

Saint-Contest, le 3 mars 2025

COMMUNIQUE DE PRESSE

Bilan 2024 – Perspectives 2025

Les résultats positifs du bilan 2024 de Ports de Normandie confirment son rôle stratégique dans le dynamisme et l'attractivité économique de la région. En soutenant activement les secteurs de l'agroalimentaire, de la construction, du tourisme et de la transition écologique, Ports de Normandie constitue un partenaire incontournable des grandes filières économiques régionales.

La principale satisfaction de l'année 2024 provient du nombre de clients qui font confiance à nos ports, ainsi qu'en attestent les implantations de TSM et Padmos à Dieppe, les réponses à nos appels à manifestation d'intérêt à Cherbourg, ou la modernisation de la flotte de Brittany Ferries à Ouistreham.

Avec un niveau d'investissement ambitieux. Ports de Normandie poursuivra ses efforts tant sur le soutien aux projets porteurs de valeur ajoutée — qu'il s'agisse d'innovations industrielles, ou de transitions écologiques — que sur l'entretien et la modernisation de son patrimoine portuaire. Une stratégie tournée vers l'avenir pour renforcer encore davantage le rayonnement économique de la Normandie.

BILAN 2024



1. COMMERCE - les passagers en hausse sensible, les marchandises en légère croissance

Escales : 3 257 (+ 1,34 %)

Passagers : 2 153 687 (+ 13,26 %)

Tonnage : 6 449 315 T (+ 1,5 %)



Federal Hudson dans les écluses de Ouistreham le 18 décembre 2024
 @EricDestable

En 2024, l'activité « passagers » poursuit **sa belle dynamique** (+ 13 %). Sur le transmanche, Royaume-Uni (+ 6,5 %) comme Irlande (+ 6%) attirent de plus en plus de passagers. Quant à la croisière, sa croissance est exceptionnelle (+ 67 %).

Côté marchandises, la croissance - bien que plus modérée - est aussi au rendez-vous après une baisse marquée du tonnage en 2023. Conventionnels (+ 7 %) comme Transmanche (+ 0,5%) sont au vert avec un fret transmanche stable sur le Royaume-Uni (- 0,13 %) et en croissance sur l'Irlande (+ 1,5 %).



Passagers Transmanche : augmentation généralisée

Les lignes transmanche ont **connu une hausse de 6,36 %** (environ + 110 000 pax), dans la tendance du marché. La progression présente toutefois une intensité différente selon les destinations.



Déchargement du ferry à Ouistreham - @EricDestable

Les lignes avec le Royaume-Uni progressent, à l'échelle de Ports de Normandie, de 6,46 % (environ + 80 000 passagers). Dans le détail, le port de Caen-Ouistreham (815 995 pax) affiche la plus forte dynamique avec près de 10 % d'augmentation, sans toutefois retrouver le niveau d'avant COVID (- 90 000 pax), alors que le port de Dieppe poursuit sa belle progression (+ 4.68 %), et dépasse nettement ses niveaux de trafics pré-covid (376

216 pax en 2019 / 409 698 pax en 2024).

Sur le port de Cherbourg (222 548 pax), l'activité Royaume-Uni marque un léger repli (- 1,54 %). Les 4 000 passagers manquants sont à mettre en relation avec l'arrêt, en cours d'année, de la ligne avec Guernesey (- 8 000 pax).

Les lignes avec l'Irlande depuis le port de Cherbourg continuent de progresser (près de 6 %). Cette hausse s'inscrit dans la dynamique initiée depuis 2022 où le trafic avait déjà retrouvé le niveau de 2019. Le port de Cherbourg enregistre ainsi un nouveau record avec 344 913 passagers. En complément du WB Yeats, désormais installé depuis plusieurs années sur la route Dublin-Cherbourg, le maintien du Stena Vision jusqu'à fin octobre 2024 et l'offre de Brittany Ferries avec le Salamanca et le Santana ont activement participé à cette croissance.

L'Irlande représente désormais 60 % du trafic ferry du port de Cherbourg. La volumétrie du marché Irlande à partir du port de Cherbourg est supérieure de 50 % à celle du marché UK.

Trois éléments à observer en 2025 :

- **L'arrivée, au printemps, du Guillaume de Normandie**, en remplacement du Normandie. Plus confortable, offrant davantage de services et respectueux de l'environnement avec sa motorisation hybride GNL, ce navire est un atout supplémentaire pour accroître l'attractivité de la ligne Ouistreham-Portsmouth, la plus fréquentée de l'Ouest.
- **Le retrait du Stena Vision** (3 rotations/semaine) et, à ce stade, son non-remplacement par un autre navire, va amputer l'offre Irlande à partir du port de Cherbourg et pourrait conduire à l'affaiblissement du volume de passagers Irlande.
- Enfin, **la directive EES - Entry Exit System** - visant à renforcer les contrôles à l'entrée de l'espace Schengen, n'a finalement pas été mise en œuvre à l'automne 2024. Son déploiement est possible en 2025. Il se ferait de manière progressive afin d'en atténuer l'impact sur les passagers et le fonctionnement des ports.



Quand la croisière monte en puissance...

Cette activité a connu une croissance de 67 % par rapport à 2023 avec un nombre d'escales progressant de presque 30 % et un nouveau record battu en nombre de passagers (360 533).



*Le Queen Victoria à Cherbourg au quai de France
©PortsdeNormandie*

Le port de Cherbourg est clairement le principal acteur de cette dynamique avec 359 082 passagers. La croisière y est devenue, en 2024, le principal segment de l'activité passagers, devant le Transmanche Irlande (344 913) qui a pourtant aussi battu un record cette année.

Le nombre de paquebots (63), leur taille pour la plupart supérieure à 250 m, la fidélisation des compagnies comme MSC, AIDA, Carnival UK ainsi que le maintien des taux de remplissage élevés des navires expliquent cette croissance.

Avec 7 paquebots au lieu de 12 l'an passé, le port de Caen-Ouistreham affiche un repli de 56 % du nombre de croisiéristes (1 451 passagers).

2025 devrait être en retrait avec environ 60 paquebots attendus au lieu des 70 reçus en 2024. Cette tendance, constatée à l'échelle des ports Atlantique français, semble provisoire, le taux de réservation pour 2026 étant d'ores et déjà élevé.

Fret transmanche : le trafic se stabilise

Le trafic transmanche, en nombre de poids-lourds, se stabilise à 197 403 unités (+1,58 %) après la baisse de 7,29 % en 2023. Cette progression concerne le Royaume-Uni (+ 0,86 %) comme l'Irlande (+ 2,56 %).

