



# BILAN D'ACTIVITÉS 2025 & PERSPECTIVES 2026

---



## PROPOS INTRODUCTIF

En 2025, Ports de Normandie a démontré sa résilience et sa capacité d'innovation malgré un marché passagers contrasté. Le fret, le ferromtalage et les énergies marines renouvelables confirment le rôle stratégique de ses trois ports pour l'économie régionale, l'emploi et la transition énergétique.

Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe restent des moteurs du développement des filières, tourisme, logistique, et industrie en Normandie, générant emploi et valeur ajoutée pour le territoire.

Ports de Normandie se projette en 2026, avec ambition, en consolidant ses lignes transmanche, en poursuivant ses investissements durables et en préparant l'avenir économique et environnemental de la région.



# SOMMAIRE



## BILAN 2025

Commerce : tonnage en hausse, passagers en baisse.....	6
Passagers transmanche : une année contrastée.....	6
Croisière : une année de transition.....	8
Fret transmanche : trafic en progression dans un environnement difficile.....	9
Fret conventionnel : croissance soutenue.....	10
Pêche : volumes stables et amélioration des prix.....	11
Plaisance.....	12
Réparation navale.....	13
 Synthèse des trafics.....	14

## PERSPECTIVES 2026

1-Conforter notre place de leader du transmanche à l'Ouest du Détrict.....	15
2-Devenir l'un des acteurs majeurs du développement des EMR.....	16
3-Générer de l'emploi et de la valeur ajoutée sur notre territoire.....	17
4-Doter la Normandie d'une structure portuaire souple, réactive et efficiente en prise avec les réalités du terrain.....	19
Nos valeurs.....	20

## Focus sur :

L'EES (Entry/Exit System).....	7
Le transmanche .....	8
Le ferrouillage.....	9
La pêche.....	12
L'alimentation électrique des navires à quai.....	15
Les EMR.....	16
L'emploi.....	17
Le dragage du bassin Saint-Pierre.....	17
Le Pont Colbert : le pari de la restauration.....	18
Le remplacement du pont de Colombelles.....	18
Les investissements.....	19
Le projet stratégique de Ports de Normandie.....	20



# BILAN 2025

## COMMERCE\* : TONNAGE EN HAUSSE PASSAGERS EN BAISSE

Escales : 3 431 (+ 5,34%)

Passagers : 2 059 767 (- 4,36%)

Tonnage : 6 764 173 (+ 4,88%)

3 431 navires ont fréquenté les terminaux Ports de Normandie durant l'année 2025, ce qui constitue un record, et un aperçu positif pour les retombées économiques induites pour les acteurs portuaires et plus généralement pour le territoire normand.

Cette vitalité se constate principalement sur le volet marchandises de l'activité de Ports de Normandie. C'est surtout, le fret conventionnel, qui tire la croissance avec une progression de + 27,21%, alors que le transmanche est stable (+ 0,11%). Dans le détail transmanche, les liaisons avec le Royaume-Uni progressent de 1,20%, alors que celles avec l'Irlande affichent un recul de 1,54%. Avec 6,7 MT, Ports de Normandie affiche après 2022, le plus important tonnage depuis sa création en 2019.

L'activité passagers enregistre, de son côté, un recul sur l'ensemble des trois marchés : transmanche Royaume-Uni (-1%), transmanche Irlande (-9,52%), et croisière (-12,94%). Néanmoins, l'activité passagers demeure au-dessus du seuil des deux millions (2 059 767), qui représente son standard des années pré- et -post COVID.

## PASSAGERS TRANSMANCHE : UNE ANNÉE CONTRASTÉE



Après une année 2024 dynamique (+6,36, %), l'activité transmanche connaît une baisse en 2025, de 2,64%, pour atteindre 1 745 895 passagers.

Ce repli s'établit respectivement à -1% avec le Royaume-Uni et à -9,52% avec l'Irlande.

Sur l'Angleterre, l'ensemble Ports de Normandie fait mieux que le marché ferry qui décline de 3% environ.

Sur ce marché, et à l'intérieur de l'ensemble Ports de Normandie, les dynamiques ont été contraires entre d'un côté **Dieppe** et de l'autre **Ouistreham** et **Cherbourg**.



La baisse a été marquée à **Dieppe**, avec un résultat de -9,98%, soit 368 814 pax (- 40 884 pax), alors que l'activité à **Cherbourg** a été stable (-0,18%; -406 pax) et celle de **Ouistreham** a progressé de 3,29% (+ 26 861 pax).



Sur ce marché, et à l'intérieur de l'ensemble Ports de Normandie, les dynamiques ont été contraires entre d'un côté **Dieppe** et de l'autre **Ouistreham** et **Cherbourg**. La baisse a été marquée à **Dieppe**, avec un résultat de -9,98%, soit 368 814 pax (- 40 884 pax), alors que l'activité à **Cherbourg** a été stable (-0,18%; -406 pax) et celle de **Ouistreham** a progressé de 3,29% (+ 26 861 pax).

A l'issue de la période COVID, **Dieppe** avait redémarré plus fortement que l'ensemble Ports de Normandie puis sensiblement progressé : + 10,11% (+ 37 643 pax) entre 2022 et 2024. Au regard de cette tendance passée, l'exercice 2025 s'interprète comme une année de correction. Avec 368 814 pax, **Dieppe** renoue ainsi avec les volumes des années pré-COVID (376 216 pax en 2019).



Dans le contexte d'une baisse d'activité du marché, **Cherbourg** tire correctement son épingle du jeu avec un exercice stable. Le maintien de l'activité de la ligne Cherbourg/Poole jusqu'à la fin 2025 a permis de consolider l'activité de l'année.

Enfin, **Caen-Ouistreham** a maintenu la dynamique de croissance observée depuis 2022. Avec plus de 3% de

\* Point d'attention : à la suite d'un changement de système informatique au cours de l'année 2025, les statistiques commerce diffusées dans ce document demeurent provisoires à ce stade.

progression et 842 856 pax en 2025, **Caen-Ouistreham** rejoint peu à peu le niveau d'activité qui était le sien en 2019 (902 277 pax). La ligne Ouistreham/Portsmouth, qui concentre près de 40% du trafic passagers de la compagnie Brittany Ferries, a ainsi capitalisé sur le lancement du Guillaume de Normandie, navire moderne et éco-responsable, pour contribuer au bon résultat de la ligne, dans un marché 2025 morose.

