

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

## Ports Normands Associés



### PNA

Propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham et de Cherbourg depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, PNA représente l'Autorité Portuaire de ces deux ports.

Les lois de décentralisation du 13 août 2004 ont conduit au transfert par l'Etat de la propriété des ports dits « d'intérêt national » aux collectivités locales ou à leur groupement. La Région Basse Normandie et les Départements de la Manche et du Calvados se sont ainsi associés dans une structure de gouvernance dédiée, le Syndicat Mixte Régional des Ports de Basse-Normandie, autrement nommé Ports Normands Associés ou Ports of Normandy Authority (PNA), pour dynamiser la performance des deux ports et répondre à leurs enjeux de développement.

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 accueille une activité portuaire variée telle que le transmanche, le commerce conventionnel, l'industrie, la pêche, la plaisance. Avec un trafic de près de 6 millions de tonnes de marchandises et 1,6 million de passagers en 2010, plus de 4 000 emplois directs, indirects, induits, 181 millions d'euros de valeur ajoutée sur le territoire, 8 millions d'euros de taxes foncières et professionnelles pour les collectivités locales, ces activités représentent un enjeu économique majeur pour la Basse-Normandie.

### COORDONNÉES

14 rue Alfred Kastler  
Bâtiment B  
14 000 Caen  
Site : [www.pna-ports.fr](http://www.pna-ports.fr)



## Fret ferroviaire et tourisme, leviers de développement des Ports Normands Associés

### Plate-forme commune des acteurs bas-normands

A la veille du démarrage du débat public sur le projet de Ligne nouvelle Paris – Normandie, la Conférence des exécutifs bas-normands, présidée par Laurent Beauvais, Président de la Région Basse-Normandie et rassemblant les trois Présidents de Conseils Généraux – Calvados, Manche et Orne – et les cinq Présidents d'Agglomération – Communauté Urbaine d'Alençon, Caen La Mer, Communauté Urbaine de Cherbourg, Communauté d'Agglomération de Flers et Communauté de Communes de l'Agglomération Saint-Loise – a décidé de porter une position commune bas-normande en faveur de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) dans la perspective d'un projet territorial normand.

Pour la Basse-Normandie, la perspective d'une ligne à grande vitesse est une opportunité historique de développement régional que nous avons décidé collectivement de saisir en faisant le choix du consensus territorial, clé de la réussite de notre démarche.

Elle est un élément fondamental du projet territorial auquel nous souhaitons participer, projet qui s'appuie pleinement sur le concept de Paris Seine Normandie, dégagé par la « coopération » des six agences d'urbanisme de la vallée de la Seine. Pour la Région, elle s'intègre à une démarche globale intitulée Plan Stratégique Régional Normandie 2020 qui élargit et approfondit le document « pour une LGV en Basse-Normandie » porté en décembre 2010 par les membres de la conférence des exécutifs.

### L'ambition de PNA

#### S'inscrire dans le réseau portuaire de l'axe Seine...

Le Syndicat Mixte des Ports Normands Associés (PNA) porte une ambition importante afin de développer les ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg. La



G.Millegros

synergie des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg est particulièrement recherchée, ainsi que la complémentarité des vocations portuaires à l'échelle de la baie de Seine.

Seconde place transmanche après le détroit et situés à proximité immédiate des 3 grands ports de l'axe Seine, les ports de Caen -Ouistreham et Cherbourg participent directement à l'ouverture de Paris sur son espace maritime et ce jusqu'aux portes de Londres et aux côtes de l'Irlande.

Aussi, si le cœur du système portuaire est bien situé le long de la Seine, l'enjeu pour PNA est de s'inscrire dans la réalisation du réseau portuaire à l'échelle de la baie de Seine. PNA, sur la base de ses spécificités nautiques, foncières, géographiques, peut utilement et à sa mesure, apporter sa complémentarité et ses atouts aux ports du Havre, de Rouen ou de Paris.

Les ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg, dans la construction du « Seine Gateway », constituent deux portes d'accès au territoire qui doivent contribuer à la performance portuaire de l'axe Seine dans la compétition mondiale. Ainsi, Caen peut jouer pour le compte de port 2 000, le rôle d'une plate-forme conteneurs avancée vers l'ouest. De son côté, Cherbourg peut valoriser sa complémentarité avec Rouen. Si le port du Nord-Cotentin dispose de conditions nautiques exceptionnelles, son hinterland est réduit. A l'inverse Rouen est contraint par son accès nautique, mais se situe au cœur d'un bassin de consommation majeur.