Dans le détail, les lignes avec le Royaume-Uni croissent respectivement de 3,6 % à Caen-Ouistreham (81 202 PL), 10,8 % à Cherbourg (7 525 PL) mais reculent de 9,6 % à Dieppe (24 335 PL).

Les résultats Royaume-Uni et Irlande, à l'échelle de Ports de Normandie, se stabilisent après 5 années de variations très fortes :

- Sur le Royaume-Uni, 2024 semble marquer la fin de la spirale baissière entamée en 2019. Ports de Normandie a en effet connu, en 5 ans, une érosion de 27 % du nombre de Poids-Lourds due à la baisse structurelle des échanges entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne (Brexit et COVID) et à une offre surabondante sur le Déroit (Eurotunnel inclus).



Poste transmanche – Cherbourg @JeromeHuyvet.com

- **Quant à l'activité Fret Irlande** qui avait triplé en 2021 (de 35 000 à 100 000 PL) puis s'était érodée de 20 % en 2022/2023, elle **enregistre en 2024 un rebond qui semble marquer une certaine stabilisation.**

Deux évènements sont à retenir en 2025 :

- Le **déploiement au printemps du Guillaume de Normandie** à Caen-Ouistreham apportera une capacité fret supplémentaire appréciable pour les traversées les plus demandées grâce à son linéaire garage plus important.
- Le **lancement de l'autoroute ferroviaire** entre le port de Cherbourg et Bayonne, ouvrant de nouvelles perspectives de trafic Royaume-Uni/Irlande.

Fret conventionnel : 2024 constitue, encore, une bonne année

Le trafic conventionnel (1 136 296 tonnes) est **en croissance de 7 %**. C'est un bon résultat, qui marque le rôle de soutien à l'économie régionale. Ce sont, en effet, principalement les **filières de production** (céréales), de **construction** (granulat) et de **transformation** (EMR, bentonite, oléagineux) qui tirent cette croissance

- Construction : - 2,15 % à 363 904 T.

Le secteur de la construction, dans un contexte BTP morose, affiche une contraction de 2,15 %. Cette baisse est principalement liée à l'absence de trafic laitier (- 19 000 T à Caen-Ouistreham) et à la diminution des importations de bois (- 3 000 T à Caen-Ouistreham) alors que l'activité granulat, principalement localisée à Dieppe, progresse de 14 000 T (+ 5 %).

- Agro-alimentaire : + 16 % à 459 379 T.

La baisse de 13 % en 2023 est corrigée par **la hausse de 16 % en 2024** (+ 68 000 T). **La reprise de l'activité Céréales (+ 21,16 % / + 61 000 T) à Caen-Ouistreham** explique l'essentiel de la progression de la filière agro-alimentaire avec la reprise des engrais (+ 17,53 % / + 9 000 T). L'import d'oléagineux à Dieppe poursuit sa progression et participe également de ce redressement (+ 36,79 % / + 6 000 T). En revanche, la nourriture animale diminue de près de 50 % (- 49,52 % / -12 000 T) alors que l'importation de mélasse est quasi stable en volume (- 6,45 % / - 1 000 T).

- Divers : + 6,23 % à 313 013 T :

La hausse de cette activité est portée par les ports de Cherbourg et de Caen-Ouistreham.

A Cherbourg, cette progression en volume (+ 19 000 T) est essentiellement due au **trafic d'éoliennes en mer des parcs de Fécamp et de Dieppe-Le-Tréport**. Les expéditions de mâts et assemblés, turbines et pales vers le parc de Fécamp se sont achevées au printemps 2024 alors que DEME, installé sur le port de Cherbourg, a reçu, stocké puis réexpédié les ancrages des fondations du parc de Dieppe le Tréport. Ces activités ont généré 139 648 T de manutention (+ 14 000 T / + 14,3 %).

L'activité colis avec 16 105 T passées sur les quais (+ 11 000 T / +183,64 %), en lien avec les EMR, à Cherbourg participe également de la progression.

Au port de Caen-Ouistreham, cette croissance concerne essentiellement :

- Le **redémarrage de l'activité ferraille** dont les tonnages étaient tombés à 3 500 T en 2022. En 2024, 58 856 T (+ 8 000 T / + 16,37 %) auront été exportées depuis le terminal de Blainville.
- Le **maintien à bon niveau du trafic Bentonite** (+ 7 000 T / + 20,50 %) implanté sur le port depuis quelques années maintenant.

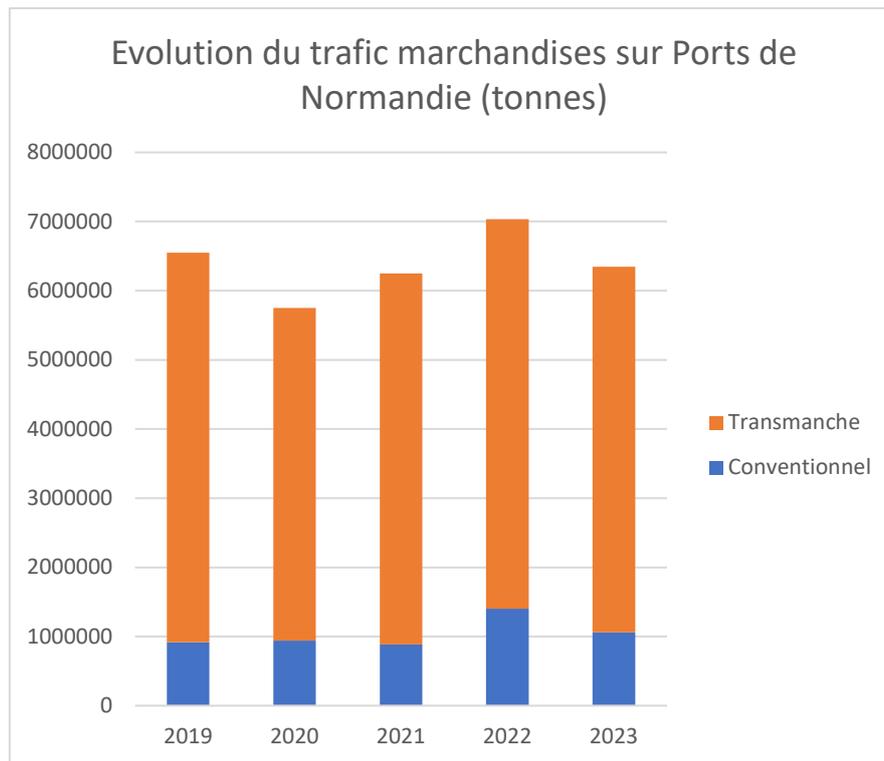
Les trafics en baisse concernent :