Sur le segment Irlande, la baisse marquée de l'activité s'explique essentiellement par la forte dégradation de l'activité de la compagnie Stena Line (-55%, - 70 000 pax), compagnie qui a finalement mis fin à la liaison Cherbourg-Rosslare en septembre 2025. Les deux autres compagnies opérant à partir de **Cherbourg**, Irish Ferries et Brittany Ferries ont compensé, mais partiellement, le déficit d'activité de Stena Line à hauteur 40 000 passagers environ.

La perte pour **le port de Cherbourg** sur cette destination s'établit donc à plus de 32 000 passagers (- 32 830 pax). 2025 s'établit ainsi à un niveau proche de l'exercice 2023.

Malgré ce recul, l'Irlande reste avec la croisière le 1<sup>er</sup> marché passagers du **port de Cherbourg** devant le Royaume-Uni.

### Trois enjeux principaux seront à observer en 2026 :

- Pour les flux avec les Royaume-Uni, la directive EES - Entry Exit System - visant à renforcer les contrôles à l'entrée de l'espace Schengen, a été mise en œuvre le 15 octobre 2025. Son déploiement progressif et son incidence sur l'activité sera à suivre tout au long du printemps et de l'été.
- Pour les flux avec l'Irlande, l'impact de la reprise des créneaux horaires portuaires de Stena par Brittany Ferries et, plus généralement, la capacité du port à retrouver son volume passagers 2024 pour l'Irlande sera à observer.
- Les conclusions de l'enquête passagers, portée par Ports de Normandie, sur les axes d'amélioration préconisés pour renforcer l'accueil des passagers sur les terminaux transmanche sont attendues en 2026.

Le **ENTRY/EXIT SYSTEM (EES)** est un système numérique européen automatisé de contrôle aux frontières, qui :

- enregistre électroniquement les entrées et sorties des ressortissants non-UE séjournant jusqu'à 90 jours dans l'espace Schengen ;
- remplace le tampon manuel dans le passeport par l'enregistrement biométrique (empreintes + photo) associé à la date et au point d'accès du voyageur ;
- à pour objectif de prévenir les séjours irréguliers, à renforcer la sécurité aux frontières et à améliorer la gestion des flux migratoires.

Ce système était prévu depuis plusieurs années via des règlements européens mais il est devenu réellement **opérationnel à partir du 12 octobre 2025 à travers l'Union européenne**.

Une phase de déploiement progressif est mise en œuvre jusqu'au 10 avril 2026 : sur cette période de 6 mois, les autorités introduisent progressivement l'EES à tous les points de passage (aéroports, gares, ports).

Durant cette période, selon les points de passage et les configurations locales, le contrôle biométrique est partiellement déployé, et des tampons peuvent encore être apposés.

Les ports de Ports de Normandie — **Caen-Ouistreham, Cherbourg, Dieppe** — font partie des points de passage maritime des frontières extérieures intégrés à l'EES. La préparation de ces installations a été amorcée dès 2024 pour accueillir les nouveaux contrôles biométriques, tout particulièrement pour les liaisons avec le Royaume-Uni.

En pratique :

- l'EES y est déployé progressivement conformément au calendrier européen et national ;
- des équipements biométriques y seront progressivement mis en place par l'Etat et opérés par des agents portuaires pour l'enregistrement des voyageurs non-UE.

Le dispositif EES est ainsi en phase de mise en œuvre active, remplaçant progressivement les contrôles manuels par des enregistrements électroniques de passages aux frontières. Pour les Ports de Normandie, cela signifie l'adaptation des infrastructures et du personnel pour appliquer ce système aux voyageurs non-UE, notamment sur les lignes vers le Royaume-Uni, dans le cadre du calendrier fixé par l'Union Européenne.





## LE TRANSMANCHE : 3 ports, une même promesse : relier la Normandie aux îles britanniques

Chaque jour, des milliers de passagers et de camions traversent la Manche.

**Cherbourg** : porte vers l'Irlande et l'Angleterre +20 escales / semaine (Poole, Portsmouth, Rosslare, Dublin), terminal ferriport en service.

**Caen-Ouistreham** : la liaison la plus active à l'Ouest du détroit- 1 million de passagers/ an, 3 rotations quotidiennes vers Portsmouth.

**Dieppe** : 200 ans de traversées vers Newhaven, près de 400 000 passagers en 2025.

Ensemble :

1.7 M de passagers / an

200 000 poids lourds

5,5 MT de marchandises

Mais le vrai défi commence maintenant : objectif 2030 : électrification à quai pour tous les ferries. Moins d'émissions. Plus d'attractivité.

Une Normandie encore plus stratégique dans les échanges européens.



## CROISIÈRE : UNE ANNÉE DE TRANSITION

Avec 60 escales prévues, 2025 s'annonçait en deçà de l'exceptionnelle année 2024 et ses 70 escales.

Le nombre d'escales en 2025 s'établit finalement à 63, et le volume passager en 2025 enregistre un recul attendu. Il est de 12,94 % (- 46 661 pax). Cette baisse de l'activité se retrouve tant à **Cherbourg** qu'à **Caen**. Une escale avec 54 passagers a été réalisée à **Dieppe**. A **Caen**, l'activité croisière est en repli de -35, 22%, impactée notamment par la fermeture, pour travaux, des écluses pendant 3 mois de la haute saison (Mai, juin, Juillet). Avec 4 paquebots au lieu de 7 accueillis l'an

passé, le nombre de passagers recule de 1 451 à 940.

Les 58 escales cherbourgeoises ont finalement constitué une bonne surprise malgré 5 annulations météo compensées par 5 escales imprévues. 2025 intègre le top 5 des années les plus fortes en nombre d'escales et passagers.



En effet, depuis quelques années, **le port de Cherbourg** accueille des navires plus grands avec une capacité passagers plus importante, avec un haut niveau de remplissage. Ces deux facteurs permettent de maintenir le nombre de passagers au-dessus du seuil de 300 000 pax (312 878; - 12,87 %) malgré la baisse du nombre d'escales. Le groupe Carnival UK, MSC et Aida, constituent le trio des compagnies ayant réalisé le plus d'escales à **Cherbourg** en 2025.

## Perspectives 2026

Avec près de 80 escales au total attendues en 2026, cette année pourrait constituer un exercice record en volume de passagers, concrétisant les efforts constants des territoires normands en particulier ceux du Cotentin et de Caen la mer pour fournir des prestations de haute qualité à l'attention des compagnies croisières et de leurs passagers.





