

NEWHAVEN

Étude d'impact économique et social

La valeur du ferry entre Newhaven (Sussex, Royaume-Uni) et Dieppe (Région Normandie, France)

RAPPORT FINAL

Décembre 2025





Zone d'entreprise de Newhaven

Étude d'impact économique et social

La valeur du ferry entre Newhaven (Sussex, Royaume-Uni) et Dieppe (Région Normandie, France)

RAPPORT FINAL

Décembre 2025



Spécialistes du développement
économique

Préparé par :

Contact Rubicon Regeneration Ltd : David Howells

Email : david@rubiconregen.com | bruce@nairne-consultancy.co.uk

Sommaire

1. Introduction.....	5
1.1 Le mémoire	5
1.2 Notre approche	5
1.3 Structure du rapport	7
2. Contexte et contexte	8
2.1 Zone d'entreprise de Newhaven.....	8
2.2 Le service de ferry Newhaven-Dieppe	8
2.3.1 Routes de passagers maritimes courtes.....	11
2.3.2 Fret et fret en mer courte.....	11
2.4.1 Passagers du ferry.....	12
2.4.2 Transport de marchandises	13
2.5 Contribution économique du service de ferry à l'économie française	16
3. Approche de consultation	20
3.1 Recherche primaire	20
3.2 Consultation des parties prenantes	21
4. Les avantages économiques	22
4.1 Résumé : bénéfices bruts et nets.....	22
4.2 Introduction.....	23
4.3 Application des réponses à l'enquête	24
4.3.1 Nombre de visites de passagers et de jours de visite	24
4.3.2 Dépenses brutes de passagers à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni.....	25
4.3.3 Dépenses par article à Newhaven	26
4.4 Avantages économiques non liés aux passagers du service de ferry	28
4.5 Bénéfice brut de dépenses.....	28
4.5.1 Bénéfice brut direct des dépenses	28
4.5.2 Bénéfice brut indirect et induit des dépenses.....	29
4.5.3 Bénéfice brut total.....	30
4.6 Bénéfice net des dépenses	31
4.6.1 Bénéfice net direct des dépenses.....	31
4.6.2 Bénéfice net indirect et induit des dépenses	32
4.6.3 Bénéfice net total	32
5. Avantages d'emploi équivalents à temps plein	34
5.1 Emploi brut à temps plein.....	34
5.1.1 Emploi direct brut à temps plein	34
5.1.2 Emploi brut, indirect et induit à temps plein.....	35

5.1.3	Emploi brut total à temps plein	36
5.2	Emploi net à temps plein	37
5.2.1	Emploi net direct FTE.....	37
5.2.2	Emploi net indirect et induit des employés à temps plein	37
5.2.3	Emploi net total à temps plein	38
6.	Tests de sensibilité.....	39
6.1	GVA et emploi	39
6.2	Test de sensibilité 1 – Diminution de 20 % du nombre de passagers par ferry.....	39
6.3	Test de sensibilité 2 — réduction de 50 % des dépenses passagers	40
7.	Priorités futures.....	42
7.1	Thèmes de consultation	42
7.1.1	Généralités.....	42
7.1.2	Impact de la fermeture.....	43
7.1.3	Opportunités futures / interventions prioritaires.....	43
7.2	Renforcement des contributions du ferry à la ville et à la sous-région	44
7.3	Développer le potentiel touristique.....	45
7.3.1	Domaines prioritaires d'action — Tourisme	46
7.4	Commerce et investissement.....	47
7.4.1	Domaines prioritaires d'action — Commerce.....	48
7.5	Améliorations des infrastructures	49
7.5.1	Domaines prioritaires d'action — Infrastructures	50
8.	Résumé.....	51
8.1	Impacts économiques du ferry	51
8.2	Impact de la perte du service de ferry	52
8.3	Positionnement et optimisation des avantages du service de ferry.....	53
	Annexe 1 : Enquête des passagers	55
	Annexe 2 : Application des recommandations du Livre vert du Trésor majesté.....	60
	Annexe 3 : Parties prenantes consultées	63

1. Introduction

1.1 Le mémoire

À l'automne 2025, une équipe dirigée par Rubicon Regeneration Limited a collaboré avec la Newhaven Enterprise Zone (NEZ) pour témoigner des contributions économiques et à l'emploi du service de ferry Newhaven-Dieppe, également connu sous le nom de « the Bridge », à la ville, à la sous-région élargie et au Royaume-Uni.

Les questions principales abordées comprenaient :

- Quel est l'impact économique et social net positif du pont entre Newhaven et Dieppe sur une base annuelle pour le Royaume-Uni ? Cela inclut l'évaluation des flux nets positifs actuels de tourisme et de fret entre Newhaven et Dieppe, ainsi que des avantages directs et indirects supplémentaires que le service de ferry apporte à Newhaven, Sussex et le Royaume-Uni.
- Qu'est-ce qui serait perdu si le service cessait ?
- Quels sont les cinq principaux investissements/actions à réaliser du côté britannique pour sécuriser le service de ferry pour les 20 prochaines années et le faire prospérer en tant qu'infrastructure stratégique du Sussex ?
- Que faut-il pour que les 1,7 million d'habitants du Sussex et 60 000 entreprises utilisent plus souvent ce service ?

1.2 Notre approche

Notre approche a été informée par les directives du gouvernement britannique concernant l'évaluation des impacts économiques et s'appuie sur des méthodes et approches déjà adoptées, tant en ce qui concerne le service de ferry que les bonnes pratiques en matière d'évaluations d'impact économique.

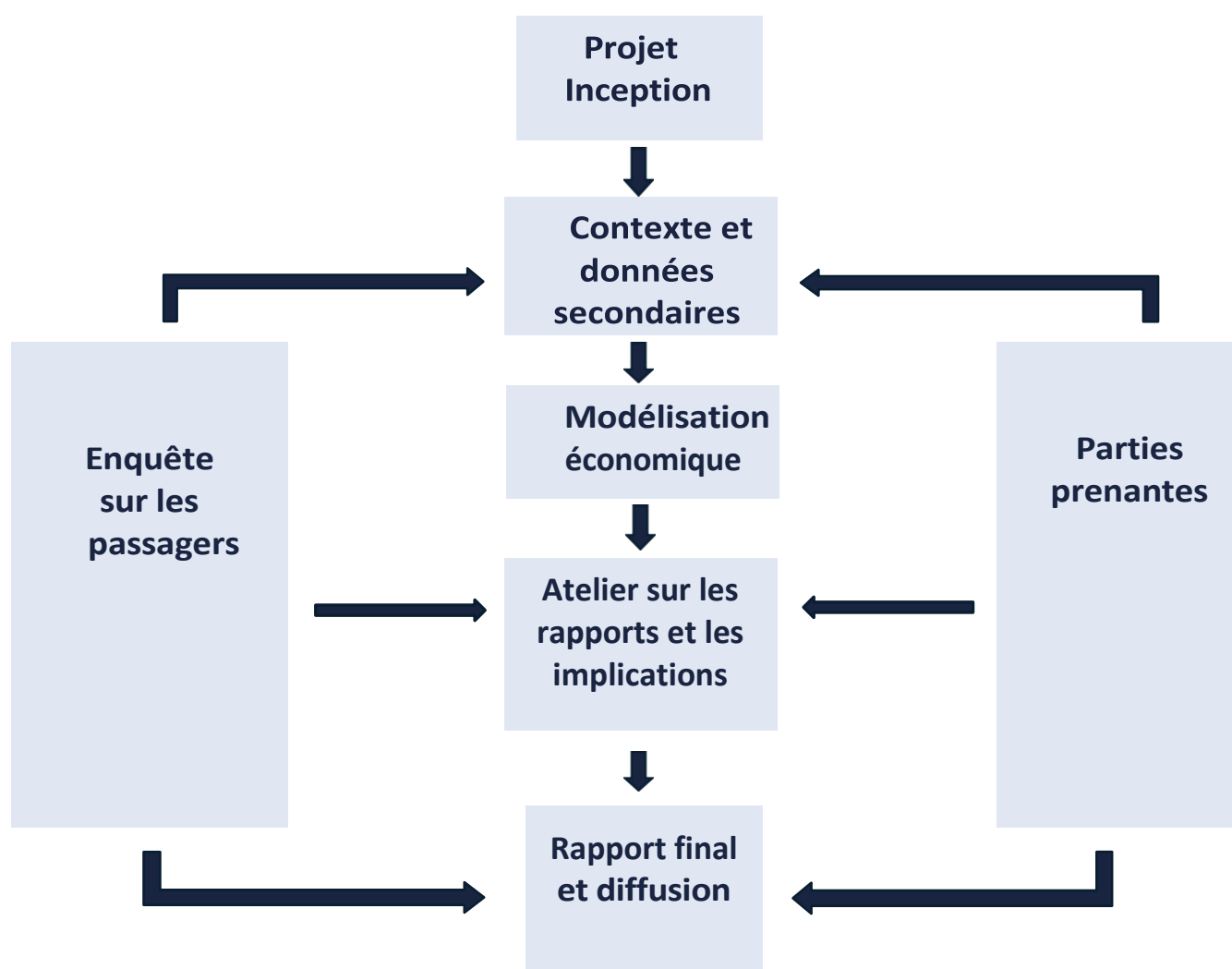
Elle a inclus :