- Colis à Caen-Ouistreham (- 7000 T / - 100 %), du fait de l'absence de projets industriels à proximité.
- Le trafic d'éoliennes à Dieppe, en repli pour la seconde année consécutive (- 2000 T / - 32 %) souligne le ralentissement des projets de parcs terrestres

- Les dangereux à Cherbourg (-1000 T / - 31%)

Les perspectives pour 2025 concernent :

- **La poursuite de la dynamique éolien en mer sur le port de Cherbourg** avec l'avancée concomitante du Parc éolien en mer du Calvados et la poursuite de celui de Dieppe-Le Tréport, ainsi que l'expédition de pales depuis l'usine GE-LMWP.
- La poursuite de la **diversification à Caen-Ouistreham** avec notamment le démarrage **potentiel d'un trafic pétrolier fin 2025**.
- A Dieppe, le début des **travaux de génie civil de l'EPR de Penly** devrait générer les premiers trafics.



2. PÊCHE

En cumulant les apports en criée de Cherbourg et de Dieppe ainsi que le point débarque de Ouistreham, le tonnage pêche 2024 s'élève à 13 060 T, soit une baisse de 1,69 % (- 224 T).

C'est la 3^{ème} année consécutive que Ports de Normandie dépasse la barre des 13 000 T malgré un environnement difficile : quotas, Brexit, pouvoir d'achat, impact climatique...

L'abondance de la Coquille Saint-Jacques en est le principal facteur explicatif.

La baisse globale est le résultat de tendances opposées :

- D'un côté, la criée de Cherbourg et le point de débarque de Ouistreham, sont en recul respectif de 10,03 % et 9,45%
- De l'autre, la criée de Dieppe affiche une croissance soutenue à + 9,63 %.

Dans le détail, **le tonnage 2024 à Cherbourg s'établit à 4 579 T** (- 10,03%), pour un chiffre d'affaires transactionnel de 11 981 441€ (15,84%) avec un prix moyen/Kg de 2,62€ également en recul. Ce tonnage ne concerne que les apports passés sous criée. Environ 1 500 T de pétoncles sont également débarquées à Cherbourg, mais sans être vendues en criée.

Ce résultat négatif est principalement à mettre en relation avec la perte du navire hauturier Carpe Diem III. Pour mémoire, la flottille hauturière avait déjà été impactée par l'arrêt de 2 unités dans la cadre du PAI Brexit en 2023. Cette nouvelle perte d'unité amène la flottille hauturière cherbourgeoise à 4 navires. Ce déficit d'apport est aggravé par un nombre important de navires côtiers à l'arrêt sur la période estivale par manque d'intérêt économique d'aller en mer.

Afin de retrouver un volume nécessaire à **l'équilibre économique de la criée, 3 enjeux commerciaux** sont identifiés

- Nécessité de **développer les activités annexes** : pétoncles et accueil des navires extérieurs (Belges/Pays-Bas)
- **Réouverture du Port de Dielette** pour l'accueil des navires Anglo-normands (crustacés, poissons de ligne)
- **Développement des services** (location viviers, manutention, stockage en frigos...)

A Dieppe, Le tonnage 2024 s'élève à 6 097 T (+ 9,64%) pour un CA transactionnel de 17 411 474 € (- 4,22 %), soit un prix moyen de vente de 2,86 €/kg.

La Coquille Saint-Jacques constitue le facteur explicatif de cette hausse. Elle progresse à nouveau de 11,69 % en 2024 (+ 547 T environ), tandis que l'arrivage de poissons est quasi stable -1,24% (- 9 T).

La quantité de Coquille Saint-Jacques débarquées à Dieppe depuis 2019 a cru de plus de 46%.

La spécialisation de la criée de Dieppe autour de ce produit grandit chaque année. Celle-ci représente désormais 85% des tonnages traités en criée. Toutefois, La baisse du prix moyen de la Coquille constitue un indicateur d'attention quant au niveau de saturation du marché.

Ainsi, l'effet volume ne compense pas l'effet prix qui chute en moyenne 12,53%, dégradant le chiffres d'affaires transactionnel de la criée.

Le poids grandissant de la criée de Dieppe dans l'ensemble Ports de Normandie se confirme. Elle représente désormais 46% du tonnage total « passage sous criée » + débarque à Ouistreham, quand ce taux était de 39% en 2019.

Le point de débarque de Ouistreham affiche une baisse de -9,46% pour atteindre 2 384 T, ce qui représente la volumétrie moyenne débarquée depuis 5 ans.

Les perspectives de la filière en 2025 sont marquées par le redémarrage des négociations Brexit, et le niveau des cours chahutés en 2024.



3. PLAISANCE

Le nombre d'escales plaisance a progressé de 1,71 % pour s'établir 7 025 escales en 2024. Cette hausse ne suffit toutefois pas à rattraper le niveau avant COVID qui se situait plutôt autour de 7 500 escales.

Dans le détail, la **tendance est à la hausse à Dieppe** (+ 3,53 % - 2 200 escales), **et Caen-Ouistreham**, (+ 12,91% - 901 escales) mais en **baisse à Cherbourg** (- 1,51 % - 3 924).

Malgré cette baisse Cherbourg représente 55% des escales de l'ensemble Ports de Normandie.

Ce résultat positif est entaché par la baisse sensible du nombre de nuitées : - 10,63% (25 220 nuitées). La météo maussade au printemps et à l'été est probablement un facteur explicatif de ce mauvais résultat.

Cette baisse est particulièrement marquée à Dieppe : - 19,45% (7 534 nuitées). Cherbourg enregistre une diminution de 8,31% (13 655 nuitées) alors que Caen-Ouistreham progresse de 1,31% (4 031 nuitées).

En conséquence la durée moyenne de séjour qui était de 4,08 nuits en 2023, passe à 3,59 jours. C'est une demi-journée en moins.