## FRET TRANSMANCHE : TRAFIC EN PROGRESSION DANS UN ENVIRONNEMENT DIFFICILE

En nombre de poids-lourds, Ports de Normandie conclut positivement (+1,38%) l'année et repasse au-dessus du seuil de 200 000 PL (200 122 unités). Toutes les lignes contribuent à cette croissance, dans un marché toujours en berne (-1%).

**Dieppe** conclut l'année avec une légère croissance d'activité (+ 0,85%) avec 24 542 poids-lourds. Le tonnage décroche cependant de 4,02% à 859 755 T illustrant le ralentissement des échanges entre le Royaume-Uni et le continent. Avec 7 878 PL (+ 4,69 %) **Cherbourg** poursuit son redressement, grâce à l'apport de volume supplémentaire lié au démarrage de la ligne de ferrouillage entre Mouguerre et **Cherbourg** et au maintien de la

### Le FERROUTAGE

Le terminal de ferrouillage de **Cherbourg**, inauguré en juillet 2025 et opérationnel depuis mai, permet le transfert de remorques entre la route, le rail et la mer. Capable d'accueillir des trains de 750 mètres et de décharger jusqu'à 12 remorques simultanément, il constitue le point de départ d'une autoroute ferroviaire vers Mouguerre, réduisant les transports routiers et économisant 20 000 tonnes de CO<sup>2</sup>.

Ce projet structurant a mobilisé plus de 17 millions d'euros d'investissements publics et privés. Avec désormais six rotations hebdomadaires, il contribue à la décarbonation du fret et à la compétitivité du port.



ligne Cherbourg-Poole toute l'année sans arrêt hivernal. Le tonnage transbordé, comme à **Dieppe**, est cependant, en recul de 1,02% à 249 067 T,

**Caen-Ouistreham**, affiche une progression de + 2,62% pour atteindre 83 329 PL. Cette progression s'explique, pour la moitié du volume gagné, par la franche croissance du segment non-accompagné (+ 5,95%, +1 002 unités), et à l'introduction du Guillaume de Normandie au début du printemps 2025 offrant une capacité d'emport fret supérieure à son prédécesseur le Normandie. En tonnage, le port tire également son épingle du jeu avec une hausse de + 3,77% à 2 116 776 T.

Ce résultat permet à l'ensemble Ports de Normandie d'afficher, sur le Royaume-Uni, une tendance

en volume Poids-lourds (+ 2,38%) meilleure que celle du marché, et un tonnage en progression de +1,20% à 3 225 598 T.

Le marché Irlande poursuit sa consolidation à **Cherbourg** avec un niveau d'activité stable en nombre de Poids Lourds (+0,04%), soit 84 373 PL, (+ 32 remorques) et en léger recul en tonnage (-1,54%) à 2 093 104 T. Ce résultat a été possible grâce à une très forte réactivité d'Irish Ferries et de Brittany Ferries qui, dans le contexte de la réduction puis de la fin d'activité de Stena Line, ont plus que compensé la perte de volume de la compagnie suédoise (- 59,31%, - 17 465 PL).

Cette progression, due au non-accompagné (+ 3,47%; 41 876 remorques), confirme la reprise de l'activité du marché irlandais après l'essoufflement constaté en 2022 et 2023. Cette reprise d'activité peut être attribuée au maintien d'une offre inédite à partir de **Cherbourg** : deux départs par jour toute l'année, maintien d'une offre diversifiée avec deux compagnies (Brittany Ferries et Irish Ferries) et deux destinations (Rosslare et Dublin), ainsi qu'à une meilleure maîtrise de la pression migratoire dans le contexte d'un terminal complètement réorganisé.

### Perspectives

3 enjeux sont à retenir en 2026 :

- Le niveau de montée en puissance de l'autoroute ferroviaire Cherbourg/Mouguerre, notamment après le déraillement récent du train,
- La dynamique du non-accompagné tant sur l'Irlande que sur le Royaume-Uni,
- La capacité de redressement de **Dieppe**.





## FRET CONVENTIONNEL : CROISSANCE SOUTENUE



Le trafic conventionnel 2025 constitue, au regard du tonnage passé sur les terminaux Ports de Normandie, présente un excellent résultat + 27,21%, soit + 309 175 T. Avec 1 445 471 T, Ports de Normandie affiche un résultat inédit :

- C'est avant tout la **filière construction** qui contribue à ce résultat : + 91,01%, + 331 175 T, et essentiellement à partir du **port de Dieppe**.
- **L'agro-alimentaire**, constitue en tonnage, la seconde filière participant à la croissance (+ 10,06 %, + 76 621 T). Elle est réalisée exclusivement sur du port de **Caen-Ouistreham**.
- **Les produits recyclés**, également traités sur le **port de Caen-Ouistreham**, contribuent dans une moindre mesure, en volume, à cette croissance (+ 27,79%; + 16 357 T).



**Au port de Cherbourg** : la construction des champs éoliens en mer de Courseulles-sur-Mer et Dieppe-Le Tréport a généré sensiblement moins de chargements que prévus du fait de retard dans l'exécution de ceux-ci. Fin 2025, les 2/3 des Jackets et des Casings restaient à installer en mer.

Aussi, et malgré une campagne importante d'export de pales par GE-LMWP, une hausse du granulat lié à l'éolien en mer (+ 38 911T), une stabilité du trafic des explosifs et des divers, le volume de marchandises ayant transité par le port est sensiblement en baisse (- 29,06 %, - 48 105 T).

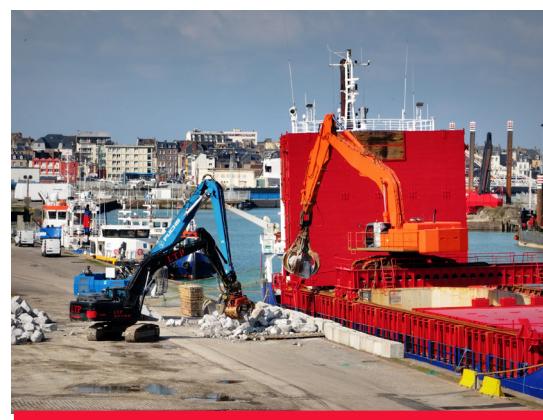
**Au port de Caen-Ouistreham** : les 676 294 tonnes (+ 12,07%, + 72 862 T) ayant transité par le port de Caen-Ouistreham constituent un résultat notable dans le contexte d'une année handicapée par la fermeture du grand sas pendant 3 mois. Malgré cette fermeture, les céréales à l'export terminent à 449 868 T (+ 28,35 %; soit + 99 377T).

