

A 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 (Etude INSEE 2023) / 435 M€ investis en Normandie entre 2007 et 2023 / 100 ha dédiés aux Energies Marines Renouvelables et 2 bases de maintenance / 2 millions de passagers par an / 7 millions de tonnes de marchandises par an / Près de 60 escales croisières par an / 3 200 anneaux de plaisance, un port à sec et 33 600 nuitées / 1/3 du tonnage pêche déclaré en Normandie / Une offre de réparation navale complète

Ports de Normandie est le fruit de l'alliance de la Région Normandie, des Départements du Calvados, de la Manche et de la Seine Maritime ainsi que des Agglomérations de Caen la Mer, Le Cotentin et Dieppe Maritime, au service du développement économique de leurs territoires.

portsdenormandie.fr
contact@portsdenormandie.fr

Le point de vue de Ports de Normandie sur le déploiement des EMR au large des côtes Françaises

Ports de Normandie constitue l'affirmation d'une priorité et d'une ambition collectives et politiques au service de la stratégie portuaire et maritime de la Normandie en matière de plaisance, pêche, croisière, commerce, transmanche, réparation navale et Energies Marines Renouvelables (EMR).

Autorité portuaire, Ports de Normandie gère et aménage le domaine portuaire. Il confie l'exploitation de ses ports à des délégataires. Il est un outil au service du développement économique de son territoire.

A proximité immédiate des champs éoliens en mer de la Manche et à quelques encablures des courants marins les plus puissants d'Europe, Ports de Normandie a saisi dès le début des années 2010, l'opportunité d'accueillir les activités liées aux Energies Marines Renouvelables (EMR), filière prometteuse en termes d'emploi, de diversification du tissu économique régional et d'activité portuaire.

Cette stratégie s'est avérée payante, avec une activité industrielle et logistique particulièrement dynamique sur le port de Cherbourg. Les EMR restent cependant une filière fragile avec un modèle économique à consolider au regard de défis technologiques à venir majeurs. Une planification des parcs, un engagement institutionnel et industriel fort, ainsi qu'un travail territorial approfondi apparaissent les éléments clés d'un développement économique et social durable et serein.



Une filière à fort potentiel mais encore fragile

Les EMR sont une nouvelle filière industrielle, concourant par ailleurs à l'autonomie énergétique nationale. Filière récente puisque la construction des premiers parcs français a débuté en 2021, elle génère déjà des retombées économiques notables. En 2022, la filière aurait produit, selon l'observatoire des énergies de la mer 7 000 ETP, 3,2 milliards d'euros d'investissements, générant 2 Milliards de CA en France.

La Normandie avec GE-LMWP et SGRE ainsi que les Pays de la Loire (GE et Chantiers de l'Atlantique) captent chacun 2 200 ETP, soit 30% chacun des emplois créés.

Les zones portuaires normandes sont les foyers principaux de cette nouvelle filière :

- Les Ports de HAROPA et de Cherbourg accueillent la production d'éoliennes ou d'éléments d'éoliennes
- Les ports de HAROPA et de Cherbourg accueillent également les activités logistiques préalables à l'installation des turbines et de leurs fondations en mer
- Les ports de Ouistreham, Fécamp, Dieppe hébergent ou sont en voie d'héberger les bases de maintenance et leur centaine d'emplois chacune
- Enfin des initiatives privées naissent afin de renforcer les capacités nautiques dans le cadre du soutien aux investigations préalables (environnement, sol, sous-sol...) et à la réalisation des parcs éoliens. C'est par exemple le projet de TSM de réaliser un pôle de maintenance de ses bateaux de servitude à Dieppe
- Elles sont, enfin, le point de départ d'une sous-traitance diffuse dans leur hinterland.

Un potentiel encore important existe pour la Normandie en lien avec le développement de l'hydrolien, que les collectivités territoriales normandes appellent de leur vœu, dans le Raz Blanchard, et avec l'éolien flottant en Manche Ouest et mer Celtic.

Ce constat plutôt flatteur mérite toutefois d'être nuancé :

L'impact est variable selon les Régions. Certaines sont, à ce stade plus en retrait, en termes d'emplois (Bretagne, Occitanie par exemple), du fait d'un positionnement naturel plus centré sur l'éolien flottant. Le démarrage de cette filière est encore balbutiant.

- Les chantiers temporaires (Yards industriels) n'ont parfois qu'un impact partiel sur l'emploi local, la main d'œuvre temporaire venant d'autres régions voire d'autres pays. C'est le cas du hub d'assemblage de Fécamp installé à Cherbourg. La création d'emploi



Chargement d'un navire d'installation - Port de Cherbourg ©Biplan-L.Pouyadoux

permanent liés à ces chantiers temporaires sur le territoire nécessite leur récurrence.