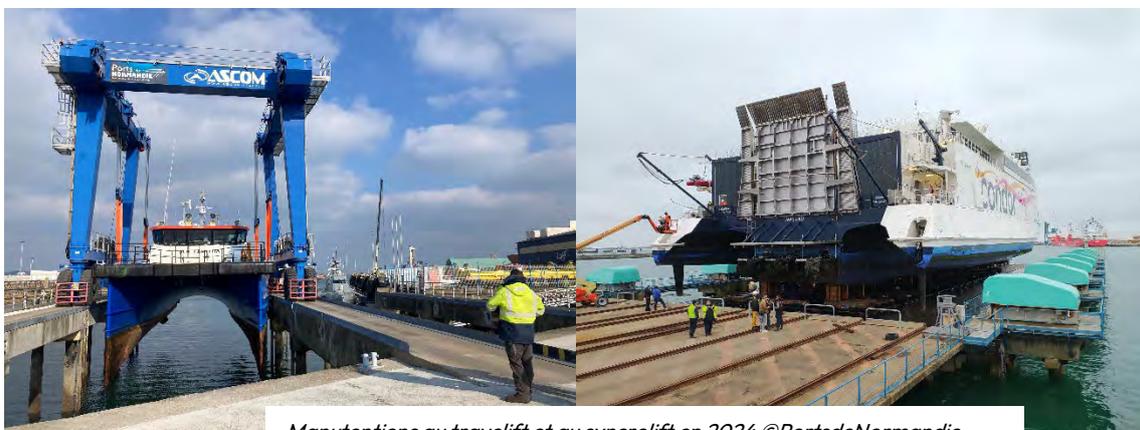
4. REPARATION NAVALE

Avec de 358 mises à sec en 2024, Ports de Normandie enregistre une progression marquée de 12,93 %. Ce niveau d'activité n'avait jamais été atteint depuis la création de Ports de Normandie en 2019.

Cette **croissance est portée par le port de Dieppe en hausse de 35,88 %**, après une année 2023 creuse (-17,61%). Avec 178 manutentions, la Régie des activités du port de Dieppe dépasse nettement son ancien record (161 manutentions). Ce bon résultat est la suite d'une **stratégie de diversification des activités vers les navires de servitudes** qui permettent d'optimiser les périodes de plus basses activités de la réparation navale liée à la pêche.

Bien qu'en baisse de 3,23%, le port de **Cherbourg conserve un niveau haut d'activité** avec 180 manutentions (- 6 manutentions), très proche de l'activité dieppoise.

Cette baisse est à corréliser avec l'indisponibilité du travelift à la suite de tempête Darragh de décembre 2024, et à la baisse du segment des « divers » (navire de travail, passagers, bateau d'exception...) de l'activité travelift (- 12 manutentions)



Manutentions au travelift et au syncrolift en 2024 ©PortsdeNormandie

Avec 6 manutentions, le syncrolift connaît un record depuis la création de Ports de Normandie en 2019.

BILAN TRAFIC 2024 EN SYNTHÈSE

- Transmanche : + 6,36 % pax / + 0,51 % en tonnage / + 1,58% en PL
- Conventionnel : + 6,94 % en tonnage
- Croisière : 70 escales, 360 533 pax
- Pêche :
 - Cherbourg : - 10,03 % en tonnage / - 15,84 % en Chiffre d’Affaires
 - Dieppe : + 9,64 % en tonnage / - 4,22% en Chiffre d’Affaires
- Réparation navale : 358 mouvements
 - - 3,23 % à Cherbourg
 - + 35,88 % à Dieppe
- Visiteurs plaisance
 - - 1,51% bateaux à Cherbourg / - 8.31% nuitées
 - + 12,91% Caen-Ouistreham / + 1,41 % nuitées
 - + 3,53% de bateaux à Dieppe / -19,45 % de nuitées

PERSPECTIVES 2025

1 - CONFORTER NOTRE PLACE DE LEADER DU TRANSMANCHE A L’OUEST DU DETROIT

Le transmanche reste l’activité n°1 de Ports de Normandie qui poursuit, après la phase Brexit, la transformation de ses terminaux avec un axe fort : la décarbonation.

L’alimentation des navires à quai

Pour atteindre une réduction d’au moins 55 % des émissions de gaz à effet de serre d’ici 2030 et viser la neutralité climatique à l’horizon 2050, le secteur maritime et notamment les ports doivent intensifier leurs efforts.

Dès le 1^{er} janvier 2030, les ports européens seront tenus de fournir une alimentation électrique à quai aux porte-conteneurs et aux navires à passagers, proportionnellement au nombre et à la durée des escales.

Les trois ports de Ports de Normandie : Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe sont **directement concernés**. Pour financer ces projets, Ports de Normandie a obtenu récemment une subvention européenne de 10,7 millions d’euros via le programme AFIF (Alternative Fuels Infrastructure Facility).

- **Caen-Ouistreham : pionnier**, le port accueillera dès le printemps 2025 le *Guillaume de Normandie*, très récemment baptisé en Espagne. Ce navire hybride fonctionne au GNL et à l’électricité. Pour le recevoir, des travaux de modification de la défense DAC 8 sont prévus pour optimiser la consommation énergétique au départ du ferry. Budget : 4 M€ pour le terminal ferry et 1,77 M€ pour le raccordement assuré par ENEDIS. La consultation publique pour les travaux à Ouistreham est actuellement ouverte, avec un

démarrage prévu au printemps 2025 concomitamment avec l'arrivée du nouveau ferry.

- **Cherbourg : avant-gardiste**, le port se distingue par une puissance d'alimentation envisagée de 27 MVA pour accueillir ferries et navires de croisière. Budget : 20,6 M€ pour les ferries et 11,5 M€ pour la croisière.
- **Dieppe** : lancement des études avec un budget de 150 K€ pour les analyses préliminaires et une estimation de 3 M€ pour les futurs travaux.

Ports de Normandie est soutenu à hauteur de 10,74 M€ par l'Union Européenne pour aider au déploiement de l'électrification des quais à Ouistreham et Cherbourg.

Achèvement du terminal de feroutage au port de Cherbourg



1^{er} train d'essai – Terminal de Feroutage de Cherbourg@A.Soubigou-leCotentin

Le port de Cherbourg franchit **une étape déterminante dans la décarbonation du transport de marchandises** en Europe avec un début d'activité en 2025.

En décembre dernier, un **premier train d'essai a réalisé avec succès** son trajet jusqu'au port de Cherbourg, validant ainsi le bon fonctionnement des infrastructures ferroviaires cherbourgeoises et préparant le terrain pour la reprise du trafic ferroviaire.

À partir du printemps 2025, un train chargé de semi-remorques reliera Cherbourg à Bayonne, traversant le centre-ville avant de **desservir des destinations stratégiques comme l'Espagne, la Grande-Bretagne et l'Irlande**. Un pas significatif pour **réduire l'empreinte carbone du transport de marchandises** : en effet, chaque train, capable de remplacer 42 camions, permettra d'éviter l'émission de 30 000 tonnes de CO2 par an.