D'autres trafics, notamment la ferraille (75 213 T; + 27,79 %) portent le bon résultat du port, et dans une moindre mesure, la nourriture animale (13 672 T; + 9,83%).

En revanche, le bois, la mélasse, les engrains et les divers sont en retraits :

Bois : 26 330 T -16,34 %  
Mélasse : 0 T; - 100%  
Engrais : 42 037 T; - 30,96%  
Divers : 23 103 T : - 25,67 %

La bentonite à 42 238 T demeure un trafic solide et structurant du port avec les activités logistiques qui y sont liées.



**Au port de Dieppe** : l'activité conventionnelle du **port de Dieppe** a été fortement impactée en 2025 par le chantier de l'EPR, principalement par le transit de matériaux d'enrochement (188 675 T). Ce chantier explique en grande partie la croissance d'activité exprimée en tonnage 627 608 T(+ 90.7%) et la volumétrie record atteinte par le port depuis la création de Ports de Normandie en 2019. Cette activité s'est également doublée d'une activité soutenue de Graves de mer à 438 933 T, soit une progression de 108 732 T (+ 32,92%).

L'import d'éoliennes terrestres, 24 128 T (+ 42,65%; + 5 574 T) a contribué à la croissance de l'activité du port. En revanche, l'import de graines de colza (0 T, - 100%) a été absent en 2025 et reste sans perspective pour 2026.

## Les perspectives pour 2026 concernent :

- Activité éolienne terrestre en probable retrait à **Dieppe**
- La fin des chantiers de construction de fondations à partir de **Cherbourg** des parcs de Courseulles et Dieppe Le Tréport,
- Le démarrage de nouvelles activités, notamment de Vela depuis le port de **Caen-Ouistreham** fin 2026.

## PÊCHE : VOLUMES STABLES ET AMÉLIORATION DES PRIX



**2025 aura été une année de résilience** marquée par l'apport de volumes stables et une amélioration des prix moyens sous l'impulsion principale de la Coquille Saint-Jacques.

En 2025, les apports cumulés des criées de **Cherbourg** et **Dieppe** ainsi que du point de débarque de **Ouistreham**, s'élèvent à 13 071 tonnes, soit un volume quasi-stable par rapport à 2024 (+ 0%; +11 T). Malgré un environnement toujours difficile (quotas, Brexit, pouvoir d'achat, impact climatique), Ports de Normandie maintient un niveau d'activité supérieur à 13 000 tonnes pour la quatrième année consécutive. Une fois encore, c'est le **port de Dieppe** avec l'activité Coquille Saint-Jacques (+ 6%, + 315 T) qui permet cette stabilité, alors que **Cherbourg** et **Ouistreham** affichent un volume en baisse.

**Dieppe** confirme ainsi son rôle central dans l'activité pêche de Ports de Normandie, représentant désormais près de la moitié des 13 071 T. La satisfaction de l'année provient d'une meilleure valorisation des apports du fait de la Coquille Saint-Jacques mais aussi des bulots et de la présence de nouvelles espèces au large des côtes normandes.

### Des dynamiques contrastées entre les ports

**Cherbourg** : avec 4 408 tonnes à fin décembre 2025, le port enregistre une baisse de - 3,73 % par rapport à 2024. La flotte hauturière, réduite à 4 navires, et la raréfaction des ressources côtières (sole, bar, homard, etc.) ont pesé sur les volumes. Cependant, le chiffre d'affaires transactionnel progresse (+1,36%; 11 981 441 €), porté par l'arrivée de nouvelles espèces à valeur ajoutée (poulpe, dorade, thon rouge) et une hausse des prix moyens (+5,34%; 2,76 €/kg).

**Dieppe** : le port affiche un bilan positif avec 6 353 tonnes (+4,20%), avec une Coquille Saint-Jacques toujours dominante (87% des volumes, + 6% en tonnage). Le prix moyen au kilo vendu sous criée a également sensiblement progressé pour s'établir à 3,06 € (+ 7%) sous l'effet conjugué d'une augmentation du prix de la Coquille Saint-Jacques, des Buccins et du poisson. Le chiffre d'affaires transactionnel s'établit ainsi à 19 413 524 € (+ 11,50 %)

**Caen-Ouistreham** : avec 2 310T, le point de débarque de **Ouistreham** présente un bilan en recul (-3,10%, -74T), toutefois dans la moyenne du volume débarqué ces cinq dernières années.

### Investissements & perspectives 2026

Le contexte de la pêche est toujours marqué par les défis structurels, avec toutefois des signes de résilience et d'adaptation. Face à ces défis, Ports de Normandie et ses délégataires accélèrent leurs investissements :

- **Dieppe** : 2,3 M€ de projets en 2026 (rénovation du système froid, mise aux normes des infrastructures, traitement des déchets).
- **Cherbourg** : développement des services, fidélisation des armements et accompagnement de la petite pêche côtière vers de nouveaux marchés.

### Les enjeux pour la filière :

- Adaptation aux quotas (notamment pour le maquereau) et aux impacts du réchauffement climatique sur les ressources.
- Diversification des espèces et des services pour sécuriser l'équilibre économique des criées.



- Poursuite des investissements pour moderniser les infrastructures et améliorer la compétitivité.
- Conclusion des négociations relatives à la clause de revoyure prévue dans les textes du Brexit.



## LA PÊCHE

13 000 tonnes débarquées, une filière identitaire, un millier d'emplois. Chaque année, le point de débarque de **Ouistreham** et les criées de **Cherbourg** et **Dieppe** voient transiter plus de 13 000 tonnes de poissons, coquillages et crustacés. Encornet, turbot, coquille Saint-Jacques... Une richesse qui fait de la Normandie un territoire d'exception.



Pour Ports de Normandie, avec plus de 100 navires et près de 1 000 emplois directs (Insee 2023), la pêche n'est pas seulement une activité traditionnelle : c'est une ressource stratégique pour nos territoires, une économie locale qui avance et se transforme. Brexit, quotas, climat, emploi... Les défis sont nombreux. C'est pourquoi Ports de Normandie poursuit la modernisation de ses équipements, et l'adaptation aux marchés.