- Les usines de productions affichent des difficultés à recruter.

Par ailleurs, la presse se fait régulièrement l'écho des difficultés économiques et financières des turbiniers européens (SGRE, Vestas) et américains (GE). Le contexte économique et financier récent, mais également les modalités d'appels d'offres des parcs éoliens Français et Européens, centrés quasi exclusivement sur le prix, ainsi que la concurrence chinoise pressante, sont régulièrement mis en avant comme facteurs interrogeant la viabilité à moyen terme de ces équipementiers.

Enfin, les technologies complémentaires à l'éolien posé : éolien flottant, hydrolien notamment en sont au stade parcs pilotes avec leurs lots d'incertitudes et parfois d'échecs.

Le bilan emploi est donc positif. Il mérite cependant d'être consolidé par un élargissement géographique de ses effets, par des mesures permettant un approfondissement de son ancrage territorial, et par des garanties données par l'Etat à travers les modalités des Appels d'Offres afin de créer des emplois durables.

Un modèle économique encore imparfait

Les EMR sont une opportunité de diversification et un relai de croissance pour de nombreux ports Français notamment de taille moyenne : Nantes-Saint-Nazaire, Cherbourg, Brest, Port-la-Nouvelle. Soit ceux-ci sont encore trop dépendant d'une activité liée aux énergies fossiles amenée à diminuer, voire à disparaître, soit/et ceux-ci ont identifié un nouvel élan, une nouvelle dynamique grâce à cette filière.

On peut citer le cas de Cherbourg. En 2020 avant le démarrage de la filière, le port, hors ferries, avait reçu

29 navires de commerce. En 2023, le port positionné sur 2 parcs éoliens (Saint Brieu, Fécamp), a reçu 215 navires de commerce, soit 5 fois plus bateaux.

Cet impact est probablement moins vrai pour les 3 plus grands ports français : Marseille, Dunkerque, Haropa, positionné sur diverses filières (conteneurs, pondéreux, vrac liquide...)

Pour capter ces trafics nouveaux, de lourds investissements ont déjà été portés par les collectivités locales afin d'adapter des ports régionaux ou nationaux aux EMR :

- Bretagne : 220 M€ (40 ha)
- Occitanie : 250 M€ (phase 1 – 30ha) + 350 M€ (phase 2 – 70 ha)
- Normandie : 200 M€ (Cherbourg (100 ha) + Le Havre (40 ha) + Ouistreham + Dieppe)

Or, ces investissements n'ont pas porté tout leur retour sur investissements :

- Cherbourg n'arrive pas encore à générer suffisamment de recettes pour rembourser ses annuités, et le remplissage du port entre les l'AO2 (Dieppe Le Tréport) et l'AO4 (Centre Manche 1) est incertain
- Le polder de Brest, depuis la fin du chantier de Saint Brieu, reste en parti vide
- Port la Nouvelle ne traitera que 2 parcs flottants de 3 éoliennes chacune d'ici la fin de cette décennie

...Alors que les nouveaux défis technologiques interrogent déjà la pertinence des infrastructures en place

Les évolutions technologiques industrielles posent un défi de taille dans la recherche d'un retour sur investissement équilibré :

✓ **Côté industriels :**

- L'usine LMWP a été initiée pour des pales de 78 m. En cours de construction l'usine a été agrandie pour des pales de 88 m, puis 107 m : 3 changements en 3 ans !
- L'usine a désormais tout juste 5 ans, les pales de 107 m sont déjà obsolètes. Un réinvestissement dans l'usine sera prochainement nécessaire après avoir produit « seulement » quelques centaines de pales.

✓ **Côté ports :**

- Jusqu'à quelle taille de pales le port de Cherbourg pourra-t-il fournir sans investissement l'assiette foncière adéquate de l'usine, et pour combien de temps ?
- Le quai à 15 T/m², unique lors de sa création il y a 10 ans, sera-t-il adapté, pour les parcs qui seront construits durant la décennie 2030 ?

Le port dispose donc d'une infrastructure dont on peut redouter qu'elle soit déjà en voie d'obsolescence 20 ans après son achèvement, alors que son amortissement est prévu sur 50 ans.

L'évolution industrielle est rapide et incertaine (flottant notamment), alors que l'infrastructure se développe dans un temps long. Les rythmes de développement industriels et d'aménagement portuaire s'accordent mal, alors que la capacité financière de Ports de Normandie (et de ses collectivités) s'épuise.

Une équation difficile...