À cet égard, la LNPN constitue un liant, tant pour l'activité passagers que fret, entre places portuaires dans l'union de leur force et un atout supplémentaire individuel et collectif dans la recherche d'une attractivité portuaire accrue.

### ...et valoriser ses atouts au service du développement régional

En créant Ports Normands Associés, la Région Basse-Normandie et les Conseils généraux de la Manche et du Calvados ont exprimé leur volonté de faire des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg des instruments au service du développement économique régional. Cette volonté se traduit par un effort d'investissement passé et futur important.

La mission confiée aux Ports Normands Associés est de développer la performance des ports notamment sur les segments :

- du Transmanche qui demeure l'activité principale,
- du transport maritime à courte distance en cherchant à développer les échanges intra européen,
- de la logistique intermodale et globale en recherchant une connectivité maximale des ports avec les pré et post acheminements terrestres et avec les services offerts par la filière logistique,
- de l'industrie pour les filières qui nécessitent spécifiquement des infrastructures portuaires bord à quai.

PNA se positionne donc au cœur de la chaîne de transport de marchandises et comme acteur clé du développement du tourisme en Basse-Normandie.

## Les enjeux de la LNPN pour Ports Normands Associés

### Intégrer le développement fret ferroviaire comme facteur majeur de développement du trafic...

Les ports de commerce de Caen-Ouistreham et de Cherbourg sont deux pôles par lesquels transitent des marchandises conventionnelles de nature et d'origine diverses.

Après le Transmanche, Les céréales et les engrais représentent les principaux volumes du port. Ces deux trafics constituent des points forts pour la filière alimentaire régionale. Le bois reste également une spécialité du port de Caen-Ouistreham qui tient la 4ème place en matière d'importation sur le territoire français, avec une spécificité sur les essences exotiques. La ferraille, le sel, et divers trafics complètent l'activité du port. A l'écart aujourd'hui des flux conteneurisés pourtant dominants et croissants, Caen-Ouistreham imagine son futur en s'intégrant dans le réseau des ports conteneurisés. C'est pourquoi, le port développe aujourd'hui un projet stratégique pour lui, qui consiste en l'établissement d'une liaison maritime avec le Havre au moyen d'une navette conteneurs inter-portuaire. Le lieu et l'aménagement de la future plate-forme intègre dès à présent la possibilité fret ferroviaire comme atout dans une vision multimodale de moyen et long termes. Cette possibilité sera facteurs d'attractivité et d'accroissement de son hinterland essentiellement vers le sud.

Le Port de Cherbourg, hors transmanche, traite essentiellement des colis lourds, qui constituent sa spécialité, ainsi que des vracs solides. En complément, Cherbourg a développé une liaison de feeding avec les îles anglo-normandes. Port en eau profonde, Cherbourg peut recevoir des navires de 14 mètres de tirant d'eau. C'est pourquoi, le port joue pleinement la carte de hub d'éclatement de trafic vrac à destination des îles britanniques mais aussi du continent (charbon, sel...). Concrètement, il s'agit de favoriser l'accueil de vraquiers importants, de type panamax, qui n'accèdent, à pleine charge, que dans quelques ports du range nord européen. Néanmoins pénalisé par la faiblesse de son hinterland, Cherbourg doit développer la qualité de son accessibilité ferroviaire pour être en mesure d'évacuer de façon massifiée au sud et à l'est les déchargements effectués dans le port.



Il convient d'ajouter à ce potentiel, la possibilité de développer le transport par ferroutage à destination du Royaume-Uni. Il faut, en effet, de noter que Cherbourg est le seul port ferry de la Manche avec Calais à être embranché fer. Ses terminaux Transmanche disposent de conditions nautiques remarquables permettant l'accueil



à toute heure et par tout temps de navires de dernière génération. Les 4 passerelles RoRo permettent d'envisager un développement immédiat de nouvelles liaisons maritimes.

Les Ports Normands Associés nécessitent donc, pour assurer leur développement, une intégration renforcée au réseau ferroviaire. La LNPN doit pouvoir libérer des sillons fret sur les axes Cherbourg - Caen - Paris et Cherbourg - Caen - Rouen et ainsi favoriser de façon générale les échanges de marchandises entre les ports bas-normands et l'axe Seine, principal bassin de consommation européen.