- Une enquête auprès des passagers de ferry, réalisée en ligne et en face à face afin d'établir les niveaux de dépenses et les choix à Newhaven, dans d'autres parties du Sussex et au Royaume-Uni (Annexe 1) ;
- Engagement avec les parties prenantes clés au Royaume-Uni et en France afin de comprendre les avantages et le potentiel futur du service de ferry localement, dans

- Modélisation économique robuste, informée par les recommandations du Livre vert du Trésor de Sa Majesté (voir Annexe 2) ; et
- Recommandations sur les investissements prioritaires et les actions visant à consolider et développer la position du service de ferry en tant qu'infrastructure stratégique du Sussex.

Notre approche est résumée à la Figure 1.1.

Figure 1.1 Approche adoptée pour cette étude



1.3 Structure du rapport

Le rapport est structuré comme suit :

La section 2 expose le contexte général de l'étude ;

La section 3 résume notre approche de la consultation et de l'engagement ;

La section 4 présente l'approche de la modélisation d'impact et évalue les contributions économiques que le service de ferry apporte à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni ;

L'article 5 évalue les avantages à temps plein équivalent (FTE) du service de ferry

L'article 6 expose les tests de sensibilité et l'impact possible d'augmenter le nombre de passagers

L'article 7 recommande plusieurs axes d'action pour soutenir et accroître la contribution du service de ferry à la ville et à la région ; et

La section 8 présente les remarques finales sur l'étude et ses conclusions.

2. Contexte et contexte

2.1 Zone d'entreprise de Newhaven

Au cours des huit dernières années, la Newhaven Enterprise Zone (NEZ) a collaboré avec les secteurs public, privé et bénévole pour favoriser une croissance inclusive et transformer la situation de la ville. **Newhaven Unleashed**, le plan d'investissement triennal actuel, propose une approche ciblée et basée sur le lieu pour libérer la croissance, la résilience et les opportunités à Newhaven, autour de quatre thèmes d'investissement:

- Permettre des projets d'infrastructure qui créent des conditions de réussite du secteur privé, tels que le développement de sites, les transports et l'amélioration de l'espace public ;
- Des investissements axés sur l'innovation spécifiquement dans nos secteurs en croissance — création créative, marine et fabrication avancée ;
- Soutenir la transition vers la neutralité carbone et les impacts plus larges de la croissance propre ; et
- S'appuyant sur le Newhaven Story¹ pour faire de Newhaven l'une des villes les plus investissantes de la côte sud.

Depuis sa désignation, la ZNE s'est engagée, en moyenne, à plus de 1,5 million de livres sterling chaque année pour soutenir divers projets économiques et sociaux à travers la ville. Un objectif central du programme a été de soutenir et de développer le secteur maritime de la ville, dont le ferry Newhaven–Dieppe est l'élément clé.

2.2 Le service de ferry Newhaven-Dieppe

Le service de ferry Newhaven-Dieppe offre la liaison la plus directe entre Londres et Paris. Elle exploite actuellement deux ferries, *la Côte d'Albâtre* et *la Seven Sisters*. Les deux peuvent accueillir jusqu'à 600 passagers et un maximum de 200 voitures ou 40 véhicules commerciaux². Entre octobre et avril, il y a deux traversées par jour dans les deux directions, et entre mai et septembre, trois traversées par jour dans chaque sens, bien que ce nombre puisse atteindre quatre par jour certains week-ends d'été.

¹ <https://newhavenenterprisezone.com/our-story/the-newhaven-story/>

² <https://newhavenport.com/commercial/ferries/>

Le service de ferry est une caractéristique clé de l'économie de Newhaven depuis son ouverture en 1825. L'arrivée du chemin de fer en 1847 rendit la traversée plus accessible et transforma Newhaven en un important point de transit international, augmentant considérablement le nombre de passagers.

Le ferry Newhaven-Dieppe a connu une succession d'opérateurs au cours des deux derniers siècles, ce qui reflète les changements de propriété, de subventions et de priorités stratégiques (voir Tableau 2.1).

Suite à la vente de Newhaven Port & Properties Ltd à SMEL de Coopération Transmanche en 2001, le Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche (SMPAT) a été créé pour protéger le service de ferry. Elle a survécu grâce à de multiples interventions financières : d'abord de la SNCF, puis désormais de l'autorité régionale française.

Le SMPAT compte désormais cinq membres : le département de la Seine-Maritime, la Communauté régionale d'agglomération de Dieppe (Dieppe-Maritime), le CCI Métropole de Rouen, la Falaise du Talou et le CC du Terroir de Caux. Les missions SMPAT sont de :

Tableau 2.1 Chronologie de la propriété du ferry Newhaven-Dieppe

Point	Opérateur	Note
1825–1847	Premiers opérateurs privés de bateaux à aubes	Premiers services piétonniers enregistrés à travers la Manche
1847–1984	British Railways / Sealink (Royaume-Uni) & SNCF (France)	Opération conjointe anglo-française
1984–1985	Conteneurs maritimes (Royaume-Uni)	Acquisition de Sealink auprès de British Rail
1985–1992	SNCF (France)	A pris l'entière responsabilité : opéré sous Sealink Dieppe Ferries
1992–1996	Stena Line (Royaume-Uni)	Exploité la ligne après le retrait de la SNCF
1996–2001	Ligne P&O Stena (Royaume-Uni)	La coentreprise a finalement fermé le service en 2001
2001–présent	Transmanche Ferries (France)	Créé par le Conseil de Seine-Maritime pour sauvegarder la route. DFDS a passé un contrat pour exploiter ce service à partir de 2012

- Développer et promouvoir l'activité transmanche entre la Seine-Maritime et le Sud de l'Angleterre ;
- Encourager et participer à des actions culturelles, économiques et autres ; et
- Lancer des actions de tourisme et de développement économique directement liées à l'activité transmanche.

SMPAT possède les deux ferries qui parcourent la ligne de 66 miles, et elle engage DFDS Seaways pour exploiter le service sur des modalités de cinq ans. Le contrat actuel s'étend de 2023 à 2027. Le service de ferry Newhaven-Dieppe est considéré comme une route stratégiquement importante par les autorités françaises. Ainsi, dans le cadre du contrat, SMPAT prévoit une subvention annuelle déclarée de 25,5 millions d'euros (environ 23,1 millions de livres sterling)³, qui couvre le déficit engendré en maintenant le service tout au long de l'année.

Bien que le DFDS emploie l'équipage du ferry, presque exclusivement basé en France, cet investissement offre un emploi direct terrestre des deux côtés de la Manche, notamment dans la gestion et les opérations portuaires, les réservations et la sécurité.