Ce projet, d'un budget global de plus de 17 millions d'euros, est financé par :

- Région Normandie : 1,7 M€
- Département de la Manche : 850 K€
- Communauté d'agglomération du Cotentin : 285 K€
- Ports de Normandie : 8,7 M€
- Union Européenne : 1,4 M€
- Cherbourg Port : 4 M€

Les prochaines étapes du projet concernent les derniers aménagements, comme le raccordement des réseaux, le marquage au sol et l'installation du grillage séparant le terminal de la ZAR. D'autres tests sont prévus d'ici le lancement commercial de l'activité.

Ce projet incarne une ambition forte : **faire de Cherbourg un maillon essentiel du fret ferroviaire ouest-européen tout en répondant aux enjeux environnementaux actuels.**

La Croix Morel : futur hub économique au service du port

Identifiée depuis 2006 comme **une zone stratégique pour le développement économique** lié au port. Sa localisation privilégiée — à proximité du port et bénéficiant d'une bonne desserte routière — en fait un espace idéal pour **accueillir des entreprises tournées vers les activités portuaires, le développement des énergies marines renouvelables et les chaînes logistiques transmanche.**

Croix Morel@Biplan-L.Pouyadoux



Les différentes étapes du projet :

- JANVIER-MARS 2021 : Concertation publique
- PRINTEMPS 2024 : Dépôt des dossiers réglementaires
- AOUT-SEPTEMBRE 2024 : Enquête publique
- JANVIER 2025 : Avis favorable attendu du commissaire enquêteur pour la mise en compatibilité du PLU
- DEBUT 2025 : Appel d'offres pour les fouilles archéologiques
- MI-2025 : Réalisation des fouilles
- FIN 2025 : Appel d'offres pour les travaux
- 2026 : Démarrage des travaux

Un budget et des engagements environnementaux. Le coût prévisionnel du projet s'élève à 4,7 M€ HT, dont 3,2 M€ consacrés aux travaux, inclus :

- 1,57 M€ pour les mesures environnementales "éviter, réduire, compenser" (ERC)
- 200 000 € pour l'aménagement d'un espace public résultant de la concertation

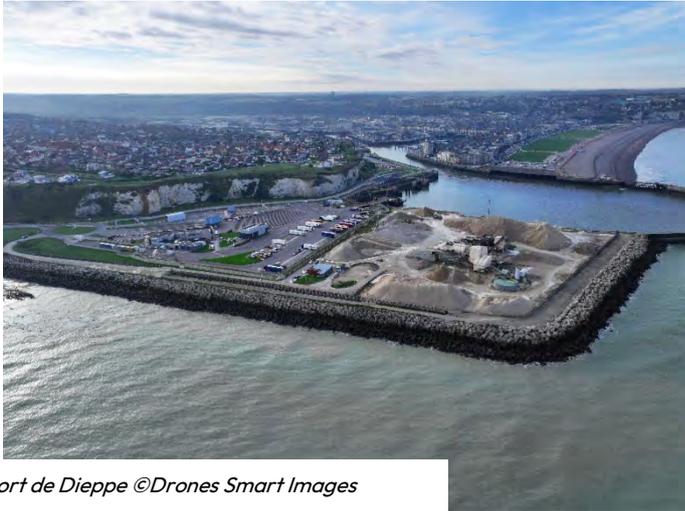
Le projet est principalement financé par les recettes issues des cessions foncières et des partenaires privés.

Extension de l'avant-port de Dieppe : un projet stratégique pour l'avenir du trafic maritime

Ports de Normandie envisage l'extension du terre-plein extérieur du port de Dieppe, actuellement dédié au terminal transmanche et à la zone de stockage et traitement de Graves de mer. Ce projet ambitieux vise à répondre à plusieurs objectifs clés : **renforcer les infrastructures pour soutenir l'activité transmanche, anticiper les évolutions du trafic**

maritime — qu'il s'agisse de la taille croissante des colis ou des navires — et attirer de nouveaux flux commerciaux.

Dans un contexte marqué par le Brexit et l'imminente mise en place du système d'entrée/sortie européen (Entry-Exit System, EES), les exigences en matière de contrôle aux frontières imposent une réorganisation des espaces portuaires. **L'agrandissement du terre-plein est donc crucial pour garantir la fluidité des opérations transmanche et anticiper la nouvelle génération de ferries.**



Port de Dieppe ©Drones Smart Images

Par ailleurs, l'extension du port extérieur permettrait au port de Dieppe de **s'adapter à la taille grandissante des navires de commerce**, qui à terme, ne pourront plus accéder au Bassin de Paris. L'enjeu est donc d'anticiper cette **mutation en aménageant un espace accessible** et fonctionnel pour accueillir ces navires dans les dix prochaines années.

Le **projet** est actuellement en **phase d'études**, avec une enveloppe de 1,7

million d'euros consacrée aux analyses techniques, environnementales, juridiques et économiques. Débutées en 2022, ces études devraient s'achever en 2025 et poursuivent trois objectifs principaux :

- Valider la faisabilité de l'opération
- Déterminer le positionnement précis de l'extension
- Estimer le volume de matériaux nécessaires

Une **concertation publique**, placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), permettra d'informer les citoyens sur la nature du projet et de recueillir leurs avis. Initialement prévue au printemps 2025, cette consultation a toutefois été reportée en raison des tensions budgétaires qui pèsent sur les collectivités locales. Faute de garanties financières à court terme, Ports de Normandie a dû différer la mise en œuvre du projet.

L'extension de l'avant-port de Dieppe s'inscrit donc dans une **vision à long terme**, nécessaire pour adapter les infrastructures maritimes aux défis économiques et logistiques de demain.

Extension du terminal Ferry de Ouistreham

Le terminal ferry de Ouistreham, comme ceux de Cherbourg et Dieppe a subi au fil des années l'empilement successifs des contrôles : migratoires, puis BREXIT. Et demain EES (Entry-Exit System) avec un allongement des temps de déchargement des navires et de sorties du terminal. Il est aujourd'hui temps de **repenser le terminal, en le réorganisant**, voire en l'étendant vers le sud sur l'espace occupé actuellement par nos ateliers et les phares et balises.

Dans ce cadre, la CCI Caen-Normandie, délégataire du port de commerce de Caen-Ouistreham, a lancé une étude prospective à 10 ans, dont les conclusions sont attendues au printemps 2025. En fonction la nature des travaux sera précisée.



2- DEVENIR L'UN DES ACTEURS MAJEURS DU DEVELOPPEMENT DES EMR EN FRANCE

Base de maintenance du parc éolien en mer de Dieppe le Tréport

Alors qu'EMDT a posé la première pierre du bâtiment le 12 février dernier, Ports de Normandie prend en charge l'aménagement de la parcelle et les infrastructures portuaires nécessaires à l'accueil des navires CTV.