On demande donc aux collectivités locales de réinvestir massivement afin de soutenir la filière alors que :

- L'impact structurel sur l'emploi et le tissu industriel n'est pas encore bien mesuré notamment du fait d'un recul encore suffisant. Les premiers parcs n'ont démarré qu'il y a 3 ans,
- Les finances des collectivités sont de plus en plus contraintes,
- Le retour sur investissement des aménagements portuaires déjà réalisés n'est pour beaucoup pas établi,
- Les nouveaux investissements à réaliser ne sont pas fondés sur des besoins clairement exprimés et assurés pour le long terme.

L'Etat a préférentiellement investi dans ses ports. Pour autant ceux-ci ne peuvent répondre seuls à la demande. Par ailleurs, est-ce aux collectivités locales de financer et de prendre les risques à leur frais de la politique énergétique de l'Etat ?



Usine LMWINDPOWER ©Biplan-L.Pouyadoux

...Rendue plus aisée à condition

De disposer d'une meilleure lisibilité de la filière fondée sur

-Une localisation précise des parcs à créer :

on sait que le critère de proximité port/parc est primordial. Cette localisation permettra d'établir le potentiel du port.

-Une planification temporelle à long terme correctement cadencée :

il convient de rappeler qu'aucun parc commercial en France n'a été réalisé par un seul port. Le besoin foncier et en linéaire de quai d'un parc est important et extrêmement coûteux. Aussi la cohérence de l'enchaînement des parcs à réaliser par le port est fondamental : absence de trou d'air d'activité (cela vaut aussi pour l'occupation de la Main d'œuvre), pas de parcs concomitants, pour une capacité foncière et de linéaire de quai donné, pour éviter les goulets d'étranglements et les surinvestissements. Un rythme tri-annuel semble cohérent pour l'éolien posé.

-Une Planification technologique.

Les besoins infrastructurels ne sont pas les mêmes en fonction des technologies utilisées (éolien posé, éolien flottant, hydrolien). Or le port de Cherbourg peut prétendre servir les 3 technologies. Par exemple, Le flottant avec la réalisation du flotteur et l'assemblage du flotteur à quai et son commissioning double les besoins fonciers de l'éolien posé. De la même façon, construire des fondations bétons pour l'éolien posé requiert 3 fois le foncier qu'un simple stockage de monopiles. La puissance de la turbine va dimensionner le besoin de portance des quais et des terre-pleins.

Même si cela apparaît complexe, la connaissance des options techniques du parc est un facteur influent sensiblement le besoin en infrastructure. Aussi toute indication amont sera particulièrement précieuse pour le port afin qu'il dimensionne le plus correctement possible son infrastructure.

De mettre en place un modèle économique durable fondée sur le partage du risque, construit sur 5 points :

- La planification temporelle, géographique, technologique évoquée ci-dessus est essentielle, afin de réaliser et phaser les équipements adaptés aux parcs prévus
- Des appels d'offres qui balance plus le critère prix avec les critères socio-économiques (emplois, sous-

traitance...), pour consolider et développer les bases industrielles nationales

- Un engagement à moyen long terme des industriels et des développeurs/exploitants de parc dans la location d'infrastructure.

Il permettrait de rassurer l'investisseur public, mais aussi privé lorsqu'il s'agit de recruter et de conserver du personnel « docker ». Une mutualisation des engagements des développeurs vis-à-vis des ports permettrait pour chacun d'eux de réduire les risques de sur-location.

- Une couverture du risque d'investissement par l'Etat

Si les ports sont prêts à prendre leur part, un soutien de l'Etat devient inévitable. Ce soutien financier vise d'une part à compléter le financement en ressources propres ou par emprunt insuffisant et également à couvrir sous forme de garanti les risques inhérents à la filière : absence de recette liés à des décalage/abandon de projets qui auront lieu malgré la programmation. (cf. AO1 et AO2 pour le décalage), Obsolescence « anticipée » des infrastructures liée à l'évolution extrêmement rapide des technologies

- La poursuite du travail de fond des collectivités territoriales avec les développeurs

Il s'agit de faire en sorte d'ancrer en profondeur la filière dans la dynamique territoriale, et ainsi donner un plein sens à la création d'infrastructure.

Le Cotentin connaît aujourd'hui une situation proche du plein emploi. Ses ressources intrinsèques sont probablement insuffisantes pour permettre une nouvelle phase de développement de la filière. Une logique d'attractivité territoriale mériterait de se mettre en place pour disposer de ressources extérieures s'installant à long terme sur le territoire. Cela suppose une politique territoriale forte (habitat, école, crèches...). Pour cela, le territoire a besoin de comprendre les profils à attirer, à former, la volumétrie des salariés en jeu...de la même façon que la réalisation d'infrastructures résilientes, cette démarche s'inscrit dans le temps long et nécessite de la visibilité.