En 2024, les deux ferries ont bénéficié d'une importante modernisation, financée par un investissement de 7,3 millions de livres sterling de SMPAT. Cela comprenait l'expansion de la surface commerciale à bord, la refonte des espaces publics et des cabines passagers, l'installation d'une nouvelle aire de jeux pour enfants, l'installation d'un nouvel hôtel « 40-pods » pour les passagers de fret et l'amélioration de l'éclairage, des sièges et des points de recharge USB.

Parallèlement, le terminal de ferry de Newhaven a également été rénové, soutenu par des investissements du Fonds des villes du gouvernement. Ces investissements visent à améliorer l'expérience des passagers pour les personnes utilisant le service de ferry Newhaven-Dieppe.

³ <https://www.shipandoffshore.net/ship-repair/detail/news/dfds-completes-major-interior-upgrades-to-transmanche-ferries-two-sisterships.html>

2.3 Tendances nationales du Royaume-Uni pour les passagers et le fret

2.3.1 Routes de passagers maritimes courtes

Au niveau national, en 2024, plus de 15 millions de passagers ont utilisé les 18 principales lignes internationales de passagers en mer courte vers et depuis le Royaume-Uni. Douvres-Calais représentaient la moitié (49,6 %) de ces trajets, et Douvres à Dunkerque 10,9 % supplémentaires. Newhaven représentait 6,8 % des 6 millions de voyages restants.

À part les routes de Douvres, les seules autres courtes routes maritimes internationales transportant plus de passagers étaient Holyhead-Dublin (1 495 000), Harwich-Hook of Holland (628 000), Portsmouth-Caen (816 000), Tyne-Ijmuiden (480 000) et Hull - Rotterdam (491 000).

Le nombre de passagers utilisant les liaisons internationales en mer courte a diminué d'un quart (25 %) entre 2013 et 2024. Il y avait déjà eu un léger déclin entre 2013 et 2019 (-10,2 %). Cependant, la pandémie de Covid-19 a énormément attendu le nombre de passagers — il y avait simplement 5,5 millions de passagers internationaux en short sea en 2021, contre 20,5 millions en 2013. Depuis, le nombre de passagers à travers le Royaume-Uni n'a pas retrouvé les niveaux d'avant le Covid.

2.3.2 Fret et fret en mer courte

En 2024, 334,5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées à travers les principaux ports britanniques⁵. La majeure partie (69 %) provenait de biens importés au Royaume-Uni et 31 % provenaient des exportations. L'Union européenne (UE) reste le principal partenaire régional, représentant 53 % de l'ensemble du tonnage trapique international entre le Royaume-Uni et le reste du monde.

Le commerce maritime à court distance représente environ 68 % (225,9 millions de tonnes) de l'ensemble du tonnage trapique international britannique, les importations représentant 63 % de ce chiffre en termes de tonnage. En 2014, environ 270 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur de courtes routes maritimes vers et depuis le Royaume-Uni. Ce nombre est tombé à environ 220 millions de tonnes pendant la pandémie de Covid-19. Les importations se sont nettement reprises après 2021. Après une brève reprise post-Covid, le volume des exportations a de nouveau diminué entre 2021 et 2023, avant de se stabiliser en 2024.

⁴ Plus de 50 000 voyages passagers

⁵ Informations annuelles sur le fret portuaire ; Département des Transports ; 2025

2.4 Utilisation du ferry Newhaven-Dieppe

2.4.1 Passagers du ferry

L'utilisation du service de ferry Newhaven-Dieppe a fluctué au fil du temps. En 1993, le nombre de passagers a culminé à 1,2 million, après quoi le nombre a diminué, principalement à cause de l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994. En 2007, environ 250 000 passagers utilisaient ce service, après quoi une reprise régulière a été réalisée pour atteindre 399 000 en 2015. La pandémie de Covid-19 a provoqué une nouvelle forte baisse du nombre de passagers – en 2021, seulement 95 000 passagers ont été transportés par le service de ferry entre Newhaven et Dieppe. La forte reprise post-Covid a été marquée, avec un nombre de passagers atteignant 410 000 en 2024 — soit 8 % de plus que les niveaux d'avant le Covid (2019)⁶.

La figure 2.1 compare le nombre de passagers (en milliers) utilisant la liaison Newhaven-Dieppe par ferry, comparé à d'autres liaisons internationales britanniques de traversier en mer courte en 2024. Il compare également la variation en pourcentage du nombre de passagers utilisant cette ligne entre 2013 et 2024 avec les autres lignes de passagers en mer courte au Royaume-Uni.

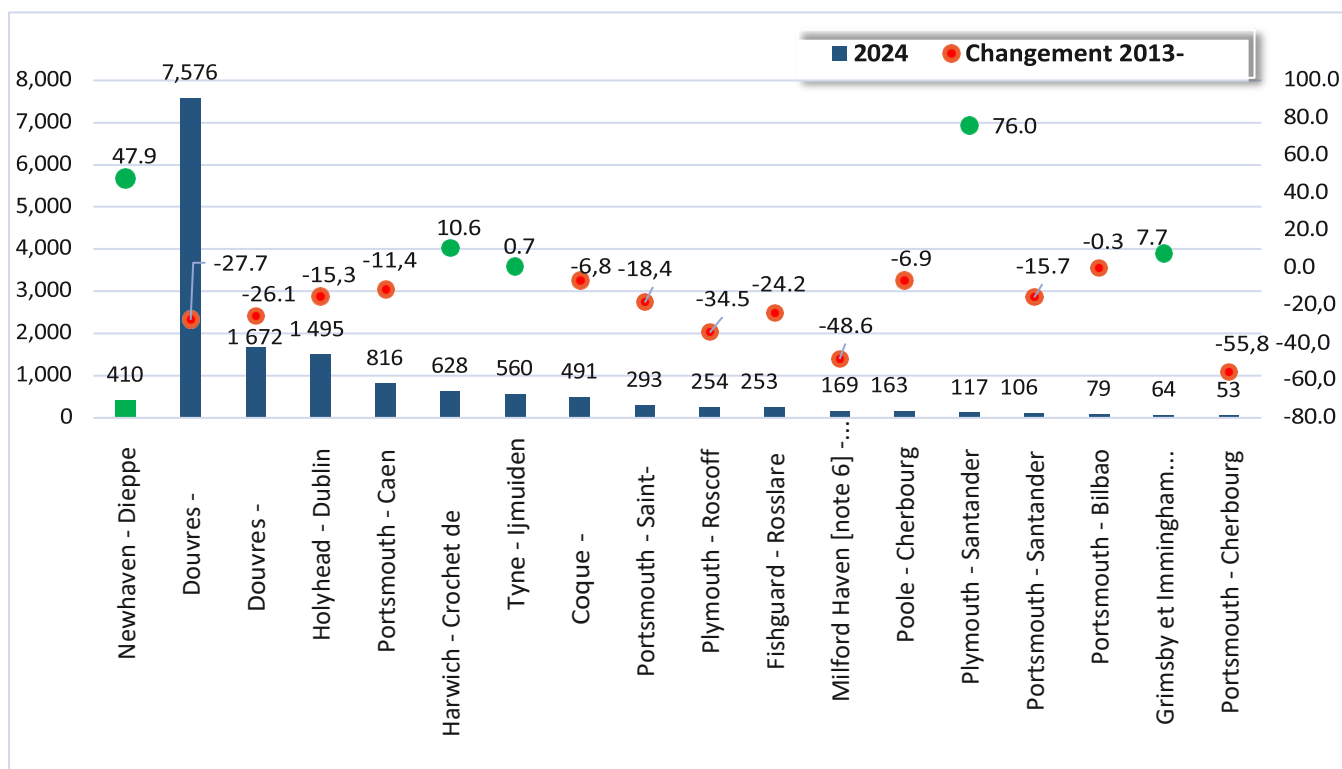
Newhaven-Dieppe est l'une des liaisons internationales de passagers en mer courte les plus réussies du Royaume-Uni. Depuis 2013, le nombre de passagers utilisant cette ligne a augmenté de 133 000 (+47,9 %). La seule autre ligne qui a connu une augmentation significative du nombre de passagers est de Plymouth à Santander (+50 000 ou 76 %).

