étant faible.

Dès lors, le port et ses parties prenantes doivent veiller à ce que la manutention de ces produits soit la plus optimisée possible, afin d'en rationaliser l'impact sur le coût total de possession. Il est ainsi clé que le

navire reste un temps minimal au port, son affrètement étant le principal coût du transport maritime. De fait, les opérations de manutention doivent être performantes et le port doit offrir des capacités nautiques permettant des mouvements aisés.

À ce titre, la situation géographique du port, situé au centre du département, permet de réduire la distance de post-acheminement. Et moins de transports routiers induits moins de coûts et une meilleure empreinte environnementale.

LE BOIS DE CONSTRUCTION

L'importation de bois de construction est un trafic important du port, avec 45 567 tonnes en 2011, soit une hausse de 48 % comparé à 2010. Les produits sylvestres sont destinés aux activités de construction en région Bretagne, activités soutenues par le développement touristique régional.

Le bois provient majoritairement de Scandinavie, d'Europe de l'Est et également de Russie. Le port attache une grande importance à l'innocuité environnementale de ces produits. L'intégralité des bois importés ont été traités par des procédés respectueux de l'environnement. Cela prévient toute pollution des sols et des eaux aux abords du port.

La hausse du trafic bois s'explique notamment par les nouveaux équipements du port de Saint-Brieuc qui ont permis d'augmenter la qualité de service et les capacités de traitement. Le nouveau hangar de 2 500 m² a permis de capter de nouveaux trafics.

LES EXPORTATIONS

LES FERRAILLES

Si le port de Brest capte la moitié des trafics de ferrailles en Bretagne, Saint-Brieuc en assure près du quart. Il s'agit majoritairement d'exportations de déchets métalliques (86%) qui seront de nouveau valorisés grâce à leur refonte. Plus du tiers de ces échanges alimentent les ports français et un peu moins des deux-tiers sont expédiés vers la péninsule Ibérique.

Entre 2009 et 2010, cette activité a connu une baisse, l'entreprise Ferrailles de Bretagne ayant transféré ses flux vers le port de Tréguier. L'entreprise Le Gall de Ploufragan continue d'exporter depuis le Légué.

Les chargeurs utilisant le port du Légué expédient également des métaux non ferreux vers la Chine. Ce trafic représentant un faible volume, il est conteneurisé puis acheminé au Havre par la route pour être embarqué sur une ligne régulière.

LES PRODUITS DE CARRIERE

Le sous-sol de la région briochine renferme des matières rares nécessaires à certaines industries. Par exemple, le kaolin entre dans la fabrication des céramiques et des porcelaines. La Kerphalite et l'andalousite sont des additifs pour la métallurgie. Ses produits sont majoritairement exportés vers l'Allemagne et le Royaume-Uni.

LES PARTIES PRENANTES

Le port de Saint-Brieuc Le Légué est un port public, propriété du Conseil Général des Côtes d'Armor et exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie du département. L'implication de la puissance publique est vitale au développement du port. Toutefois, ce volontarisme public ne doit pas occulter la participation des

partenaires aux bons résultats du port. Car la performance est une œuvre collective entre les parties prenantes privées et publiques.

Au Légué, les opérations de manutention sont assurées par deux entreprises : BLP, Corbel Shipping Agency.

BOLLORE LOGISTIQUE PORTUAIRE (BLP)

Bolloré Logistique Portuaire, anciennement dénommé Cogemar, est présent sur le port du Légué depuis plus de 80 ans.

Les 12 salariés de l'agence briochine y traitent à l'import de nombreuses escales débarquant des bois du Nord, engrais, céréales ou aliments pour bétail. Le Minerai de Kerphalite, le Kaolin et d'importants volumes de ferrailles en sont les flux export. En tout, les 25 navires traités par an nécessitent la manutention de 300 000 tonnes, dont 109 000 tonnes sont entreposées directement sur le port.

En plus de la manutention, BLP prend également en charge les opérations de consignation et d'affrètement du navire, la logistique d'entrepôt (stockage, gestion des stocks) ainsi que l'organisation du transport terrestre. Pour ce faire, l'entreprise utilise 3 postes à quai dans le port à niveau constant et deux postes à quai dans l'avant-port. En tout, BLP met à disposition de ses clients 15 000 m² de terre-pleins de stockage et 8 500 m² d'entrepôts.

Le groupe Bolloré est une firme multinationale, dont les activités vont de l'industrie, la production d'énergie, l'audiovisuel à l'agriculture, en passant par le transport et la logistique. Sa filiale BLP, est présente dans 15 des principaux ports français, et compte parmi les leaders de la manutention portuaire.

