

Ports de Normandie cherche un nouveau concessionnaire

DEPUIS le 1^{er} janvier, la Société portuaire d'exploitation du port de Cherbourg (Spec) est la seule gestionnaire du port de commerce de Cherbourg. La concession pour la partie ouest, avec les terminaux transmanche et croisières, prenait en effet fin au 31 décembre et le syndicat mixte Ports de Normandie a préféré cette solution transitoire. Au passage, la Spec change de nom commercial et devient Cherbourg Port.

« Nous voulions relancer la procédure d'attribution de la concession au printemps dernier, mais le confinement nous a empêchés de faire visiter le port aux candidats potentiels », explique Philippe Deiss, le directeur général de Ports de Normandie. « Nous étions aussi dans le brouillard le plus total en termes d'activités en raison de la crise sanitaire, mais aussi du Brexit. Nous avons préféré prendre le temps d'organiser la consultation. »

Retour à une concession unique

L'appel à candidatures a été publié le 21 décembre et sera clos le 28 janvier. Et Ports de Normandie a choisi de réunir les deux concessions en une seule. C'est lui qui, en 2008, avait choisi cette séparation.

À l'époque, le grand projet était la création d'un terminal vrac dédié au trafic de charbon, porté par le tandem CCI et Louis Dreyfus Armateurs. Une double concession avait alors

été attribuée à leur société commune, la SAS Port de Cherbourg : une pour le terminal transmanche et les croisières, une pour la gestion des marchandises dites conventionnelles.

Mais le terminal vrac n'a jamais fait le plein et en 2014, Louis Dreyfus Armateurs a jeté l'éponge, ne conservant que 10 % des parts de la SAS Port de Cherbourg pour la gestion du transmanche. Pour les marchandises conventionnelles, c'est la Spec, filiale à 99,8 % de Ports de Normandie, qui en a repris la gestion.

Des activités déséquilibrées

« Nous avons choisi de revenir à une seule entité pour proposer au futur concessionnaire un portefeuille d'activités qui s'équilibre », fait valoir Philippe Deiss. « Soyons clairs : si le transmanche s'est bien développé avec l'Irlande, si les escales de paquebots ont augmenté, ce n'est pas le cas de la Spec. »

Concrètement, c'est sur le transmanche que le concessionnaire peut gagner de l'argent tant que les trafics liés aux énergies marines renouvelables restent balbutiants.

En théorie, car dans la pratique, l'année 2020 a plombé les comptes de la SAS Port de Cherbourg.

« L'activité a été équilibrée de 2009 à 2013, puis s'est bien développée jusqu'en 2019. Cela nous a permis d'investir et



→ Image d'archives du port de Cherbourg avant la construction de l'usine LM Wind Power. Après celle du port de commerce, deux autres concessions arrivent bientôt à terme : celle du port de pêche, en fin d'année, et celle du port de plaisance, en 2023.

de reconstituer nos capitaux propres », commente Dominique Louzeau, le président de la délégation Cotentin de la CCI Ouest Normandie.

Grosses pertes cette année

Mais, ajoute-t-il, « 2020, avec la crise sanitaire, a été très compliquée pour l'ensemble des acteurs portuaires. Les comptes ne sont pas encore bouclés, mais nous nous attendons à une perte de l'ordre de 1,7 million d'euros pour un chiffre d'affaires de 4 millions,

deux fois moins qu'en 2019. »

La CCI Ouest Normandie, pour autant, a déjà annoncé à Ports de Normandie son intention d'être candidate pour le renouvellement de la concession. « Nous réfléchissons à la forme de cette candidature de manière à ne pas prendre de risques inconsidérés. Notre premier métier, c'est l'appui aux entreprises et elles en ont bougrement besoin en ce moment », rappelle Dominique Louzeau.

Les perspectives, au-delà de la crise sanitaire, semblent plutôt encourageantes sur Cher-

bourg. Sur l'Irlande, Irish Ferries et Stena Line ont renforcé capacités et rotations, avec désormais un départ chaque jour. Difficile encore d'évaluer l'impact sur Brexit sur les trafics vers l'Angleterre, notamment pour les passagers. « Le fret seul ne garantit pas l'équilibre de l'exploitation d'une ligne », note Dominique Louzeau.

Un choix à l'été

Du côté du quai des Fla-mands, il y a toujours un trafic régulier de munitions. EDF a

aussi choisi Cherbourg comme base logistique pour l'équipement des parcs éoliens de Fécamp et Courseulles, et LM Wind Power va commencer à livrer ses pales. Des escales à haute valeur ajoutée. Il y a aussi le projet de terminal multimodal poussé par Brittany Ferries.

« Nous attendons les candidatures, puis nous choisirons parmi elles les candidats retenus pour participer à l'appel d'offres », précise Philippe Deiss. À l'été, on devrait connaître le nom de celui qui, pour dix ans, exploitera le port.

Jean LAVALLEY