La pêche normande mérite qu'on investisse pour elle !



## PLAISANCE



En 2025, Ports de Normandie et ses ports de plaisance comptabilisent 7 619 escales visiteurs (+ 8,45%). Que ce soit **Cherbourg**, **Caen-Ouistreham** ou **Dieppe**, la fréquentation y est plus importante que les autres années, portée en haute saison par la clientèle française mais surtout étrangère. Le niveau d'activité pré-COVID est de nouveau atteint. Le nombre de nuitées a également progressé, mais de manière sensiblement plus prononcée (+ 15,44%), indiquant un allongement de la durée de séjour (3,8 jours en moyenne en 2025 / 3,6 jours en 2024). Ci-dessous le détail, port par port :



### **Caen-Ouistreham**

En 2025, le nombre de visiteurs a progressé (+ 4,4%), pour atteindre 941 bateaux visiteurs, alors que le nombre de nuitées a sensiblement augmenté (+ 37,21 %) pour atteindre 5 531.

Au-delà de ces chiffres, l'année a été marquée par la mise en œuvre d'une nouvelle application "NCO" client mise en place et le lancement d'Appels à Manifestation d'Intérêt afin de dynamiser l'activité du port tant pour le service aux plaisanciers (permis bateau, boat club...), que l'offre de commerces flottant sur le port amont, que le développement d'activités touristiques (promenade...).

### **Cherbourg**

Le port connaît une forte augmentation de la fréquentation avec 4 500 escales (+14,68%) et 14 500 nuitées (+ 6,18%). Par ailleurs, des investissements significatifs ont été réalisés en 2025 au Port Chantereine, comme la finalisation du contrôle d'accès, la réfection des pieux, la réparation de pontons et catways, le renforcement des outils numériques et surtout la rénovation complète de la station carburant avec le remplacement des cuves, pour un montant de 650 k€ .

Pour 2026, les investissements se poursuivent avec des opérations importantes comme le changement de 6 pontons.

A **Dieppe**, le nombre de visiteurs a été constant : - 0,1% (- 2 visiteurs) alors que le nombre de nuitées pro-

gresse sensiblement (+ 20, 56%), pour atteindre 9 083.

Les investissements réalisés en 2025 concernent la réfection des sanitaires, la création d'une zone de collecte des déchets.

## REPARATION NAVALE

Avec de 350 manutentions en 2025, Ports de Normandie enregistre une baisse de 2,23%

Malgré ce retrait, Ports de Normandie maintient un haut niveau d'activité dans le domaine de la réparation nautique et navale.

Ces 350 manutentions confirment la solidité de cette filière sur les ports de **Cherbourg** et de **Dieppe** et la vitalité d'un savoir-faire régional pleinement mobilisé au service des professionnels de la mer.

### Port de Cherbourg

Le **port de Cherbourg** affiche une légère progression (+ 1,66%) avec 183 manutentions (180 en 2024), confirmant la régularité d'une activité autour de 185 mouvements par an depuis 2022.

Dans le détail, l'année 2025 a été marquée par une forte utilisation du travelift (176 mouvements) portée par la pêche et les bateaux de travail : +16 unités (+ 30%).

L'activité du Synchrolift s'est maintenue à 6 navires, confirmant le rebond d'utilisation de cet outil. A l'inverse, la forme de radoub a connu une année faible en raison de difficultés techniques.

Enfin, Les travaux d'aménagement se sont poursuivis, notamment avec la finalisation de la clôture attenante à la ZAR (Zone d'Accès Restreint) transmanche.



### Port de Dieppe

Le **port de Dieppe** affiche une baisse d'activité (-6,18% ; - 11 mouvements) après une année 2024 exceptionnelle. Toutefois avec 167 bateaux mis à sec par l'élévateur à bateaux, 2025 constitue une année solide, marquée par la poursuite de la diversification de l'activité vers les navires de servitudes et la consolidation de son marché pêche en Manche Est grâce à l'apport des savoir-faire de nouveaux arrivants sur le port : Padmos et Méca Diesel.

Ports de Normandie conforte donc la structuration de son offre de réparation navale autour de deux sites aux profils complémentaires. **Cherbourg** s'appuie sur des équipements lourds capables de lever jusqu'à 4 500 tonnes (travelift, synchrolift, forme de radoub) et d'accueillir des grands bateaux de plaisance ainsi que des navires jusqu'à 100 m.

**Dieppe** dispose d'une zone technique réactive, organisée autour d'un élévateur à bateaux de 360 T, particulièrement adaptée aux navires de pêche et de servitude.

Cette complémentarité technique et géographique permet de couvrir un large spectre de besoins, en offrant aux armateurs et aux professionnels de la mer une large gamme de services et une capacité d'accueil diversifiée.



## Perspectives 2026

Les deux ports poursuivent leur adaptation pour répondre aux besoins des professionnels de la mer, tout en renforçant leurs infrastructures.

Ports de Normandie finalisera dans le courant de l'année 2026 le réaménagement du plateau nautique, alors que la régie de Dieppe complètera son outillage.

## SYNTHÈSE DES TRAFICS 2025

**Total Tonnage : 6 764 173 T (+ 4,88%)**

**Total Pax : 2 059 767 (- 4,36%)**

**Transmanche : 1 745 895 pax (- 2,64%) / 5 318 702 T (+ 0,11%) / 200 122 PL (+ 1,38%)**

**Conventionnel : 1 445 471 T (+ 27,21%)**

**Croisière : 63 escales, 313 872 pax (- 12,94%)**

**Pêche :**

**Cherbourg : 4 408 T (- 3,73%) / 11 981 441 € (+5,34%)**  
en Chiffre d'Affaires

**Dieppe : 6 353 T (+4,20%) / 19 413 524 € (+ 11,50 %)**

**Réparation navale : 350 mouvements**

**183 (+ 1,66 %) à Cherbourg**

**167 (- 6,18 %) à Dieppe**

**Visiteurs plaisance :**

**4 500 escales (+14,68%) à Cherbourg / 14 500 nuitées (+ 6,18%)**

**941 escales (+4,4%) Caen-Ouistreham / 5 531 nuitées (+71,21 %)**

**2178 escales (-0,1%) à Dieppe / 9 083 nuitées (+20,56%)**



# PERSPECTIVES 2026

## 1- CONFORTER NOTRE PLACE DE LEADER DU TRANS-MANCHE À L'OUEST DU DÉTROIT

Brittany Ferries a mis en service en 2025 son Guillaume de Normandie, ferry hybride GNL/électrique, sur la ligne Ouistreham/Portsmouth.