Un partenariat établi entre le conseil général des Côtes d'Armor, la CCI et BLP Saint-Brieuc permet une augmentation des capacités de trafic au Port du Légué. La construction d'un nouvel entrepôt de 2 500 m² dédié au vrac va garantir la poursuite de la croissance de ce trafic enregistrée en 2010 et 2011 à Saint-Brieuc et sécuriser la logistique export de Kerphalite.

En plus de ce nouvel entrepôt, BLP Saint-Brieuc a repris cette année l'exploitation de 2500 m² de magasin de stockage. La société a par ailleurs commandé une grue, portant à trois le nombre d'engins de manutention du port du Légué, un investissement d'un montant de 500 000 euros.

CORBEL SHIPPING AGENCY

Corbel shipping Agency travaille pour de nombreuses coopératives agricoles du département et avec le principal producteur de kaolin de la région. Ce commissionnaire effectue pour ses clients la manutention portuaire, la

consignation des navires et le stockage de la marchandise.

En 2009, l'entreprise a effectué 52 manutentions et pris en charge la consignation de 62 navires.

LES AMELIORATIONS REALISEES

Ses activités commerciales du port sont réalisées sur deux sites. Le port historique, qui accueille également les navires de plaisance, est constitué de bassins dont l'accès se fait par une

écluse. Or la largeur de cette écluse n'autorise l'accès qu'à des navires dont le tonnage n'excède pas 2 000 tonnes. La flotte de caboteurs opérant en Manche jaugeant en moyenne 4 000

tonnes, ce goulet pouvait mettre en péril l'activité commerciale du port. L'inadéquation des installations aux besoins des chargeurs aurait entraîné le report de tous les trafics vers le port de Saint-Malo.

Conscient de cette situation, l'autorité portuaire a alors cherché à contourner cette limitation. Fut alors décidé la construction de nouvelles infrastructures en aval du port historique. L'avant-port de Cesson comporte les postes à quai et les hangars les plus modernes. Grâce à cet important investissement, le port peut accueillir des navires jaugeant jusqu'à 5 000 tonnes.

Si l'accès nautique s'opère désormais sans contrainte d'écluse, l'effet de la marée y reste un facteur déterminant.

Saint-Brieuc est un port dit NAABSA (Not Always Afloat But Safe Aground). L'accès au port s'effectue à marée haute. Lorsque la marée baisse, les navires en cours de manutention reposent en toute sécurité au fond des

MULTIMODALITE

Les nouveaux postes à quai de l'avant-port sont embranchés fer et permettent l'accès aux trains de marchandises en bord à quai, au plus près des navires. Ces installations autorisent la manutention des marchandises à quai, et donc le transbordement d'un moyen de transport maritime à un train et inversement.

Mais ces équipements demeurent inexploités. Car, en la matière, le port de Saint-Brieuc est aux prises aux mêmes vicissitudes que ses homologues. En France, le transport ferroviaire de marchandises connaît un déclin constant, ne répondant pas aux exigences des chargeurs.

bassins dont le fond est prévu à cet effet.

Cette technique permet donc d'accueillir des navires d'un tonnage plus important, tout en évitant les coûteux travaux de percement d'un port en eau profonde. Si cette technique est commune en Allemagne, En Belgique, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni son emploi est une première en France. Il s'agit donc d'une innovation portée par le port de Saint-Brieuc.

L'échouage des navires connaît toutefois une limitation. Pour éviter des déformations de la coque lorsque le navire n'est plus en flottaison, cette technique n'est utilisée qu'avec des navires jaugeant moins de 5 000 tonnes. Par ailleurs, lorsque les marées sont trop faibles en hiver, certains navires doivent accoster au port de Saint-Malo.

La construction d'un nouveau poste à quai de 240 m en 2008 permet de faciliter encore les chargements et les déchargements des bateaux.

Ainsi, même si le port encourage le report modal vers des moyens plus respectueux de l'environnement, et qu'il investit dans les moyens permettant de réaliser cette ambition, il fait face à des contingences externes qu'il ne saurait résoudre. En conséquence, des liaisons ferroviaires ne peuvent être développées entre le port de Saint-Brieuc et son hinterland.

Toutefois, il ne faut pas oublier que le port est lui-même un nœud intermodal. Sans lui, l'ensemble des trafics qu'il prend en charge devrait transiter par le port de Saint-Malo, distant de 100 km. Dès lors, pas moins de 10 000 camions devraient acheminer les marchandises

du port malouin jusqu'à Saint-Brieuc. Et lorsque l'on connaît l'importance du tourisme pour la région, on mesure

l'impact négatif qu'aurait ce trafic routier sur l'attractivité du territoire.