La reprise post-Covid du service Newhaven-Dieppe a été bien plus forte que celle de nombreuses autres lignes. En 2022, le nombre de passagers utilisant cette ligne s'était pratiquement retrouvé à son niveau d'avant le Covid, tandis que pour toutes les courtes lignes maritimes, ce nombre est inférieur de plus de 6,2 millions (33 %). En 2013, le service de ferry transportait 83 972 véhicules particuliers⁷, mais en 2024, ce nombre était passé à 150 522 — soit une hausse de 79 %.

⁶ SPAS0102 ; Mouvements internationaux courts de passagers en mer, par liaison de ferry à partir de 20023 ; Statistiques Marines ; Département des Transports ; 2025

⁷ voitures, motos et remorques/caravanes accompagnantes,

Figure 2.1 Nombre de passagers (000 milliers) sur les liaisons internationales de traversiers de mer courte depuis le Royaume-Uni 2024 et changements 2013-2024⁸⁹



Source : Transports internationaux de passagers en mer courte, par liaison de ferry : depuis 2003 ; Département des Transports ; 2025

Cependant, il fonctionne toujours bien en dessous de sa capacité. Le nombre minimum contracté de traversées est de 1 690 par an dans les deux sens. À pleine capacité, le service pouvait, théoriquement, accueillir 1 014 000 passagers. En 2024, un peu moins de 410 000 passagers ont utilisé ce service. Cela représente 40,4 % de la capacité totale de passagers.

2.4.2 Transport de marchandises

La liaison Newhaven-Dieppe offre plusieurs avantages aux utilisateurs, notamment pour les transporteurs de l'ouest et du sud de la France, d'Espagne et du Portugal, grâce à la réduction du kilométrage et du temps de trajet¹⁰.

⁸ Note 1 : Les points verts indiquent les itinéraires où il y a eu une augmentation en pourcentage du nombre de passagers ; les points orange indiquent où il y a eu une diminution en pourcentage du nombre de passagers.

⁹ Le Newhaven Bar est affiché en vert uniquement pour accentuation.

¹⁰ Évaluation du fret du port de Newhaven ; AECOM ; 2022

Tableau 2.2 Véhicules de marchandises et tonnage de marchandises entre Newhaven et Dieppe 2024

Catégorie	Les deux directions		Entrée		Sortant	
	Tonnes	Unités	Tonnes	Unités	Tonnes	Unités
Véhicules de marchandises routières, avec ou sans remorques accompagnées	281,673	21,811	210,405	14,571	71,268	7,240
Remorques et semi-remorques de marchandises routiers non accompagnées	27,481	2,524	22,336	1,257	5,145	1,267

Source : Trafic de fret portuaire majeur au Royaume-Uni, par port et année (filtrez par direction et type de fret), à partir de 2000

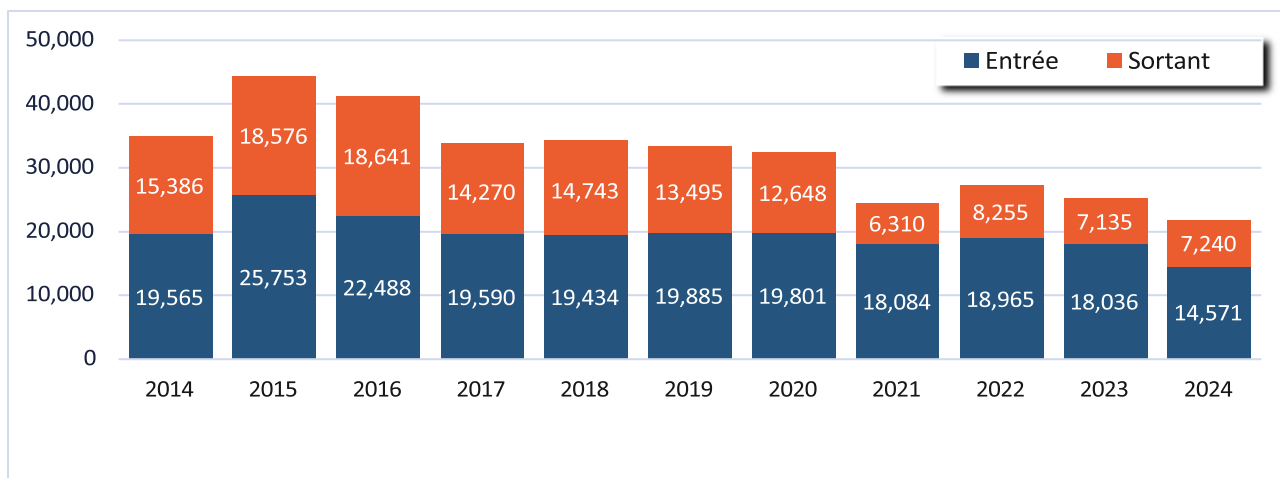
En 2024, 21 811 véhicules routiers de marchandises ont transporté 281 673 tonnes de marchandises entre Newhaven et Dieppe. Environ les deux tiers (66 %) des véhicules de marchandises circulent vers le Royaume-Uni, transportant environ 75 % de la cargaison, en termes de tonnage (voir Tableau 2.2). Cela reflète le déséquilibre commercial national mis en lumière précédemment. Les données de consultation suggèrent qu'il n'est pas rare que des véhicules de marchandises rentrent en France vides, tandis que d'autres reviennent par d'autres routes où (du côté européen) il existe plus d'opportunités de récupérer des cargaisons destinées au transport au sein de l'Union européenne.

La grande majorité de ces véhicules (14 571 véhicules de marchandises et 210 405 tonnes) étaient en destination de Newhaven. De plus, 27 481 tonnes de cargaison ont été transportées sur 1 907 remorques non accompagnées. Là encore, la majorité (22 336 tonnes) a été transportée de Dieppe à Newhaven.

Les figures 2.2 et 2.3 montrent qu'il y a eu un déclin constant de l'utilisation du service de ferry Newhaven-Dieppe comme porte d'entrée pour le transport de marchandises. Le premier graphique montre le nombre de véhicules de marchandises routières, avec ou sans remorques accompagnées) ayant utilisé le service de ferry entre 2014 et 2024 ; et le second graphique montre la variation du tonnage de la cargaison transportée sur la même période.

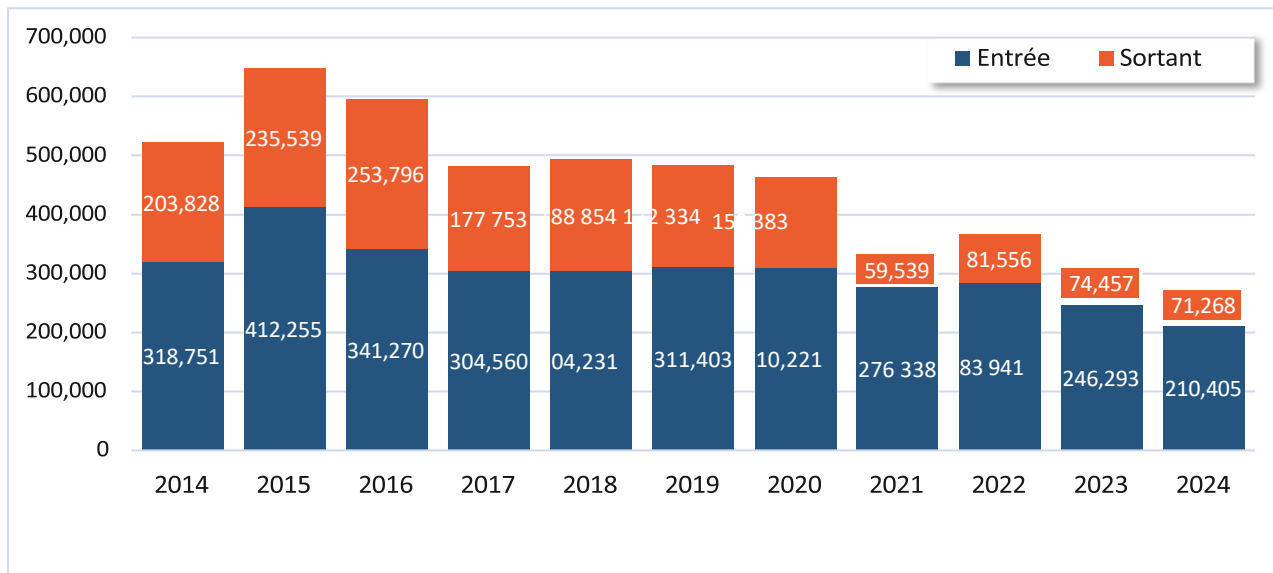
En 2014, près de 35 000 véhicules ont transporté du fret sur le service de ferry Newhaven-Dieppe, transportant plus de 520 000 tonnes de fret. Environ 56 % des véhicules de marchandises et 61 % des marchandises qu'ils transportaient étaient en entrée.