Les travaux se concentreront à l'angle du quai Gaston Lalitte et de la jetée Est, actuellement utilisé pour le déchargement des graves de mer et des colis lourds sur une surface de plus de 50 000 m².

Calendrier des travaux

- Fin du printemps – début été 2025 : viabilisation de la parcelle (voirie, réseaux, distribution)
- Août à novembre 2025 : approfondissement du bassin (dragage et déroctage)

En parallèle, Ports de Normandie installera les pieux tandis qu'EMDT se chargera de la construction des pontons, qui seront opérationnels bien avant la mise en service de la base, permettant leur utilisation pendant la construction du parc éolien.

Budget : le coût total des aménagements pilotés par Ports de Normandie s'élève à 3,5 millions d'euros.

En parallèle de ces implantations, EMDT a également candidaté pour occuper un bâtiment situé rue Charles Blound à Dieppe, afin d'y aménager des bureaux, en complément de la base vie actuellement en construction quai de la Somme.

Port de Cherbourg : adaptation permanente du port aux EMR



Port Est de Cherbourg@Biplan-J.Banzet

Ports de Normandie poursuit son **engagement dans la transition énergétique en adaptant les infrastructures** du port de Cherbourg pour répondre aux besoins croissants des EMR. Déjà positionné comme un acteur clé de l'éolien offshore posé, avec 100 ha de terre-plein et un quai lourd supportant jusqu'à 50T/m², Cherbourg a contribué aux parcs de Saint-Brieuc, Courseulles-sur-Mer, Fécamp et Le Tréport.

Face à l'évolution rapide des technologies éoliennes et à l'émergence du marché flottant, **Ports de Normandie anticipe.**

Pour ce faire, Ports de Normandie prévoit à l'horizon 2028 **l'extension du quai des Flamands (FLO)** d'une longueur de 140 ml et d'une portance de 20 T/m² avec un budget total de 30 M€

(Déplacement de la digue : 6 M€ - Allongement du quai Nord : 20 M€ - Dragage : 4 M€). Un **dossier de demande de subvention pour 10,5 M€ a été déposé auprès de l'ADEME** début 2028 pour aider au financement de cet investissement. Ce dossier a été **déposé en coordination avec HAROPA** dans le cadre d'une **organisation des fonctions des ports normands concernant l'éolien flottant**.

Pour mener à bien ce projet, des démarches réglementaires et environnementales sont à prévoir sur 2025 et 2026 (Procédure d'autorisation (loi sur l'eau) avec concertation publique prévue en 2025 & Enquête publique en 2026) pour un lancement des travaux début 2027.

Cet investissement est complété par les études en cours en grande rade (courantologie, vents, nature des fonds marins) Ces études sont co-financées à 50 % par l'ADEME puisque Ports de Normandie est un des lauréats de son Appel à projet 2023 sur le sujet. Ces études visent à mieux définir les conditions d'un éventuel stockage des flotteurs en grande rade.

Sur le plan de l'activité, les 3 ports seront impliqués pour la réalisation des parcs éoliens en Manche

- A Cherbourg, en 2025
 - o **Poursuite production et export de pales de LMWP à Cherbourg**
 - o **Mise en activité de la phase 2 de l'installation des fondations du parc du Tréport.** Après la campagne de Pin Piles, c'est la campagne Jacket qui sera mise en ouvre
 - o **Démarrage du parc de Courseulles et la poursuite de celui de Dieppe-Le Tréport,**
 - o **Asso.subsea poursuit son activité de protection des câbles inter-éoliennes** pour les parcs en Manche.

Enfin à plus long terme, Ports de Normandie a délibéré en faveur d'une réservation d'espace sur le port de Cherbourg auprès du consortium « Eoliennes en Mer Manche Normandie », lauréat du parc Centre Manche 1 (AO4) pour la période 2029/2032.

Le port de Cherbourg aura à jouer un **rôle clé dans le déploiement de l'éolien flottant en Manche**. La planification de l'État pour la zone Manche Est Mer du Nord prévoit l'installation d'une dizaine de GW d'ici 2040, notamment via l'Appel d'Offres 8 "Centre Manche 2" et suivant. Le lauréat de l'AO8 est attendu cette année.

3- GENERER DE L'EMPLOI ET DE LA VALEUR AJOUTEE SUR NOTRE TERRITOIRE



CROISIERE

Projet d'amélioration des interfaces Cité de la mer / activité croisière

Une partie du bâtiment est utilisée (salle des bagages et coursives) à la fois pour le musée de la Cité de la mer et les escales croisière.

De ce fait, pendant les escales croisières, l'entièreté du musée ne peut être ouvert, et la salle des bagages n'est pas accessible alors qu'elle représente un intérêt tout particulier.

L'objectif est donc d'équiper le bâtiment d'une coursive extérieure, de parois amovibles, séparant les flux visiteurs musée / croisiéristes lors des escales et **permettant l'exploitation concomitante du musée, de la salle des bagages et le quai croisière**. La coursive supérieure sera aussi protégée par une vitre afin d'améliorer l'expérience client.



*Quai de France avec la gare
transatlantique@M2Event*

Budget : 1650k€ à 80% seront financés par l'Agglomération du Cotentin ; et 20% par la Région.

Ports de Normandie mène ce projet en parallèle de **l'électrification des quais pour les navires de croisière**, avec pour objectif de **renforcer durablement cette activité sur le port de Cherbourg** tout en **répondant aux impératifs environnementaux de la transition énergétique**.

Par ailleurs, les études sont en cours sur le port de Caen-Ouistreham pour doter la zone dédiée à la croisière d'un branchement électrique à quai.

A Caen, Ports de Normandie mènera en lien avec la Communauté Urbaine l'évaluation de l'intérêt de proposer un branchement à quai. En toute hypothèse, Ports de Normandie a conservé, lors de la vente terrains de la presqu'île, la capacité à réaliser des escales croisière et à équiper le cas échéant le quai d'une connexion électrique.



REPARATION NAVALE

En 2025 Ports de Normandie finalisera les **travaux d'amélioration et de modernisation du plateau nautique et naval** de Cherbourg en :

- Améliorant et sécurisant l'accès de cette zone
- Améliorant le système de distribution de fluides du Plateau Nautique pour permettre aux différents prestataires de bénéficier d'eau et d'électricité partout sur le plateau



Bornes fluides et électricité @PortsdeNormandie

Le cout du projet d'aménagement s'élève à 800 K€.

L'ensemble des accès est maintenant géré informatiquement par les équipes du Pont Tourant, à l'aide de cartes RFID programmables permettant d'accéder à l'ensemble des prestations que Ports de Normandie propose sur le plateau Nautique.