LA PLAISANCE

Le port de Saint-Brieuc comporte 250 anneaux, accueillant les navires dans un bassin à niveau constant, dont l'accès se fait par une écluse. L'ensemble se trouve au fond de la vallée du Gouet et matérialise la délimitation entre les communes de Saint-Brieuc et du Plérin.

Cette situation au cœur des deux villes fait du port de plaisance un moteur pour le commerce local. Des boutiques

et des artisans liés à la plaisance sont installés au bord des quais et des restaurants profitent du cadre offert par le bassin.

À première vue, cet emplacement pourrait apparaître comme limitant pour l'expansion du port de plaisance. Mais les autorités du port en ont augmenté la capacité grâce à la création d'un port à sec.

CREATION D'UN PORT A SEC

Avec 150 places à terre, Saint-Brieuc est le plus important port à sec pour la plaisance en Bretagne Nord.

Si le stockage hors eau permet de pallier au manque de place que rencontre l'intégralité des ports de plaisance français, il ne faudrait pas y voir qu'un simple entreposage. En

effet, ces installations assurent également d'autres services à valeur ajoutée comme l'entretien des bateaux et leur mise à l'eau. Même si le stockage sur terre ne permet certes pas un départ immédiat, cette formule présente des avantages. Un bateau qui n'est pas utilisé régulièrement gagne à être stocké à terre.

LE CARRE ROSENGART : UNE VALORATION CENTREE SUR LA MER

Par ailleurs, le département et la CCI22 ont trouvé une manière innovante pour valoriser l'activité de plaisance du port ainsi que ses parties prenantes. Ouvert en 2006, le centre d'Activités Maritimes, appelé aussi carré Rosengart, a permis l'installation d'activités économiques en lien avec le nautisme : commerces à vocation maritime, ateliers de mécanique et de réparation navale. Il accueille également un centre d'affaires, des bureaux, une école de théâtre ou

encore un studio de télévision. De plus, cet espace héberge le pôle technique plaisance et de réparation navale géré par la CCI 22.

Avec ses 10 000 m², le Carré Rosengart offre aux passionnés de la mer une large gamme de services. Et en favorisant le développement d'activités culturelles, commerciales et de services centrés sur la mer, il participe pleinement à l'attractivité de la zone portuaire.

Créé en 2006, le site de réparation navale de Saint-Brieuc répondant à la fois aux besoins des acteurs de la plaisance et de la pêche. En effet, cette plateforme est dotée d'équipements très fonctionnels :

- un élévateur à sangles permettant le levage des navires pesant jusqu'à 350T. Cette capacité élevée est particulièrement adaptée aux navires de pêche.
- une aire de carénage de 8 à 10 places, permettant le travail simultané sur plusieurs navires.
- une cabine de peinture très moderne, capable d'accueillir des bateaux jusqu'à 350T.

C'est la combinaison de ces trois équipements sur le même site qui fait de l'offre de réparation du port de Saint-Brieuc un équipement unique en Manche.

La mise à disposition de ces équipements coûteux aux artisans

locaux permet à ces derniers de développer leurs activités, faute de quoi les propriétaires de navires devraient s'adresser à des prestataires situés hors du département.

De plus, cet équipement offre également des bénéfices aux propriétaires et exploitants de navires. Grâce à sa localisation au plus près des ports d'attache, ce site garanti aux artisans pêcheurs une réparation rapide de leur outil de production. Et une intervention rapide réduit les coûts induits par l'immobilisation du navire.

C'est pour ces raisons que le port de Saint-Brieuc est devenu l'un des sites les plus importants de Bretagne Nord pour la réparation navale. En 2010, il a accueilli 224 navires et continue son développement. Désormais, son rayonnement dépasse les limites du département. En effet, il attire de nombreux professionnels de la Manche, des îles anglo-normandes et même du sud de l'Angleterre.

LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT

EXTENSION DU PORT DE COMMERCE

Le port du Légué a mené des études visant à supprimer totalement la contrainte de marée sur les mouvements portuaires. La mise en eau de l'avant-port transformerait le Légué en port de pleine eau, accessible en continu. Néanmoins, les contingences financières auxquelles est actuellement soumis le département ne permettent pas la

réalisation de ces travaux dans l'immédiat.

Par contre, un 4^e quai devrait être créé à moyen terme. S'y ajoutera un nouveau terre-plein d'environ 30 000 m², augmentant ainsi les capacités de stockage. Ce nouvel équipement, estimé à 7 millions d'Euros, permettrait également de gagner un mètre de tirant d'eau.

PROJETS COLLABORATIFS

Non content d'avoir amélioré ses infrastructures, ses volumes et sa qualité de service, le port de Saint-Brieuc souhaite actionner un nouveau levier, celui de la collaboration. Ce renforcement des interactions entre les acteurs du transport en Manche pourrait prendre deux formes.