Figure 2.2 Nombre de véhicules routiers de marchandises par direction entre Newhaven et Dieppe, 2014–2024



Source : Trafic de fret portuaire majeur au Royaume-Uni, par port et année (filtrez par direction et type de fret), à partir de 2000

Figure 2.3 Tonnage de marchandises transportées par direction sur le service de ferry Newhaven-Dieppe, 2014–2024



Source : Trafic de fret portuaire majeur au Royaume-Uni, par port et année (filtrez par direction et type de fret), à partir de 2000

On a observé une augmentation significative du transport de marchandises en 2015, lorsque plus de 44 300 véhicules de fret ont transporté 648 000 tonnes de marchandises sur le service ferry Newhaven-Dieppe, mais le transport entrant a continué d'augmenter en proportion de tous les véhicules de transport transportant ce service.

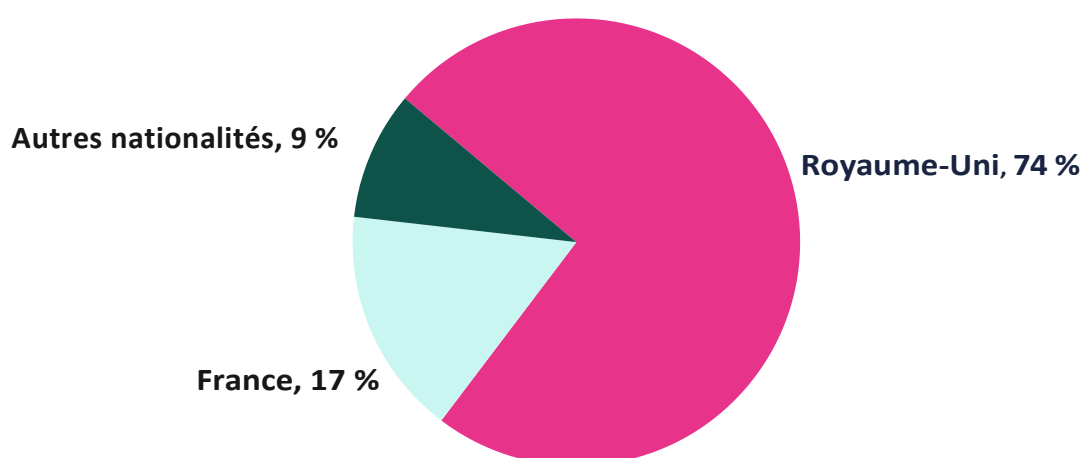
Après une baisse significative des véhicules de marchandises et du tonnage en 2017, les volumes se sont stabilisés jusqu'en 2021, date à laquelle ils ont de nouveau chuté de manière significative. En 2021, pendant la pandémie de Covid-19, le nombre total de véhicules marchandises est tombé à 24 400, transportant 336 000 tonnes de fret. Les véhicules entrants représentaient 74 % de tous les véhicules et 82 % des marchandises transportées sur la route.

Il n'y a eu aucune récupération depuis. En effet, en 2024, un peu moins de 22 000 véhicules de qualité ont utilisé le service de ferry, transportant un peu moins de 282 000 tonnes de marchandises. Cela représente 51 % de moins de véhicules de marchandises qu'en 2015 et 57 % de moins de fret en termes de tonnage. Le trapèze entrant reste bien plus important que le fret sortant. Alors que le tonnage du fret entrant a diminué de 49 % depuis son pic en 2015, le tonnage du fret sortant a diminué de 72 % depuis son pic en 2016.

2.5 Contribution économique du service de ferry à l'économie française

SMPAT a commandé en 2019 une étude sur l'impact du service de ferry Newhaven-Dieppe sur l'économie française. Ce document a révélé que 74,2 % des passagers venaient du Royaume-Uni et 16,5 % venaient de France, avec les 9.2% restants provenant d'autres pays (voir Figure 2.4).

Figure 2.4 Passagers de ferry par nationalité 2024, en pourcentage



Source : SMPAT Transmanche Ferries (Octobre 2025)

Ses données ont montré que 150 673 véhicules ont été transportés par le service de ferry, dont 10 486 vélos. Il y avait 23 290 conducteurs transportant des marchandises dans 26 787 unités (camions).

Le rapport a conclu que le service de ferry Newhaven-Dieppe a généré 3 millions de nuits de visiteurs entre les deux pays, dont 2,25 millions (75 %) en France et 750 000 (25 %) au Royaume-Uni.

À partir de cela, l'analyse a calculé que le service de ferry supportait 1 306 emplois en France et 525 au Royaume-Uni. L'impact économique de la ligne vers Seine-Maritime a été de 40 millions d'euros (dont 21,5 millions d'euros pour Dieppe Pays Normand) ; et 50,9 millions d'euros pour la Normandie).

2.6 Impacts économiques d'autres services de ferry

Une analyse du marché des ferries Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) post-Brexit et post-Covid, menée en 2022, a révélé que les deux avaient « gravement impacté » le réseau de fret Ro-Ro pour le transport de marchandises entre le Royaume-Uni et l'Union européenne (UE) à court terme. Cependant, l'impact à long terme était attendu minime, principalement en raison de l'adaptabilité du secteur. Cependant, le rapport a suggéré que le marché britannique Ro-Ro était particulièrement vulnérable, compte tenu du volume élevé de trafic¹¹ dans l'UE.

Il y a eu un impact sur le transport direct de marchandises entre l'Union européenne et l'Irlande, principalement attribué au Brexit. Cela signifie que le Royaume-Uni est contourné comme un pont terrestre entre l'Irlande et l'UE. Cela devrait poser moins de problème pour le service de ferry Newhaven-Dieppe que pour les liaisons, comme Holyhead à Dublin.

En 2015, le Département des Transports a produit neuf études de cas régionales axées sur la connectivité portuaire¹². Il mettait en lumière le « corridor ferroviaire clé » entre Newhaven et d'autres destinations, notamment le Surrey, l'Oxfordshire et le Kent.

La plupart des études d'impact économique se concentrent sur les activités portuaires globales, plutôt que sur les services de ferry spécifiquement. En 2019, une étude sur l'impact

¹¹ Une analyse au niveau de l'industrie du marché des ferries Ro-Ro post-Brexit et post-Covid-19 ainsi que des liaisons de transport maritime critique entre le Royaume-Uni et l'UE ; Paraskevadis D. et Ifeoluwa A. ; 2022

¹² La connectivité portuaire anglaise : le tableau actuel – 9 études de cas régionales ; Département des Transports ; 2017

économique du port de Portsmouth a été menée. Cela conclut que le port contribua à 390 millions de livres sterling à l'économie britannique et soutenait 5 590 emplois. Cela comprenait 135 millions de livres sterling de valeur ajoutée brute directe (GVA) et 1 420 emplois directs, avec un multiplicateur de 2,9 tenant compte des impacts restants. La contribution économique locale a été calculée à 189 millions de livres de la VVA, incluant 135 millions de livres d'une valeur totale directe, et 54 millions supplémentaires de la VAB indirecte et induite, avec un multiplicateur local de 1,4. Le port soutenait 2 410 emplois locaux, dont 1 420 emplois directs.

