

Bilan 2011



Port de Cherbourg SAS

Bilan 2011



Les statistiques 2011 pourraient marquer une reprise de l'activité sur le port de commerce.

En premier lieu, le retour du Barfleur sur la ligne Poole Cherbourg s'est traduit par une augmentation de 9% du trafic passagers sur la Grande Bretagne.

Le tonnage sur le port Est a atteint les niveaux que l'on connaissait avant le départ de Toyota.

L'année 2011 est une année record pour la croisière avec 31 escales et 93 762 passagers.

Pour autant ces chiffres ne doivent pas cacher les inquiétudes pour l'avenir.

La Brittany Ferries, face aux difficultés qu'elle a rencontrées en 2011 sur l'ensemble de ses lignes, a décidé d'arrêter l'exploitation du Barfleur sur la ligne Cherbourg Poole et a réduit le nombre des escales de navires rapides en 2012.

La SAS Cherbourg Terminal Vrac a dû faire face à des difficultés financières importantes et son maintien est dû à l'engagement de LDA qui a accepté de reprendre les parts de la CCICC et d'apporter de nouveaux financements pour maintenir l'exploitation du terminal vrac. Il reste toutefois à pérenniser le nouveau mode de gestion de cette société qui dans un premier temps doit limiter son activité à l'accueil de navires à quai.

L'année 2012 sera aussi une année de transition pour la SAS Port de Cherbourg qui verra son périmètre d'activité limité au port Ouest à partir du 1^{er} janvier 2013.

Il convient ainsi de rappeler que la société Port de Cherbourg SAS intervient en tant qu'exploitant du port de commerce dans le cadre d'une DSP octroyée par Port Normands Associés. Le contrat correspondant inclut la gestion du port Ouest qui regroupe le terminal ferries et le terminal croisières pour une durée de 12 ans, et la gestion du port Est qui concerne le reste des installations pour une durée qui a été portée à 4 ans, soit jusqu'à la fin de l'année 2012.

➤ PORT OUEST

* **Activité ferries :**

- **Passagers :**

Le trafic passagers est en hausse de 8,51% avec un volume de 606 819 passagers contre 559 244 passagers en 2010 qui était toutefois une mauvaise année, puisque le trafic était en recul de 17% par rapport à 2009.

Les excursionnistes, c'est-à-dire les passagers dont le séjour est de moins de 72h, représentent toujours environ 12% du nombre de passagers.

La croissance du trafic passagers est directement liée à la remise en service du Barfleur sur la ligne Cherbourg Poole, on note toutefois une légère diminution du taux de remplissage des navires rapides. La remise en service du Barfleur n'a donc pas permis à Brittany ferries d'atteindre ses objectifs et l'a conduit à arrêter l'exploitation du Barfleur le 1^o octobre dernier.

Cherbourg n'a donc plus de liaison passagers avec la Grande Bretagne depuis le 24 octobre et jusqu'à la reprise des navires rapides au mois de mars prochain.

Le calendrier d'escale 2012 prévoit aussi une diminution du nombre des escales des navires rapides qui passe de 419 à 353.

Ces perspectives, si elles sont confirmées par Brittany Ferries, se traduiront par une baisse importante du trafic avec la Grande Bretagne en 2012 de plus de 30%.





Le trafic passager avec l'Irlande est en augmentation de 6,5 % avec 197 655 passagers. Cette croissance est due au développement de l'activité passagers par Celtic Link au mois d'octobre dernier, qui profite pour cela des capacités du Norman Voyager, l'arrivée du Celtic Horizon qui a plus de capacités passagers doit permettre à Celtic Link de renforcer son positionnement sur le marché des passagers.

Irish Ferries a aussi su maintenir ses volumes grâce à sa politique de promotion des traversées au départ de Cherbourg.



- Fret transmanche

A l'inverse du trafic passagers, la remise en service du Barfleur n'a pas permis de compenser la diminution du nombre d'escales du Cotentin qui a effectué jusqu'au mois d'octobre 2 rotations par semaine entre Poole et Santander et donc qui n'a réalisé que 3 escales par semaine à Cherbourg au lieu de 5 en 2010.