La ligne Caen - Alençon - Le Mans - Tours constitue également un axe privilégié répondant à la double nécessité :

- d'un élargissement vers le sud des hinterlands des ports bas-Normands, et des terminaux du Grand Port Maritime de Rouen couplé d'une connexion aux plates-formes de Mézidon-Canon, de l'Orne et de la Sarthe qui doivent également être mentionnées comme ports secs potentiels.
- d'un besoin de raccordement aux axes fret européens (maillon ouest du corridor ferroviaire atlantique) afin de pouvoir envisager du ferroutage et la pénétration de marché continentaux européens.

En termes d'investissements en infrastructures pour RFF, la Rocade Ouest a l'avantage de s'appuyer sur un réseau ferroviaire existant bien positionné géographiquement pour une optimisation des flux de marchandises.

### Tout en renforçant l'économie touristique portuaire...

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. 3 à 4 rotations quotidiennes entre Ouistreham et Portsmouth sont ainsi assurées par Brittany Ferries. Des lignes quotidiennes existent avec Poole & Portsmouth (Brittany Ferries) pour le Royaume Uni, et avec Rosslare (Irish Ferries et Celtic Link) pour l'Irlande. Avec 1,6 millions de passagers, les PNA constituent la 1<sup>ère</sup> liaison Transmanche à l'ouest du Détroit et proposent des itinéraires alternatifs efficaces pour les échanges entre le continent et les îles britanniques.



G.Milliet/roguies

Caen-Ouistreham et Cherbourg sont deux ports à configuration différente, mais qui 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. Des navires de croisières font ponctuellement escale au Port de Ouistreham, et prolongent leur circuit jusqu'au Port de Caen.

Cette activité assez récente et saisonnière tend à progresser depuis quelques années.

Cherbourg conserve sa prestigieuse image de port d'accueil de grands paquebots mythiques qui ont marqué l'histoire de sa grande gare maritime transatlantique.

Le port reçoit toujours des paquebots de grande capacité. Les plus célèbres fréquentent régulièrement le port. 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. 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.

Actuellement des réflexions sont menées par les acteurs locaux, et des initiatives en partenariat avec des professionnels du tourisme voient le jour, afin de promouvoir l'activité croisière.

Néanmoins, Cherbourg est limité dans l'exploitation de ce potentiel du fait de son éloignement des grands bassins de consommation.



J.Oumont-CCICC

Dans un contexte où le marché de la plaisance est toujours actif et où la filière nautique se structure en Basse-Normandie, Caen-Ouistreham et Cherbourg, avec leurs 2 300 anneaux constituent, avec Granville, les principaux ports de plaisance parmi les 30 existants en Basse-Normandie. Port Chantereyne et ses 1 500 anneaux à deux pas du centre-ville de Cherbourg, dont 300 sont réservés aux visiteurs, accueille près de 10 000 escales par an. C'est le 1<sup>er</sup> port d'escale français pour les plaisanciers. Le port de plaisance de Ouistreham situé en amont de l'écluse, à l'Est du canal, dispose de 650 places à flot très abritées. Le port de plaisance de Caen avec ses 120 places situées au cœur de la ville se révèle particulièrement complémentaire de celui de Ouistreham.

Support à de grands événements nautiques et touristiques comme la Solitaire du Figaro, ou la Tall Ship's Race, ces deux ports devraient voir leur capacité d'accueil sensiblement augmenter. 1 200 places supplémentaires au total sont projetées compte tenu du nombre croissant de demandes d'anneaux.

Portes d'entrée du territoire, les ports de Cherbourg et Caen-Ouistreham sont donc des pièces importantes du dispositif touristique national et bas-normand. Pour autant, ils doivent relever deux défis majeurs. D'abord, celle du confortement et du développement de cette activité porteuse, qui suppose une accessibilité renforcée, afin d'être en mesure de répondre aux exigences de rapi-



dité, fiabilité, modernité exigées par le consommateur de produits touristiques.

Précisément, il s'agit :

- Concernant le transmanche, de renforcer, via Caen-Ouistreham et Cherbourg, des passages portuaires alternatifs vers l'Angleterre de l'Ouest et du centre grâce à des connexions ferroviaires se rapprochant des standards de qualité et de temps de parcours existants sur le détroit ;
- Concernant le transmanche et la plaisance, de distribuer dans de meilleures conditions les flux vers Paris, et les sites normands remarquables (Mont Saint Michel, plages du débarquement, mémorial, Rouen, Le Havre, Fécamp, Giverny...);
- Concernant la croisière, de conforter l'attractivité du port de Cherbourg comme port de départ pour la croisière;
- Concernant les manifestations nautiques, de rapprocher nos ports de la région parisienne afin de multiplier les manifestations d'envergure.