Portsmouth est l'un des principaux ports du Royaume-Uni. Elle transporte 2,6 millions de tonnes de marchandises Ro-Ro et constitue une route majeure pour l'importation de produits frais hors UE. Lorsque l'étude a été menée, elle a transporté environ 9 millions de passagers (près de la moitié d'entre eux allant et venant de l'île de Wight), dont 1,8 million de passagers sur six liaisons entre le Royaume-Uni, la France et l'Espagne. Au moment de l'étude, les liaisons de ferry vers les îles Anglo-Normandes transportaient 674 000 tonnes de fret et 50 000 passagers.

En 2022, Maritime UK a publié un rapport intitulé Cebr¹³, qui évaluait les contributions économiques de l'industrie portuaire britannique. Cela a conclu que l'industrie portuaire, dans son ensemble, a directement contribué à l'économie britannique par 37,1 milliards de livres sterling et 10,8 milliards de livres en valeur générale (GVA). La contribution globale du secteur a été calculée à 28,8 milliards de livres sterling en GVA, une fois les impacts indirects et induits inclus. Au total, le secteur a soutenu 798 000 emplois, dont 126 000 emplois directs. Le chiffre d'affaires direct (10,9 milliards de livres) et le revenu génératique (3,1 milliards de livres) étaient les plus élevés dans le Sud-Est (hors Londres), soutenant 33 000 emplois directs.

Le port de Newhaven comprend une industrie de la pêche, la base d'opérations et de maintenance du parc éolien de Rampion, le bâtiment des ateliers maritimes, utilisé pour diverses activités commerciales et communautaires, la marina de Newhaven et les activités de loisirs associées, ainsi que d'autres activités d'agrégats, de logistique et de fret. Tous ces éléments contribuent à l'économie locale. Cependant, le service de ferry Newhaven-Dieppe est un élément clé de l'activité du port et de l'identité de la ville.

¹³ La contribution économique de l'industrie portuaire ; / Cebr au nom de Maritime UK ; 2022

2.7 La valeur économique des économies de Newhaven et du Sussex

L'économie de Newhaven vaut environ 603 millions de livres sterling, compte 5 775 emplois et l'économie du Sussex a une valeur de 47,5 milliards de livres sterling (prix 2023) et compte 743 000 emplois.

« L'impact économique du tourisme – Newhaven Town » (2024)¹⁶ a révélé qu'il y avait 569 000 voyages touristiques à Newhaven, dont 77 000 séjours, soit 396 000 nuits de visiteurs; et 492 000 excursions d'une journée. Les visiteurs dépensent 35,9 millions de livres sterling dans l'économie locale, ce qui aboutit à 47,2 millions de livres sterling de bénéfices économiques et 699 emplois équivalents à temps plein.

¹⁴ Tableau 1 : Statistiques de valeur ajoutée brute (GVA) pour les zones de super-sortie de couches inférieures, les zones de données et les zones de super production (2023 ; Bureau national des statistiques : 2025. Note : Cela inclut les LSOA suivants : Lewes 008A-008D et Lewes 009A-009D ; Augmentation des prix de 2023 à 2025

¹⁵ Registre des entreprises et enquête sur l'emploi (2024) ; Bureau des statistiques nationales ; 2025

¹⁶ Impact économique du tourisme – Newhaven Town – 2024 ; Cambridge Model ; Recherche sur les destinations

3. Approche de consultation

3.1 Recherche primaire

Un élément important du développement du modèle d'impact a été la collecte de données de dépenses et de séjours auprès des passagers utilisant le ferry Newhaven-Dieppe. Le questionnaire était structuré pour identifier :

- Jour et heure du voyage
- Mode de transport
- Combien de jours ils ont passé au Royaume-Uni, ou s'ils étaient résidents britanniques
- Combien de jours ils ont passé à Newhaven
- S'ils ont passé la nuit, le type d'hébergement (par exemple hôtel, B&B, etc.)
- Combien ils dépensaient à Newhaven, ailleurs dans le Sussex et au Royaume-Uni
- Type de dépenses (par exemple hébergement, nourriture et boissons, attractions, etc.)
- Ont-ils visité d'autres attractions à Newhaven?
- La principale raison du choix du ferry Newhaven-Dieppe
- Le but principal de leur voyage (par exemple, affaires, loisirs, etc.)

L'enquête a été mise en ligne sur une plateforme en anglais et en français. Pour promouvoir l'enquête, une carte d'information aux passagers a été conçue et imprimée, contenant un code QR permettant aux passagers d'accéder à l'enquête. Un tirage au sort a été inclus pour inciter les passagers à remplir l'enquête. Avec l'accord des collègues de SMPAT, la carte d'information a été mise à disposition sur tous les ferries pendant la période de consultation qui s'est déroulée de fin octobre 2025 au 30 novembre 2025.

Pour aider à obtenir les réponses des passagers, un membre de l'équipe exécutive de la NEZ a également utilisé le ferry les 20 et 21 novembre avec une version papier de l'enquête cherchant des réponses supplémentaires.

Au total, 69 réponses à l'enquête ont été remplies, dont 29 en ligne (18 en anglais et 11 en français) et 40 en versions papier. Les résultats de l'enquête sont présentés dans les sections suivantes.

3.2 Consultation des parties prenantes

En plus de la recherche primaire, un vaste programme de consultation a été mené avec des partenaires clés tant au Royaume-Uni qu'avec SMPAT afin de comprendre l'importance de la ligne du ferry de leur point de vue et de discuter des moyens d'améliorer la contribution du pont à la ville et à la sous-région au sens large. Les résultats des consultations individuelles ont joué un rôle important dans l'orientation des actions prioritaires futures (voir Section 8, Priorités futures).

4. Les avantages économiques

4.1 Résumé : bénéfices bruts et nets

Tableau 4.1 Bénéfices bruts et nets du ferry Newhaven-Dieppe, par lieu

Avantages	Newhaven	Sussex
Dépenses brutes	£14,940,639	£42,174,526
Dépenses nettes	£13,446,575	£31,630,894
Emplois FTE bruts	233	655
Emplois nets à temps plein	209	495

- Le bénéfice économique brut total du ferry Newhaven-Dieppe vers Newhaven a été calculé à 14,94 millions de livres sterling, soutenant 233 emplois à temps plein (FTE).
- Le bénéfice économique brut du service de ferry pour le Sussex a été calculé comme suit 42,17 millions de livres sterling, soutenant 655 emplois bruts à temps plein (FTE).
- Le bénéfice économique net du service de ferry Newhaven-Dieppe vers Newhaven a été calculé à 13,45 millions de livres sterling, soutenant 209 emplois à temps plein (FTE). C'est l'impact que la perte du service de ferry aurait sur la ville si elle cessait d'opérer.
- Le bénéfice économique net du service de ferry pour le Sussex a été calculé comme suit 31,63 millions de livres sterling, soutenant 495 emplois à temps plein (FTE). C'est l'impact que la perte du service de ferry aurait sur le Sussex, s'il cessait d'opérer.
- L'impact économique sur le Royaume-Uni de la perte du service de ferry sera probablement beaucoup moindre, car les passagers et les marchandises entreraient et sortiraient du Royaume-Uni par d'autres routes.

4.2 Introduction

Cette section expose les avantages économiques du service de ferry Newhaven-Dieppe au niveau Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni.

Il considère :

- Les méthodes et hypothèses utilisées dans le développement du modèle, y compris la manière dont l'enquête des passagers a été utilisée pour informer les calculs ; et
- Les bénéfices économiques pour les passagers et les autres passagers sont bruts et nets à chaque niveau spatial.

Les avantages économiques et d'emploi pour Newhaven, Sussex et le Royaume-Uni sont présentés dans le tableau 4.2.

Pour tous les calculs bruts, Newhaven est inclus dans le Sussex, et le Sussex dans le Royaume-Uni. Les multiplicateurs de diparent et les facteurs d'additionnalité ont été appliqués à Newhaven et au Sussex.