Sur l'Irlande, l'offre se répartit désormais entre les compagnies Brittany Ferries et Irish Ferries.

La directive EES (Entry Exit System), qui vise à renforcer les contrôles à l'entrée de l'espace Schengen est entrée en vigueur le 12 octobre 2025. L'inquiétude demeure quant à l'impact négatif qu'elle pourrait avoir sur la gestion des escales, l'expérience clients et les coûts d'exploitation.

### PORTS DE NORMANDIE VEUT ALLER ENCORE PLUS LOIN

Sur les trois ports, la réalisation des branchements à quai est entrée en programmation à partir de 2025 à **Ouistreham**, puis 2027 à **Cherbourg** et 2028 à **Dieppe**.

Ports de Normandie a obtenu pour **Ouistreham** et **Cherbourg** une aide substantielle de l'Union Européenne (programme AFIF) de 10,7M€, qui impose une fin de travaux en décembre 2027.

La saturation des deux principales passerelles du **port de Cherbourg** impose de préparer l'avenir en étudiant la modernisation de la troisième.

Le regroupement de l'ensemble des équipes du siège social de DFDS France au sein de la gare maritime transmanche de **Dieppe** contribuera à la performance de la structure.



### PORTS DE NORMANDIE PRÉPARE L'AVENIR

Les 1ères études préalables et procédures réglementaires (notamment au titre de l'urbanisme) nécessaires à une extension du terminal ferry de **Ouistreham** seront achevées en 2026. Cette extension n'est pas aujourd'hui définitivement décidée. Considérant qu'il importe pour le **port de Dieppe** de se projeter pour les prochaines décennies, une opération d'extension de terre-plein à **Dieppe** fait l'objet d'études, subventionnées par l'Europe via le MIE, qui ont été achevées en 2025. Cette extension est mise en attente d'opportunités de financement.



### L'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE DES NAVIRES À QUAI

=> 14 000 tonnes de CO<sub>2</sub> économisées par an.

Un ferry, à quai, qui coupe ses moteurs. Un port qui alimente directement ses navires.

Moins de bruit.

Moins d'émissions.

Et une transition énergétique qui devient tangible.



C'est le cœur du projet **Normandy Docks Power**, porté par Ports de Normandie et soutenu par l'Union Européenne.

Derrière ce nom, il y a un chantier d'ampleur pour électrifier nos quais ferry et croisière, d'abord à **Ouistreham** et **Cherbourg** :

70 % des escales seront ainsi décarbonées d'ici fin 2027.  
14 000 tonnes de CO<sub>2</sub> évitées chaque année.

Un projet de 38 M€ qui sera complété à horizon 2029 pour **Dieppe** (5M€) et **Caen** (croisières, 5 M€), conduisant à décarboner près de 90% de nos escales. Un financement européen (AFIF) exceptionnel de 10,7M€ a été débrouillé pour **Caen-Ouistreham et Cherbourg**.

Premier navire à bénéficier de ce dispositif : le Guillaume de Normandie, de Brittany Ferries. Un ferry nouvelle génération, véritable concentré d'innovation :

11,2 MW de batteries

Deux moteurs dual-fuel GNL

Grâce à cette configuration hybride, le navire affiche une réduction de 25 % des émissions de gaz à effet de serre et jusqu'à 15 % de réduction de la consommation de carburant par rapport à un ferry équivalent en propulsion diesel classique.

Les travaux à **Ouistreham** ont démarré, Enedis nous y a apporté 9 MVA !





## 2- DEVENIR L'UN DES ACTEURS MAJEURS DU DÉVELOPPEMENT DES EMR

La forte dynamique engagée par Ports de Normandie dans ce secteur s'est poursuivie en 2025 sur 3 champs :

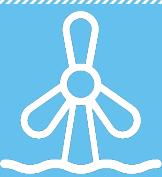
- Activités de préparation des fonds marins du champ de Courseulles-sur-Mer
- Activités « fondations » pour le champ de Dieppe-le Tréport
- Activités de protection des câbles inter-éoliennes pour les parcs en Manche de Asso subsea
- Activité de production et d'export de pales vers le parc de Dogger bank

Ports de Normandie a par ailleurs engagé des partenariats avec les ports de Brest, Haropa et Port Talbot (UK) dans la perspective du développement de l'éolien flottant. Un protocole d'accord avec Bouygues TP a été approuvé en octobre 2025, pour la construction d'embases gravitaires destinées à un champ éolien en mer Celtique.

La filière EMR est dans l'attente de la nouvelle Programmation Pluriannuelle de l'Energie (v3), pour connaître le calendrier de déploiement des champs éoliens en mer et la place accordée par l'Etat au déploiement de l'hydronien.

### PORTS DE NORMANDIE VEUT ALLER ENCORE ALLER PLUS LOIN

- Sur le **port de Dieppe**, Ports de Normandie poursuit les travaux permettant l'accueil des navires de la future base de maintenance du champ de Dieppe - Le Tréport.
- Sur le **port de Cherbourg**, une opération d'extension du quai des Flamands est en attente d'autorisations administratives, pour optimiser les opérations logistiques. Une demande d'aide financière a été soumise à l'ADEME. Le reste du financement serait assuré par les industriels et une contribution de l'Agglomération du Cotentin.



### LES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES

Ports de Normandie s'engage pleinement dans le développement des Énergies Marines Renouvelables (EMR), en mobilisant ses trois ports pour accueillir et soutenir la filière.

Les sites de **Caen-Ouistreham, Dieppe et Cherbourg** offrent des bases de maintenance, des quais et des terre-pleins industriels parmi les plus performants en France ainsi que des équipements adaptés pour les navires de service.

Chaque projet, qu'il s'agisse d'éoliennes ou demain d'hydriennes, mobilise des équipes locales, des savoir-faire et de l'emploi, tout en produisant de l'énergie propre.

La Normandie représente aujourd'hui 31 % des emplois EMR en France, avec 2 302 emplois, 1,3 milliard d'euros de chiffre d'affaires et 1,2 milliard d'euros d'investissements.

Pour Ports de Normandie, les EMR sont une priorité stratégique, alliant nécessité climatique, opportunité économique et développement territorial.