Premièrement, un partenariat avec un port majeur, connecté aux grandes

routes mondiales, permettrait au port du Légué de se diversifier dans la manutention de conteneurs.

Deuxièmement, une mutualisation des besoins en transport maritime permettrait à toute la communauté portuaire de gagner en attractivité et en compétitivité.

UNE LIAISON FEEDER POUR LES CONTENEURS AVEC LE PORT DU HAVRE

Comme explicité, il n'existe pas de potentiel à Saint-Brieuc pour le développement d'une offre multimodale terrestre, malgré la volonté de l'autorité portuaire. Toutefois, le port souhaite avancer dans une nouvelle direction en développant une offre maritime courte distance.

Appelé également cabotage, il permet l'acheminement de marchandises entre les ports de l'espace maritime européen. Comme il s'effectue avec des navires de taille moyenne, il peut même permettre de relier des ports

maritimes avec des ports fluviaux, situés à l'intérieur du continent. Permettant la prise en charge de tous types de marchandises (vrac liquides et solides, conteneurs, frets roulants), le Short Sea représente 60% du transport maritime de l'Union européenne et environ 40% des échanges intra-européens.

Chaque année, ce sont 7 000 conteneurs qui prennent la route depuis la région de Saint-Brieuc pour être embarqués au port du havre. Les trafics les plus éligibles à un report

modal sont les métaux non ferreux, la kerfalite et le kaolin.

De plus, cette offre pourrait également permettre de développer de nouveaux trafics. En effet, certaines entreprises de la région de Saint-Brieuc souhaiteraient exporter mais le coût du transport routier jusqu'au Havre ne leur permet pas d'être compétitives. Justement, grâce à la massification qu'il génère, le cabotage peut permettre une baisse des prix du transport jusqu'au Havre, et aux entreprises de gagner en compétitivité.

Cela dit, développer un trafic conteneurisé au port du Légué sera une entreprise de longue haleine car de nombreuses difficultés seront à surmonter. Or le transport routier n'est pas dénué d'avantages. L'organisation du transport est très aisée, il suffit au chargeur de prendre contact avec un transporteur ou un commissionnaire. De plus, un ensemble routier parcourt

les 325km qui séparent Saint-Brieuc du Havre en une seule journée, de la porte du chargeur jusqu'au terminal. De surcroît, le prix du transport routier n'incluant pas son coût environnemental (usure des infrastructures, congestion) il demeure compétitif.

Par ailleurs, ce projet reçoit l'opposition de certains acteurs du transport, qui craignent de voir leur activité décliner. C'est bien entendu le cas des transporteurs routiers, mais aussi des commissionnaires.

Afin de convaincre la communauté de la faisabilité de l'opération, les autorités du port de Saint-Brieuc souhaitent pouvoir organiser une expérimentation à moyen terme. En plus de décongestionner le réseau routier, ce report modal permettrait de réduire de 62% les émissions de carbones induites par les 7 000 expéditions annuelles vers le port du Havre.

OPTIMISATION DES RETOURS A VIDE DES NAVIRES

Le port du Légué a également identifié un autre axe d'optimisation. Ses liaisons maritimes sont toutes organisées sur le mode du tramping. Contrairement, aux lignes maritimes régulières, les navires sont affrétés à la demande, lorsque la prise en charge d'un trafic l'exige.

Si cette technique est très souple, elle présente un désavantage. Lorsque le navire a déchargé sa cargaison, il repart quasi systématiquement à vide. C'est pour cette raison que près de 40% des navires présents dans l'espace manche circulent sans marchandises à leur bord.

L'objectif est donc de réduire ces trajets à vides des vraquiers par une meilleure collaboration entre les ports,

les chargeurs et les organisateurs de transport. L'idée serait que si un navire doit repartir à vide d'un port, il puisse recharger dans un port situé au plus près.

Pour les ports, cela leur permettrait de capter de nouveaux trafics et ainsi d'augmenter leur activité. Pour les chargeurs, une maximisation de l'occupation des navires pourrait leur permettre une rationalisation des taux de fret. Pour les compagnies maritimes, une meilleure utilisation de leurs moyens leur offrirait une meilleure rentabilité.

Pour relever ce défi, l'une des pistes consiste en la création d'un portail collaboratif, permettant un meilleur partage d'informations entre les

acteurs de l'espace Manche. Dans un premier temps, cette démarche pourrait être portée côté français, qui dispose d'organisations fédératives comme l'Association des Ports Locaux

de la Manche ou de bureau de développement du short sea shipping. Dans un second temps, cette solution pourrait s'étendre aux ports britanniques.