Les bénéfices indirects et induits reflètent des multiplicateurs. C'est-à-dire les bénéfices économiques supplémentaires qui découlent d'autres parties de l'économie à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni grâce aux dépenses directes. Cela inclut les dépenses par TAP et les entreprises dans la chaîne d'approvisionnement. Les multiplicateurs sont

Tableau 4.2 Avantages économiques et équivalents à temps plein en matière d'emploi

Bénéfice brut	Bénéfice net
• Bénéfice des dépenses directes brutes des passagers • Bénéfice direct brut non lié aux dépenses passagers • Bénéfice brut indirect et induit des dépenses passagers • Bénéfice brut indirect et induit des dépenses non liées aux passagers • Bénéfice brut total	• Bénéfice net direct des dépenses passagers • Bénéfice net direct des dépenses non liées aux passagers • Bénéfice net indirect et induit des dépenses passagers • Bénéfice net indirect et induit des dépenses non liées aux passagers • Bénéfice net total

plus petits au niveau local qu'aux niveaux régional et national car il y a moins de possibilités géographiques pour une activité significative dans la chaîne d'approvisionnement dans des zones géographiques plus petites (voir Annexe II : Application des directives HM Treasury Green Book) — l'activité de la chaîne d'approvisionnement est plus importante à travers le Royaume-Uni, dans son ensemble, que dans les zones locales.

4.3 Application des réponses à l'enquête

Les impacts sur les dépenses touristiques sont basés sur les réponses à l'enquête sur les passagers qui ont été réalisées en novembre 2025. Il n'y a eu que 69 questionnaires remplis, soit moins que ce qui aurait été souhaité.

4.3.1 Nombre de visites de passagers et de jours de visite

L'enquête a établi que les 69 répondants ont passé 187 jours au Royaume-Uni dans le cadre de leur voyage (voir Tableau 4.3). Cela inclut les personnes voyageant à la fois vers et depuis Newhaven. Près de la moitié des répondants (32) étaient résidents britanniques. Ils n'ont pas passé de jours supplémentaires au Royaume-Uni directement à cause de leurs voyages.

En moyenne, chaque voyage a généré 2,71 jours de visite au Royaume-Uni. En 2024, 409 695 passagers ont utilisé le service de ferry. D'après les résultats de l'enquête, le service de ferry a généré 1 110 333 visites vers ou depuis le Royaume-Uni. C'est plus que le calcul de l'étude SMPAT de 2019 (750 000).

Tableau 4.3 Nombre de visites de passagers et de jours de visite par les répondants

Type de visite	Enquête	Total Annuel
Réponses à l'enquête	69	409,695
Jours au Royaume-Uni	187	1,110,333
Jours moyens par visite	2.71	
Visites d'une journée à Newhaven	5	29,688
Séjours à Newhaven	5	29,688
Nuits à Newhaven	11	65,314
Nuit par passager	0.16	

Au total, 7 % de tous les passagers ont passé jusqu'à une journée à Newhaven (à l'exclusion des passagers qui ont déclaré qu'ils étaient « simplement de passage »). 7 % supplémentaires ont déclaré qu'ils passaient la nuit à Newhaven dans le cadre de leur voyage. Si ces chiffres sont appliqués au nombre total de passagers, cela équivaut à 29 688 visiteurs journaliers au cours de l'année et au même nombre (29 688) de visiteurs séjournants.

Les répondants à l'enquête ayant passé la nuit à Newhaven ont passé en moyenne 2,2 nuits en ville lors de leur visite, tandis qu'en moyenne 0,17 nuits de séjour ont été passées par l'ensemble des participants. Dans les deux cas, cela équivaut à 65 314 nuits passées à Newhaven par des usagers de ferry au cours de l'année. Beaucoup de ces personnes sont probablement des personnes séjournant chez des amis ou de la famille, bien qu'il soit également important de noter que 13 des 69 répondants ont déclaré voyager en camping-car.

Pour situer le contexte, le rapport « Economic Impact of Tourism – Newhaven Town » suggère qu'au total, il y a eu 492 000 séjours d'une journée à Newhaven et 77 000 séjours à Newhaven en 2024. Sur cette base, 6 % des séjours d'une journée et 39 % des séjours à Newhaven sont liés au ferry. Le service de ferry représentait 16 % des 392 000 nuits de séjour passées à Newhaven en 2024.

Bien que les chiffres des excursions d'une journée soient peut-être sous-estimés, étant donné que l'enquête a été réalisée en novembre, le nombre de séjours semble élevé. Cependant, à 16 %, le nombre de nuits de séjour attribuables au service de ferry peut être plus raisonnable.

Compte tenu de ces deux facteurs concurrents, le cas central de cette évaluation conserve les hypothèses fondées sur les résultats de l'enquête, bien qu'un test de sensibilité (Section 6, Test de sensibilité) ait été appliqué pour tenir compte de la baisse des dépenses des visiteurs.

4.3.2 Dépenses brutes de passagers à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni

Les répondants à l'enquête ont dépensé ou prévoient dépenser un total de 1 380 £ à Newhaven, un supplément

3 068 £ dans d'autres parties du Sussex et 4 021 £ supplémentaires dans d'autres régions du Royaume-Uni lors de leur voyage

Tableau 4.4 Dépenses brutes de passagers à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni

Type de dépense	Enquête	Tous les passagers
Dépenses totales à Newhaven	£1,380	£8,190,931
Dépense par passager	£19,99	
Dépenses totales dans le Sussex	£4 447	£26,404,546
Dépense par passager	£64,45	
Dépenses globales au Royaume-Uni	£8,468	£50,276,702
Dépense par passager	£122,72	

(voir le tableau 4.4). Cela signifie que 1 380 £ ont été dépensés à Newhaven, 4 447 £ dans le Sussex et 8 468 £ au Royaume-Uni par les répondants à l'enquête¹⁷.

Cela équivaut à 19,99 £ par passager à Newhaven, 64,45 £ par passager dans le Sussex (y compris Newhaven) et 122,72 £ par passager au Royaume-Uni (y compris le Sussex). Selon l'étude Economic Impact of Tourism – Newhaven Town (2024), les visiteurs de Newhaven ont dépensé en moyenne 61,57 £ par voyage. Le chiffre de l'étude sur les ferries est nettement plus bas car il inclut un grand nombre de passagers qui n'ont pas visité Newhaven dans le cadre de leur voyage.

Si ces chiffres sont appliqués aux 409 695 passagers ayant utilisé le service ferry en 2024, les dépenses totales générées par les visiteurs par le service s'élèvent à 8 190 931 £ à Newhaven, 26 404 546 £ dans le Sussex (y compris Newhaven) et 50 276 702 £ au Royaume-Uni (y compris le Sussex).

4.3.3 Dépenses par article à Newhaven

Les passagers ont été interrogés sur leurs dépenses à Newhaven, mais pas dans le reste du Sussex ni dans d'autres régions du Royaume-Uni. Près d'un quart (22,7 %) a été consacré au transport, dont une grande partie est probablement consacrée au carburant pour véhicules (qui, on peut le dire, n'a que des bénéfices limités pour l'économie de Newhaven) ; 19,2 % ont été dépensés en courses, probablement grâce à des visiteurs en séjour ; 17,2 % ont été dépensés pour nourriture et boissons ; 12,3 % ont été consacrés à l'hébergement et au

¹⁷ Note : Le calcul du Sussex inclut les dépenses à Newhaven et celui du Royaume-Uni inclut les dépenses dans le Sussex.

shopping ; 7,6 % ont été dépensés pour des attractions ; et 8,6 % ont été dépensés pour d'autres éléments non déclarés (voir Tableau 4.5).

Si l'on applique ces proportions aux 8,19 millions de livres sterling totales de dépenses passagers à Newhaven, 1,86 million de livres sterling ont été consacrés au transport ; 1,57 million de livres sterling ont été dépensés pour les courses ; 1,41 million de livres sterling ont été dépensés pour la nourriture et les boissons ; 1,01 million de livres sterling a été dépensé à la fois pour l'hébergement et les achats ; 0,62 million de livres sterling ont été dépensés pour des attractions ; et 0,71 million de livres sterling ont été dépensés pour d'autres projets.