### 3- GÉNÉRER DE L'EMPLOI ET DE LA VALEUR AJOUTÉE SUR NOTRE TERRITOIRE

Ports de Normandie, selon une étude INSEE de 2023 (chiffres base 2019), ce sont :



- 600 M€ de Valeur Ajoutée locale par an (244M€ en 2013 selon l'Insee);
- 9 000 emplois directs et indirects (6 000 en 2013 selon l'Insee).

#### L'EMPLOI



Avec 9 000 emplois et 600 millions d'euros de valeur ajoutée, Ports de Normandie s'impose comme un moteur économique majeur de la région.

Chaque jour, des milliers de femmes et d'hommes y travaillent, des quais aux ateliers, des centres logistiques aux navires.

Selon les chiffres de l'INSEE pour 2023, l'activité portuaire représente 3 700 emplois à **Caen-Ouistreham**, 3 800 à **Cherbourg** et 1 200 à **Dieppe**. À ces emplois directs s'ajoute une dynamique plus large, moins visible mais essentielle, qui irrigue les filières industrielles, les savoir-faire et l'emploi local.

Les ports concentrent flux, compétences et valeur ajoutée. Ils sont au cœur des enjeux de réindustrialisation et de souveraineté logistique.

Si Ports de Normandie occupe une place stratégique, c'est le résultat d'un engagement quotidien au service du territoire.

(12M€), il doit encore faire l'objet d'arbitrages sur **Caen** (5M€).

#### PATRIMONE

Au cœur de nos ambitions de développement se trouve une préoccupation majeure : **le maintien en état de nos installations et la valorisation de notre patrimoine**, tout en s'assurant que cela contribue à l'activité portuaire.

La reprise des ponts de Colombelles (**Caen**) et Colbert (**Dieppe**) constitue la majeure partie (85%) de ce chapitre d'intervention.



#### LE DRAGAGE DU BASSIN SAINT-PIERRE

Pour accueillir les 48 navires du Millénaire, le bassin Saint-Pierre à **Caen** a fait l'objet d'un dragage inédit, une première depuis au moins 1945. Longtemps jugée irréalisable, l'opération devait composer avec des sédiments pollués aux hydrocarbures, des risques liés aux vestiges du Débarquement et de fortes contraintes urbaines.

En plein centre-ville, Ports de Normandie a relevé le défi grâce à une méthode innovante, privilégiant le transport des sédiments par barge, sans camions. Les matériaux ont été acheminés vers une friche industrielle requalifiée pour leur traitement. Sur place, une bioremédiation a été mise en œuvre, dans le strict respect de l'environnement, de la faune et des riverains.

Au total, 30 000 m<sup>3</sup> de sédiments ont été extraits et traités à terre. Le chantier, d'un coût de 3,8 millions d'euros, a pu aboutir grâce à la mobilisation des services de l'État, des entreprises spécialisées, d'experts environnementaux et au soutien des collectivités locales.



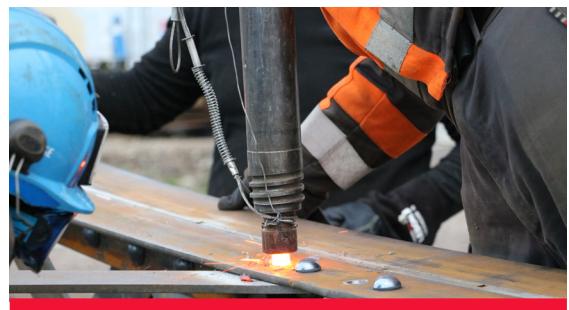
## LE PONT COLBERT : LE pari de la restauration

Longtemps menacé de démolition, le pont Colbert, récemment classé Monument Historique a finalement été sauvé.

À Dieppe, le débat a duré des années : fallait-il reconstruire ou restaurer cet ouvrage centenaire, unique en Europe ? Ports de Normandie a tranché en faveur d'un choix ambitieux : préserver le pont et le restaurer.

Un chantier exigeant, accompagné de mesures pour limiter l'impact sur les habitants : installation d'une passerelle piétonne PMR innovante, adaptée aux marées, mise en place d'une commission d'indemnisation pour les commerces et suivi du projet en temps réel, ponctué de réunions publiques. **Préserver le patrimoine est un défi plus complexe que de le démolir.**

Le chantier a pris du retard, assumé par les porteurs du projet. Restaurer le pont Colbert dépasse la simple réparation d'une structure métallique : c'est un choix fort en faveur de la mémoire et de l'héritage historique.



## LE REMPLACEMENT DU PONT DE COLOMBELLES

18 000 véhicules l'empruntent quotidiennement. Il permet le passage des plus gros cargos et paquebots. Tout un écosystème dépend de lui.

Ce pont, c'est Colombelles. Un axe vital pour **Caen la mer**, un passage obligé pour toute la logistique du port.

Mais aujourd'hui, il est à bout de souffle.

Pannes à répétition

Poids lourds interdits

Circulation sous tension

Le risque est devenu quotidien.



Alors Ports de Normandie agit. Une maintenance renforcée depuis une dizaine d'années et des contrôles soutenus de la structure - changement du vérin central de nouveau en 2025 (dernière casse en 2017 ...).

Construit en 1958, ce pont aura tenu 67 ans. Difficile de trouver meilleur retour sur investissement ! En plus de six décennies, il a vu défiler des véhicules toujours plus lourds, des camions de plus en plus nombreux et accumulé son lot d'anecdotes. Mais il est temps de construire l'avenir.

Un nouveau pont va sortir de terre. Pensé pour les prochaines décennies.

Inclusif, pour toutes les mobilités

Discret, pour respecter le paysage

Plus fluide, pour tous

Colombelles 2.0 ne sera pas "juste un pont", mais une colonne vertébrale stratégique pour le territoire.

Le Fort de l'Île Pelée, bâtiment classé de **Cherbourg** et propriété de Ports de Normandie, nécessite des opérations urgentes de sauvegarde. Les anciennes passerelles du terminal croisières, également classées, font l'objet d'un programme de restauration d'urgence et de mise en valeur.

A **Cherbourg** également, une réhabilitation de la voie ferroviaire d'accès au port Est (en prolongation du réseau de ferrouillage) sera réalisée pour la desserte de la nouvelle usine d'emballages TN EAGLE d'Orano.



Le dragage du port, opération qui n'est effectuée que tous les 20 ou 30 ans, est à l'étude, pour un horizon de réalisation en 2029.