Le trafic fret avec la Grande Bretagne accuse alors une nouvelle baisse de 15% avec 25 109 PL en 2011 contre 29 629 en 2010. Le trafic avec l'Irlande reste stable (+0,9%), et on enregistre donc une baisse de 8% du trafic fret transmanche avec 51 342 PL en 2011 au lieu de 55 622 en 2010.

L'attractivité des lignes avec Rosslare est encore une fois démontrée et les navires ont d'excellents taux de remplissage, ce qui limite, bien sûr, le potentiel de croissance du trafic avec l'Irlande en l'état actuel des capacités mises en place.

En revanche, les traversées vers la Grande Bretagne au départ de Cherbourg, constituent une offre qui ne répond plus aux attentes des transporteurs pour le fret.

En effet, alors que les lignes de la Manche ouest sont victime de la pression concurrentielle du Détroit, Cherbourg est de surcroît en position de faiblesse par rapport à ses voisins et en particulier au port de Caen Ouistreham.

Caen représente une économie de 50 kilomètres par rapport à Cherbourg à partir d'Avranches. Si on estime le coût kilométrique d'un poids lourds, toutes nationalités confondues, à 1€, Caen, en plus du gain de temps, représente une économie de 50€ pour le transporteur.

Par ailleurs, l'autoroute des estuaires continue vers le nord de la France, et aussi l'A28, facilitent également l'accès aux ports du Havre, de Dieppe et bien sûr le Détroit.

L'augmentation du nombre d'escales du Cotentin en 2012 (5 escales par semaine) qui est due au fait que le Cotentin n'effectuera qu'une rotation par semaine sur l'Espagne, n'aura donc qu'un impact limité sur le trafic fret, avec au plus le maintien des volumes qui ont transité sur le Barfleur en 2011.

L'évolution du trafic fret transmanche apparaît donc liée à l'attractivité des lignes directes entre Cherbourg et l'Irlande qui permettent d'offrir trois départs par semaine et d'éviter aux transporteurs de transiter par la Grande Bretagne via les liaisons ferry en mer d'Irlande.

Ces lignes sont aussi utilisées pour l'exportation en Irlande des véhicules Peugeot PSA et Renault. Les volumes sont toutefois en baisse par rapport à 2011 avec 13 681 VL au lieu de 16 922 en 2010, cette baisse est due à la diminution de la demande en Irlande.

* **Croisières**



L'année 2011 est une année record pour les croisières avec 32 escales dont 6 inaugurales et 93 762 passagers.

La compagnie MSC a pour la première année positionné le port de Cherbourg sur ses circuits de mini croisières ; Cherbourg est donc devenu port d'embarquement lors des 9 escales du MSC Opéra (embarquement de 508 passagers et débarquement de 570).

MSC n'a pas souhaité reconduire cette formule en 2012 mais cette première expérience a permis à MSC de valider le niveau de service du port de Cherbourg pour ce type d'escales et Cherbourg doit profiter de la croissance du marché de la croisière en France pour se positionner sur ce type d'escales.

Malgré l'annonce de la Cunard de ne pas prévoir d'escales du Queen Mary 2 à Cherbourg, le niveau d'activité va rester très satisfaisant en 2012 avec 22 escales réalisées par 14 compagnies différentes, avec 4 escales inaugurales.

* Travaux

Le montant des investissements réalisés sur le port ouest s'élève à 3 700 000€.

Outre les travaux de gros entretien sur les outillages, ce montant inclut l'achat de la passerelle n°6 qui remplace la passerelle n°3 accidentée le 30 novembre 2010.

La nouvelle passerelle a été construite en à peine 2 mois, elle a été réceptionnée début mai, dans les ateliers de la société Ravestein à Deest (Hollande) et a été mise en service le 23 mai.

La passerelle n° 6 est capable de desservir les plus gros car-ferries du fait de ses dimensions et des charges qu'elle peut accepter. Elle est aussi particulièrement adaptée aux navires rapides puisqu'elle permet d'organiser le déchargement et le rechargement simultanés des navires, et donc de raccourcir les durées d'escales.