Ensuite, les contraintes environnementales, sécuritaires, énergétiques, concurrentielles, économiques sont favorables au développement de modes alternatifs de transport permettant de réduire le CO<sub>2</sub>, de décongestionner les ports, de contribuer à l'aménagement et au développement économique des territoires. A l'heure des engagements internationaux pour la réduction de CO<sub>2</sub>, l'ambition de PNA est de favoriser, en application du Grenelle 2, des solutions intermodales ferroviaires pour les voyageurs particulièrement ceux empruntant le ferry. Cette ambition nécessite un effort de sensibilisation qui sera d'autant plus compris que le mode ferroviaire sera attractif.

#### ...et l'image et l'attractivité industrielle portuaire

Les Ports Normands Associés estiment que Caen-Ouistreham et Cherbourg ont un rôle important à jouer dans la préservation et le

développement de l'emploi industriel. Ports de Commerce, ils sont aussi ports industriels avec Volvo trucks à Caen-Ouistreham (plus de 2 000 emplois), et les filières énergies marines renouvelables, nautiques et navales et transformation du poisson à Cherbourg.

L'éloignement relatif de Caen et Cherbourg est un handicap. En effet, l'indispensable proximité avec les grands centres de décision en région parisienne et l'interconnexion avec les métropoles françaises et européennes sont indispensables, pour les grands donneurs d'ordres dont les sièges se situent à Lyon, à Paris, à Barcelone...

La filière émergente des énergies marines renouvelables, devraient dans la décennie à venir représenter un pôle d'activité majeur avec plusieurs centaines d'emplois à créer sur le port tant pour l'éolien en mer que pour l'Hydrolien. Il nécessitera, très probablement, outre des approvisionnements qui pourraient se réaliser par voie ferrée, l'arrivée d'employés d'autres régions de France en complément de salariés issus de Basse-Normandie. La LNPN serait alors un facteur facilitant la décision de mutation professionnelle en cohérence avec la montée en puissance de la filière.

#### Les propositions de PNA

- Insérer les PNA dans le dispositif fret « Caen - Mézidon - Le Mans - Tours » afin d'accroître l'hinterland de ses ports.
- Considérer l'itinéraire Cherbourg - Caen - Mézidon - Sequigny - Oissel - Rouen comme élément structurant de la complémentarité portuaire entre PNA et les ports de l'axe Seine et comme axe de franchissement fret privilégié de la Seine.
- Prendre en compte les enjeux de développement touristique des ports comme destination à part entière, tant pour les activités de transmanche, de plaisance, comme port de croisière.
- Positionner les PNA comme point de passage majeur passagers et fret entre les îles britanniques et anglo-normandes et le continent.

## Résumé du cahier d'acteur

Ports Normands Associés a, dès 2007/2008, affirmé sa détermination à voir accroître les rôles des ports de Caen - Ouistreham et Cherbourg dans les réseaux mondiaux d'échanges.

Cette volonté s'est doublée d'une méthode de travail intensifiant la coopération avec les ports de la baie de Seine et les ports du sud de l'Angleterre afin de développer les complémentarités.

La ligne nouvelle Paris Normandie, opportunité historique pour la Basse-Normandie, est le moyen pour ses ports de poursuivre leur modernisation et de renforcer leurs ambitions.

Indispensable pour accroître l'hinterland, jouer pleinement la carte d'avenir de la multi-modalité fret et passager, et renforcer

l'image et l'attractivité des ports de Caen - Ouistreham et Cherbourg, elle est aussi le vecteur du rapprochement des ports normands et parisiens, condition première de la dynamique et de la réussite du projet Axe Seine.

Le dossier fret de la Rocade Ouest de l'Île-de-France, trait d'union essentiel vers le sud, ne doit pas être oublié mais au contraire pleinement intégré à celui relatif à la LNPN afin d'en multiplier ses effets.

Ports Normands Associés soutient donc fortement ce grand projet « structurant » en s'investissant dans le cadre d'une démarche collective d'acteurs économiques.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)