A **Dieppe**, la démolition du hangar d'Afrique, dans le respect des règles d'urbanisme, permettra le développement de nouvelles activités vracs. L'infrastructure de la forme de radoub nécessite des renforcements. Les parcelles du cours de Dakar seront aménagées et transférées à la Régie.



A **Caen**, un poste remorqueurs sera aménagé dans l'avant-port, optimisant les délais de réaction, et réduisant les ouvertures des ponts sur le canal. L'écluse Est doit faire l'objet d'une réhabilitation. Un renforcement de l'accostage à Ranville permettra l'implantation d'armements de service normands.



#### 4- DOTER LA NORMANDIE D'UNE STRUCTURE PORTUAIRE SOUPLE, RÉACTIVE ET EFFICIENTE, EN PRISE AVEC LES RÉALITÉS DU TERRAIN

Depuis 2007, Ports de Normandie investit sur le territoire pour :

- Réhabiliter les infrastructures et équipements transférés par l'Etat
- Conforter les filières structurelles (transmanche et commerce)
- Préparer l'avenir, notamment industriel (EMR tout particulièrement)

Un ambitieux programme d'investissements est encore porté pour les années à venir malgré les tensions qui s'accumulent sur les constructions budgétaires :

	2026	2027	2028	TOTAL
<b>CHERBOURG</b>	21 M€	56 M€	15 M€	92 M€
<b>CAEN OUISTREHAM</b>	19 M€	10 M€	5 M€	34 M€
<b>DIEPPE</b>	13 M€	5 M€	8 M€	26 M€
<b>TOTAL avec dépenses communes</b>	54 M€	71 M€	29 M€	154 M€

#### LES INVESTISSEMENTS

Depuis 2007, Ports de Normandie a investi 500 millions d'euros pour moderniser ses infrastructures.



Ces investissements ont permis de réhabiliter les ouvrages d'art, de développer les quais, de les électrifier et de construire un terminal de ferroulage.

Ils ont aussi contribué à la réalisation des quatre champs éoliens en Manche et généré plusieurs centaines d'emplois.

Grâce à ces travaux, le port peut accueillir des navires plus grands dans des conditions optimales.

Ces projets montrent l'engagement de Ports de Normandie à proposer des infrastructures performantes, compétitives et respectueuses de l'environnement.

L'avenir des ports dépasse la seule infrastructure : ils constituent un véritable moteur économique pour toute la région.



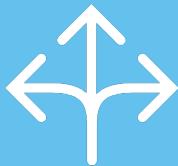
## NOS VALEURS

Face aux défis du changement climatique, de la transition énergétique et des pressions foncières, Ports de Normandie adopte une démarche responsable et humble. Conscient de la complexité des enjeux, nous nous appuyons sur l'écoute, le dialogue et le partenariat pour construire des réponses adaptées aux territoires, tout en inscrivant nos actions dans les exigences réglementaires et environnementales.

En 2025, les collaborations avec des acteurs scientifiques et environnementaux tels qu'ECUME, ATMO Normandie, le Groupe Mammalogique Normand, le Conservatoire du Littoral ou le GONM ont permis de mieux intégrer la biodiversité, la qualité de l'air et la gestion durable des espaces portuaires dans les projets. Dans cette même dynamique, Ports de Normandie a engagé la mise en œuvre du dispositif Éco-Énergie Tertiaire à travers un diagnostic énergétique de trois bâtiments (**Cherbourg** et **Dieppe**), intégrant également le confort des usagers. Ces démarches ont permis d'élaborer des plans d'actions visant la réduction des consommations énergétiques, dont les premières mesures seront déployées dès 2026, illustrant la volonté de concilier développement économique, performance énergétique et préservation de l'environnement.

Cette démarche s'inscrit également dans une action interne et sociale cohérente qui valorise la diversité, l'égalité et la sécurité au travail. L'attention portée à la mixité des métiers, à l'équité salariale et aux conditions de travail fait de Ports de Normandie un employeur responsable.

### LE PROJET STRATÉGIQUE DE PORTS DE NORMANDIE



Le projet stratégique de Ports de Normandie date de 2019, année de la fusion des ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg avec celui de Dieppe. Il est principalement axé sur le développement des 3 ports et sur l'articulation des relations entre l'autorité portuaire et ses concessionnaires.

Or, en 7 ans, le contexte français et mondial a beaucoup évolué et Ports de Normandie doit faire face à de nouveaux enjeux et de nouvelles contraintes :

- la réorganisation des échanges mondiaux ;
- le BREXIT qui a modifié la volumétrie des échanges passagers et fret avec l'Angleterre et l'Irlande ;
- l'évolution du paysage portuaire normand avec l'apparition de deux blocs aux cotés de Ports de Normandie : HAROPA PORT et la structuration des ports départementaux ;
- la baisse des ressources des collectivités publiques ;
- la place croissante de la numérisation ;
- le Zéro Artificialisation Nette (ZAN) qui raréfie le foncier et contraint les possibilités de développement portuaire ;
- l'adaptation au changement climatique et la réglementation en faveur de la décarbonation des transports et des activités économiques ;
- l'accroissement de la pression sociétale, urbaine et réglementaire qui complexifie la mise en œuvre des projets et rend leur acceptabilité plus délicate.

Les éléments du projet stratégique permettront de nourrir le nouveau Schéma D'Aménagement et de Développement Durable du port de Caen-Ouistreham actuellement en cours de réalisation.

De plus, la structuration de Ports de Normandie a été une étape complexe à mettre en œuvre, il est donc nécessaire aujourd'hui de faire un point d'étape afin d'évaluer le travail accompli et de bâtir le nouveau projet stratégique de Ports de Normandie pour les 6 années à venir.

Pour l'accompagner dans sa réflexion, Ports de Normandie a conclu un marché avec un cabinet conseil.

Crédits photos : Photos du port de Caen-Ouistreham : ©Eric Destable; Photos du port de Cherbourg : ©Biplan-Luc-Pouyadoux; photos du port de Dieppe : ©Stéphane Leroy - ©Drones Smart Images (Mickaël Bodot); Projections du futur pont de Colombelles : ©Architecte : Thomas Lavigne-agence AOA Lavigne Cheron; Photos des travaux du pont Colbert ©François Thomas; Photo de la future gare maritime de Dieppe : ©ACUBE Architecte; Photo croisière à Caen : ©Olivier Barjo. Ports de Normandie-Janvier 2026

**portsdenormandie.fr**



Cofinancé par  
l'Union européenne