Des travaux complémentaires seront réalisés en 2012 sur les ouvrages de génie civil (culée) pour permettre d'utiliser la passerelle au maximum de ses capacités. Les restrictions d'exploitation pendant la saison n'ont toutefois pas de conséquences sur le bon déroulement des escales pour les compagnies.



Caractéristiques techniques de la passerelle n°6 :

La passerelle n°6 est une passerelle flottante dont les principales caractéristiques techniques sont :

- Longueur : 68 m
- Largeur de la raquette (coté mer) : 30 m
- Largeur de la voie routière : 9,8m
- Poids de la passerelle : 900 t.

➤ PORT EST

Sur le port Est, l'augmentation du tonnage 189 177 t au lieu de 74 043 t marque le démarrage de l'activité vrac qui devient la principale activité sur le port Est.

L'année 2011 est aussi marquée par un nombre important d'escales de colis lourds, activité qui met en valeur le savoir faire du port qui constitue indéniablement un atout pour Cherbourg, dans le cadre du développement futur des EMR.

On relève aussi la montée en puissance régulière du service conteneurs sur les îles anglo-normandes opéré par la compagnie Huelin Renouf.

*** Le trafic vrac**

La SAS Cherbourg Terminal Vrac a dû revoir le mode de gestion du terminal en limitant son activité à l'accueil des navires à quai.

L'objectif initial du trafic de charbon était de servir de port d'éclatement pour le Royaume Uni, en particulier la côte Ouest.

L'évolution du marché anglais, avec la diminution des cours du gaz, la disponibilité des terminaux hollandais qui ont souffert de l'absence de reprise dans la sidérurgie, et aussi le repositionnement du principal importateur sur Le Havre du fait des retards pris dans la mise en place des installations, n'ont pas permis à Cherbourg Terminal Vrac d'atteindre les objectifs commerciaux qu'elle s'était fixés sur le marché anglais.

Cherbourg s'est positionné sur le marché français du charbon industriel, dont le volume global est beaucoup plus faible, mais peut se faire avec des navires Panamax, manutentionnés directement au Quai des Flamands. Le concept de port offshore est provisoirement mis de côté, le but étant de suivre la demande du marché.

La grue flottante, qui est louée à une société hollandaise, a ainsi été repositionnée en Colombie.



Cherbourg Terminal Vrac s'est aussi positionnée sur un trafic de sel pour le compte de la société Alpha Commodities, avec le débarquement au mois d'août d'un navire Panamax en provenance d'Australie.

Les 70 000 t débarquées sont stockées sur le port et Cherbourg terminal Vrac réalise les prestations d'ensachage et de criblage pour le compte d'Alpha Commodities. Les conditions météorologiques très clémentes cet hiver, freinent toutefois la montée en puissance de cette activité.

Cherbourg Terminal Vrac a allégé 2 navires Panamax de charbon en provenance du Venezuela et d'Afrique du Sud. Le tonnage débarqué est de 52000 t, la totalité est destinée aux industriels français. La montée en puissance dépend des résultats des appels d'offres en cours.

Afin d'offrir à ses clients des conditions économiques satisfaisantes pour l'acheminement de leurs produits au départ de Cherbourg, Cherbourg Terminal Vrac envisage la mise en place d'une navette fluviomaritime avec le port de Paris.

Cherbourg Terminal Vrac s'est aussi positionnée sur un trafic de coke de pétrole qui représente 40 000 t par an, soit entre 4 et 6 escales.

Enfin, Cherbourg Terminal Vrac a aussi traité des trafics de matériaux de carrières (14 658 t de ballast à destination de Bayonne) et des ferrailles.

Le trafic d'exportation de ferraille est toujours en progression en 2011, avec un tonnage de 12 317 t, en augmentation de 26% par rapport à 2010 : 3 escales ont été réalisées par la société FMC Recyclage qui est installée sur le port, et 2 escales par un nouveau chargeur en 2011, la société Mazeau, basée à Gisors.

Si le Terminal Vrac est maintenant bien référencé par les chargeurs et les armateurs, l'activité en 2012 restera très dépendante de l'évolution des marchés ; l'engagement de LDA reste toutefois le meilleur gage de réussite de ce projet.