A Dieppe, après la fermeture de MIM en 2025, **PADMOS a annoncé son installation** dans les ex-locaux de MIM, avec la reprise de 10 emplois. Cette annonce confirme le rôle et l'attractivité du port de Dieppe concernant la filière constricton et réparation navale.



Dragage du Bassin Saint-Pierre



Dragage @PortsdeNormandie

A Caen, **30 000 m³ de sédiments ont été dragués dans le bassin Saint-Pierre à l'hiver 2024-2025**. Cette opération avait pour objectif de récupérer des hauteurs d'eau dans le bassin, afin d'en garantir l'exploitation pour la plaisance. Le bassin n'avait pas été dragué depuis des décennies, c'est désormais chose faite. La prochaine étape du chantier va démarrer dès le mois de mars 2025 avec le début du traitement des sédiments dragués sur la plateforme située sur la commune de Mondeville.

Budget de l'opération : 3.8M€



Modernisation de la criée à Cherbourg



©Biplan-L.Pouyadoux

Ports de Normandie, en lien avec l'agglomération du Cotentin, prévoit la reconstruction de la criée afin de **mieux inscrire son environnement urbain et en l'adaptant aux besoins de la pêche de demain**. Le bâtiment actuel, jugé surdimensionné et vétuste, ainsi que ses abords, nécessitent une refonte complète.

Pour anticiper les besoins de la pêche de demain, une étude prospective sur la pêche s'est déroulée de septembre 2024 à janvier 2025. Conclue fin janvier, cette étude estime qu'une activité pêche à hauteur de 5 000 tonnes par an est réaliste. Elle souligne également la possibilité **d'optimiser les espaces en réorganisant** les flux et en mutualisant certaines fonctions au sein du futur bâtiment.

Ports de Normandie délègue en totalité la maîtrise d'ouvrage à l'agglomération Le Cotentin. Budget global de l'opération : 15M€ Période envisagée de démarrage des travaux : 2026/2027

Modernisation des équipements et mise aux normes des locaux de la Criée de Dieppe

Ports de Normandie a octroyé une subvention à hauteur de 2M€ à la Régie d'exploitation afin de réaliser d'importants travaux de modernisation dont la remise aux normes des groupes froids, et la révision du réseau de distribution d'eau saumâtre avec l'installation d'un système de filtrage.

4- VALORISATION DU PATRIMOINE POUR GARANTIR L'ACTIVITE ECONOMIQUE SUR NOS PORTS

Ports de Normandie travaille à la **valorisation économique de son patrimoine foncier**, tout en s'assurant que cela **génère une activité portuaire supplémentaire**.

LE PONT COLBERT

Classé aux Monuments Historiques en 2020, le pont Colbert va faire l'objet d'une restauration complète. Sa structure, constituée d'un mélange de fer puddlé d'origine et d'acier d'après-guerre, est très endommagée et va donc être remise en état. Nous allons également rénover sa chaussée et élargir ses trottoirs afin qu'il soit accessible aux personnes à mobilité réduite.



©FrancoisThomas

Des travaux sur le génie civil sont également prévus : reprise du pavage circulaire de la zone d'effacement du pont, restauration des escaliers, des butées et du couronnement de quai... ainsi qu'une restauration de la cabine de manœuvre et un ravalement de façade du bâtiment des machines. Enfin, l'opération comprend la mise en valeur de l'ouvrage par son éclairage nocturne.

Point sur le chantier

Alors que la présence de plomb persiste sur la structure du pont malgré deux décapages successifs, le reste du chantier se poursuit conformément au planning prévu notamment pour les organes de rotation du pont, sa zone de rotation, la cabine de manœuvre dessiné par Jean Prouvé (1946), et la salle des machines.

Tant que l'origine de ces émissions de plomb n'est pas trouvée, il est difficile de s'engager sur un planning précis. Pour autant, il semble désormais clair que le chantier va « mordre » sur l'été, l'objectif étant que cet allongement du planning initial soit le plus limité possible.



©FrancoisThomas

LE PONT DE COLOMBELLES

Axe stratégique reliant l'Ouest et l'Est de l'agglomération caennaise, il voit transiter chaque jour 18 000 véhicules, dont 7 % de poids lourds.

Confronté à des pannes récurrentes perturbant fortement la circulation, il sera remplacé par un nouvel ouvrage.



Futur Pont de Colombelles ©Eiffage MetalLavigne-CheronArcadisISMEiffage génie

Ce futur pont jouera un rôle clé, assurant la première connexion entre le nouveau quartier de la « Presqu'île hérouvillaise » et la ville historique. Pensé pour la sécurité et la fluidité, il permettra la **cohabitation harmonieuse des piétons, cyclistes et automobilistes**, tout en garantissant le bon fonctionnement du trafic maritime sur le canal.

Lorsque l'on a validé la zone d'implantation du nouveau pont, il est

apparu nécessaire d'adapter le réseau de chauffage urbain pour libérer les emprises du futur pont et de ses voiries de raccordement. Ce chantier se réalise en 2 phases :

- Phase 1 (de mai 2023 à fin juin 2024) : dévoiement du réseau de chauffage urbain. A cette occasion, on a constaté qu'un des forages fuyait. Nécessité de le réparer et de créer 2 nouveaux forages dont un de secours.
- Phase 2 (de janvier 2025 à fin juin 2025) : création des 2 nouveaux forages

Pour les travaux du pont :

- Septembre 2025 : Début du chantier
- Septembre 2026 à janvier 2027 : travaux de voiries de raccordement, destruction du pont actuel et mesure compensatoire

Le budget global de l'opération est de 20 M€ dont 700 K€ pour les études.

MISE A NIVEAU ENVIRONNEMENTAL DU BARRAGE MONTALIVET



©7èmeCiel Images

Le barrage de Montalivet, construit en 1908, est un ouvrage implanté sur l'Orne, il joue un rôle capital pour l'exploitation du port de Caen-Ouistreham. Sa fonction est de maintenir un niveau constant de l'Orne afin d'alimenter le canal maritime de Caen à la Mer pour accueillir les grands navires de commerce.

Assurer la continuité écologique de l'Orne, c'est permettre aux espèces animales de

circuler librement dans le cours d'eau, et laisser transiter des sédiments. Le barrage ne doit pas l'entraver, mais au contraire la faciliter. Actuellement, l'ouvrage est trop sélectif et ne permet pas d'assurer la continuité pour toutes les espèces visées par la réglementation à savoir l'anguille, le saumon atlantique, la truite de mer, la truite fario, la lamproie marine, la lamproie de rivière et la grande alose.

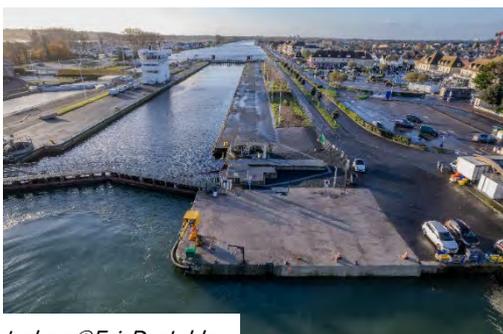
Ainsi, **l'ouvrage de Montalivet doit être amélioré pour assurer la continuité écologique de l'Orne et contribuer à la sauvegarde de la biodiversité.**

Les études vont devoir se poursuivre dans la mesure où elles ont abouti jusqu'à présent à un projet qui n'est pas finançable. L'objectif de ces études complémentaires est de compléter les études-diagnostic en tenant compte de la particularité de fonctionnement de l'ouvrage.

Budget : 100 000€

Réhabilitation de l'écluse Ouest de Ouistreham

L'écluse Ouest de Ouistreham a été construite entre août 1958 et septembre 1962, à l'emplacement de l'ancien bassin-écluse datant de 1857. Début 2019, des mouvements sur l'ouvrage avaient été constatés par les équipes de Ports de Normandie. **Des travaux de confortement** ont été entrepris entre 2019 et 2021 pour garantir le bon fonctionnement de l'ouvrage. **Des travaux de plus grande envergure** ont été initiés pour réhabiliter durablement l'écluse et **en assurer la pérennité.**



Ecluse de Ouistreham©EricDestable

Après plusieurs **études géotechniques et structurelles** sur et autour de l'ouvrage, Ports de Normandie a lancé début d'année 2024 des travaux qui poursuivent un triple objectif : réhabiliter entièrement l'écluse Ouest en **sécurisant durablement le musoir** de l'ouvrage, **en augmentant le linéaire de quai** pour la débarque de poisson et **en changeant les portes aval** dont la protection anti-corrosion arrive à échéance.

Les travaux de génie civil ont été réalisés et terminés en 2024. Ces travaux vont permettre de retrouver un mode de fonctionnement normal du SAS qui est aujourd'hui en mode dégradé. La prochaine étape sera la fermeture de l'écluse en mai pour entamer les travaux de permutation des vantaux assurés par l'entreprise EMTF. Réouverture de l'écluse à la navigation : fin juillet 2025.

Le budget prévisionnel est, à ce jour, de 11,217M€

Démolition du hangar d'Afrique

Ports de Normandie engage un projet de démolition du Hangar d'Afrique dans le cadre d'une restructuration stratégique du port de Dieppe. L'objectif est triple :

- **Optimiser l'espace portuaire** : libérer du terre-plein pour répondre aux demandes croissantes liées à de nouvelles activités, telles que le vrac et l'EPR.
- **Réorganiser l'exploitation des quais** : accompagner l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lancé par la Régie d'exploitation du Port de Dieppe pour repenser l'organisation des quais du Maroc et des Indes.
- **Construire des infrastructures modernes** : remplacer le Hangar d'Afrique et le bâtiment du Quai des Indes, dont la mise aux normes serait trop onéreuse, par des bâtiments plus petits, conformes aux normes actuelles, et capables d'accueillir de nouvelles activités commerciales. En l'état, ces deux bâtiments ne sont plus couverts par les assurances.



Hangar d'Afrique ©PortsdeNormandie

Les études de maîtrise d'œuvre pour la reprise des réseaux (électricité et eaux usées) sont en cours. En septembre 2025, l'EPFN, dans le cadre d'une convention signée avec Ports de Normandie, deviendra temporairement propriétaire des deux bâtiments et assurera leur démolition. En 2026, Ports de Normandie aménagera l'espace libéré en une plateforme de stockage, avec des remblais compactés et une remise à niveau homogène de l'ensemble de la surface.

Budget estimé : Dévoiement des réseaux : 2 à 300 K€

A Cherbourg, l'ex-site Thomson situé sur la ZI des Mielles, un nouvel occupant devrait être désigné au cours de l'année 2025, après l'Appel à Manifestation lancé à l'été 2024.

Le site aura été nettoyé et remis à niveau au préalable.

Schémas Directeurs d'Aménagement et de Développement Durable

En 2025, Ports de Normandie finalisera les Schémas Directeurs pour les ports de Caen-Ouistreham et Dieppe. Ce **document stratégique traduit les orientations spatiales** de l'établissement et repose sur trois axes :

- Un **outil de planification** pour organiser et **optimiser les espaces portuaires** à court, moyen et long terme, en lien avec les territoires voisins.
- Un **outil de concertation** favorisant le **dialogue avec les collectivités** et les acteurs locaux, capable d'intégrer les grands projets à venir.
- Un **outil pour l'urbanisme** contribuant à l'élaboration des documents de planification (SCOT, PLUI) et des orientations régionales (SRADDET).

Le SDADD s'articule autour de **trois piliers** :

1. La **stratégie économique** : soutenir les activités existantes, attirer des projets innovants, renforcer les filières et l'emploi local.
2. La **stratégie spatiale** : définir l'usage des espaces portuaires et leurs connexions avec le territoire.
3. Le **plan d'investissement** : programmer les travaux nécessaires pour moderniser les infrastructures et répondre aux objectifs de développement.

Ces schémas assurent **une vision cohérente et évolutive du développement des ports**, en phase avec les enjeux économiques et environnementaux.

À PROPOS DE PORTS DE NORMANDIE

Propriétaire et gestionnaire des ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, Ports de Normandie ce sont : 9 000 emplois directs et indirects / 493 M€ investis en Normandie depuis sa création en 2007 / 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables, une base de maintenance à Caen-Ouistreham et une autre en construction sur Dieppe / 2 millions de passagers transmanche par an / 6.5 millions de tonnes de marchandises par an / Plus de 60 escales croisières par an et plus de 300 000 croisiéristes / 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 25 000 nuitées - 7000 visiteurs par an / + de 12 000 T de poissons soit 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie / + de 300 mises à sec/an.

Ports de Normandie est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des départements du Calvados, de la Manche et de Seine Maritime et des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires. Retrouvez toutes les informations à propos de Ports de Normandie sur portsdenormandie.fr

Contacts presse : [Anne Pétri-Maillard](mailto:anne.petri-maillard@portsdenormandie.fr) 02 31 53 64 53 / 06 23 50 48 99- anne.petri-maillard@portsdenormandie.fr