* Les autres trafics sur le port Est

✳ **Le service conteneur avec les îles anglo-normandes :**

Le service opéré par la compagnie Huelin Renouf a représenté en 2011, 51 escales et 582 conteneurs, soit une progression de 53% par rapport à 2010.

Le Huelin Endeavour fait escale à Cherbourg toutes les fins de semaine, dans le cadre d'une rotation qui lui permet de desservir Jersey, Guernesey, Aurigny et Southampton.



Ce projet concrétise un objectif souvent affiché de favoriser les contacts commerciaux entre le département de la Manche et plus généralement la Basse-Normandie et les îles anglo-normandes. L'opérateur à Cherbourg est la société Mesguen.

✳ **Eoliennes :**



On constate, en 2011, un ralentissement de cette activité développée par SDV Cherbourg Maritime, puisqu'elle n'a représenté que 3 escales en 2011 au lieu de 8 en 2010.

Cette activité dépend directement du nombre de permis de construire délivrés dans la région.

* **Marchandises dangereuses :**

Explosifs :

Les explosifs ont représenté, en 2011, 14 escales, soit en diminution par rapport à 2010 avec deux escales de moins et un tonnage en baisse de 13% avec 1 240 t. Cette baisse d'activité confirme la tendance observée en 2010, Cherbourg demeure toutefois présent sur ce trafic de niche pour lequel des aménagements spécifiques ont été réalisés au nord du terre-plein des Flamands.

Matières nucléaires :

Avec 4 escales contre 11 en 2010 et 770 t, le trafic de matières nucléaires est au plus bas en 2011.

* **Colis lourds :**

L'activité colis lourds est en progression avec 38 escales et un tonnage de 11 077 t. Ces colis sont à destination de l'EPR mais transitent aussi pour des industriels locaux : DCNS et ICAN.

* **L'élévateur transbordeur et la forme de radoub**

En marge de l'activité de commerce, la SAS Port de Cherbourg exploite la forme de radoub qui est exclusivement utilisée par les navires de pêche ; 12 navires sont entrés en forme en 2011 soit un chiffre d'affaires en baisse de 17%.

En 2011, comme l'an dernier, l'activité a été très faible avec seulement 3 opérations de mise à sec dont 2 navires rapides et un navire de grande plaisance.

* **Les investissements**

Le montant des investissements réalisés sur le port Est, s'élève à 255 000 €, il s'agit essentiellement d'opérations de maintenance lourdes sur les grues Liebherr et sur l'élévateur à bateaux et d'interventions sur les hangars.

PORT DE CHERBOURG SAS

Statistiques du mois de: DECEMBRE 2011

	DEC 2011	DEC 2010	%	12 MOIS 2011	12 MOIS 2010	%	Année mobile	Année 2010	%
Escales									
Escales Car ferries	44	59	-25,42	1 176	1 169	0,60	1 176	1 169	0,60
Autres	8	18	-55,56	199	219	-9,13	199	219	-9,13
Total escales	52	77	-32,47	1 375	1 388	-0,94	1 375	1 388	-0,94
Trafic passagers									
Passagers Car ferries	12 118	12 964	-6,53	606 819	559 244	8,51	606 819	559 244	8,51
Autres				93 762	60 167	55,84	93 762	60 167	55,84
Total Passagers	12 118	12 964	-6,53	700 581	619 411	13,10	700 581	619 411	13,10
Trafic vehicules car ferries									
Voitures	3 788	3 704	2,27	178 502	158 836	12,38	178 502	158 836	12,38
Vehicules utilitaires	3 705	4 052	-8,56	51 342	55 622	-7,69	51 342	55 622	-7,69
Trafic fret									
Tonnage vehicules car ferries	50 395	54 891	-8,19	825 935	860 778	-4,05	825 935	860 778	-4,05
Tonnage marchandises car ferries	63 326	65 517	-3,34	875 218	919 419	-4,81	875 218	919 419	-4,81
Tonnage autres marchandises	16 711	14 353	16,43	189 180	74 047	155,49	189 180	74 047	155,49
Total fret	130 432	134 761	-3,21	1 890 333	1 854 244	1,95	1 890 333	1 854 244	1,95