Tableau 4.5 Dépenses par article, Newhaven

Objet	Pourcentage de dépenser	Agrégé Dépenses annuelles
Hébergement	12.3%	£1,008,684
Nourriture et boissons	17.2%	£1,410,870
Courses	19.2%	£1,574,963
Transport	22.7%	£1,857,297
Attractions	7.6%	£624,998
Achats	12.3%	£1,007,879
Autres	8.6%	£706,240

Comme l'enquête a été réalisée en dehors de la haute saison, le montant dépensé pour les attractions, en particulier, est probablement sous-estimé. Il en va de même pour les dépenses d'hébergement. Les dépenses de transport, en particulier, sont susceptibles de rester plus constantes tout au long de l'année que d'autres articles. L'étude Economic Impact of Tourism – Newhaven Town (2024) suggère qu'environ un tiers (32 %) des dépenses des visiteurs de la ville concernaient la restauration, un peu moins d'un quart (22 %) étaient consacrés au commerce de détail, 13 % aux attractions et 8 % au transport, et 8 % supplémentaires aux dépenses non liées aux voyages.

Les différences sont susceptibles de refléter le grand nombre de passagers qui ne dépensent pas à Newhaven, mais qui pourrait dépenser pour le carburant des véhicules (transport) et le calendrier de la saison opérationnelle de l'enquête.

4.4 Avantages économiques non liés aux passagers du service de ferry

Le service de ferry Newhaven-Dieppe ne soutient pas seulement les emplois liés au tourisme. C'est une route importante pour le transport de marchandises, en particulier celles qui arrivent. En 2024, le service de ferry a transporté plus de 280 000 tonnes de marchandises dans environ 22 000 unités de fret. La majorité de ces éléments étaient liés au transport de marchandises vers le Royaume-Uni. Il existe une activité économique significative liée au mouvement des marchandises à Newhaven, notamment les contrôles de sécurité, la documentation et les services de réservation. L'enquête sur les passagers excluait spécifiquement les dépenses pour les billets de ferry ainsi que les zones de départ et d'arrivée.

Seine-Maritime investit environ 23,0 millions de livres sterling par an pour maintenir le service de ferry. Une partie de ces revenus bénéficiera directement à Newhaven, notamment via les frais payés par le ferry vers Newhaven Ports & Properties (NPP) Ltd et à LCT Support Services, qui fournit les services de soutien à DFDS, l'opérateur du ferry. De plus, il y aura probablement un petit nombre d'autres emplois directement liés au service de ferry, mais qui ne sont pas liés aux dépenses de passagers. Cela inclut, par exemple, les emplois de la Border Force et de la logistique. Il n'a pas été possible d'établir si le niveau de ces mesures profite directement à Newhaven.

En l'absence d'informations sur les revenus directs du DFDS vers Newhaven, les bénéfices économiques non liés aux passagers du service de ferry ont été calculés en appliquant la valeur de la production par emploi pour le transport et le stockage au niveau britannique en 2023 (55 542 £), remontant à 2025 (59 381 £) au nombre des 70 emplois à temps plein directs (voir section 5, ci-dessous) pour chaque aire spatiale.

4.5 Bénéfice brut de dépenses

Cette section évalue les bénéfices bruts du service de ferry vers Newhaven, Sussex (y compris Newhaven) et le Royaume-Uni (y compris le Sussex).

4.5.1 Bénéfice brut direct des dépenses

Sur la base des calculs et hypothèses énoncés ci-dessus, le service de ferry Newhaven-Dieppe apporte 12,35 millions de livres sterling de bénéfice direct brut à Newhaven. Cela inclut 8,19 millions de livres sterling de bénéfice direct brut pour les dépenses passagers et 4,16 millions de livres sterling pour les dépenses directes brutes non liées aux passagers (voir Tableau 4.6).

28 La valeur du ferry entre Newhaven (Sussex, Royaume-Uni) et Dieppe (Région Normandie,

Tableau 4.6 Bénéfice brut direct des dépenses

Type d'avantage	Newhaven	Sussex	Royaume-Uni
Bénéfice des dépenses directes brutes des passagers	£8,190,931	£26,404,546	£50,276,702
Avantage direct brut non passager	£4,156,705	£4,156,705	£4,156,705
Bénéfice brut direct total	£12,347,636	£30,561,250	£54,433,406

Le service de ferry apporte un bénéfice direct brut de 30,56 millions de livres sterling au Sussex, notamment 26,40 millions de livres sterling en allocation directe brute pour les dépenses passagers et 4,16 millions de livres sterling en bénéfices bruts non liés aux passagers.

Elle offre 54,43 millions de livres sterling de bénéfice direct brut au Royaume-Uni, dont 50,28 millions de livres d'allocation directe brute pour les dépenses voyageurs et 4,16 millions de livres sterling pour les dépenses directes brutes non liées aux passagers.

4.5.2 Bénéfice brut indirect et induit des dépenses

Pour les besoins de cette évaluation, des multiplicateurs ont été appliqués à Newhaven (1,21) ¹⁸, Sussex (1,38) ¹⁹ et au Royaume-Uni (1,61) ²⁰.

D'après les calculs et hypothèses présentés dans le tableau 4.7, le service de ferry Newhaven-Dieppe apporte 2,59 millions de livres sterling de bénéfices bruts indirects et induits à Newhaven. Cela inclut 1,72 million de livres sterling de bénéfices bruts indirects et induits pour les dépenses passagers et 0,87 million de livres sterling de bénéfices bruts indirects et induits hors dépenses voyageurs.

Le service de ferry apporte 11,61 millions de livres sterling de bénéfices bruts indirects et induits au Sussex, incluant 10,03 millions de livres sterling de bénéfices bruts indirects et induits pour les dépenses passagers, et 1,58 million de livres sterling de bénéfices bruts indirects et induits hors dépenses voyageurs.

¹⁸ Tableau 4.12 (commerce de détail local), Guide d'additionalité 4e édition, Homes & Communities Agency (aujourd'hui Homes England) ; 2014

¹⁹ Tableau 4.12 (commerce de détail local), Guide d'additionalité 4e édition, Homes & Communities Agency (aujourd'hui Homes England) ; 2014

²⁰ multiplicateurs Type 12 – Retail ; Tableaux analytiques entrée-sortie du tableau 2022 ; Bureau des statistiques nationales ; 2024

Tableau 4.7 Bénéfice brut indirect et induit des dépenses, par localisation

Type d'avantage	Newhaven	Sussex	Royaume-Uni
Multiplicateur	1.21	1.38	1.66
Bénéfice brut indirect et induit des dépenses passagers	£1,720,096	£10,033,727	£33,182,623
Bénéfice indirect brut et induit non pour les passagers	£872,908	£1,579,548	£2,743,425
Total	£2,593,004	£11,613,275	£35,926,048

Elle offre au Royaume-Uni un bénéfice brut indirect et induit de 35,93 millions de livres sterling, notamment 33,18 millions de livres sterling de bénéfices brutes indirectes et induites pour les dépenses voyageurs et 2,74 millions de livres sterling en dépenses indirectes et induites brutes non liées aux passagers.

4.5.3 Bénéfice brut total

L'avantage brut total combine les avantages directs bruts et indirects bruts et les avantages des dépenses pour les passagers et les dépenses non liées aux passagers (voir Tableau 4.8).

Le bénéfice brut total du service de ferry vers Newhaven est de 14,94 millions de livres sterling. Cela inclut 9,91 millions de livres sterling de bénéfices bruts pour les dépenses passagers et 5,03 millions de livres sterling pour les dépenses brutes non liées aux passagers.

Le service de ferry apporte 42,17 millions de livres sterling de bénéfices bruts au Sussex, dont 36,44 millions de livres sterling pour les dépenses brutes des passagers et 5,74 millions de livres sterling pour l'avantage brut.

Tableau 4.8 Bénéfice brut total, par localisation

Type d'avantage	Newhaven	Sussex	Royaume-Uni
Bénéfice total des dépenses brutes des passagers	£9,911,027	£36,438,273	£83,459,325
Bénéfice total brut non destiné aux dépenses passagers	£5,029,613	£5 736 252	£6,900,130
Total	£14,940,639	£42,174,526	£90,359,454

Elle offre au Royaume-Uni un bénéfice brut de 90,36 millions de livres, dont 83,46 millions de livres de bénéfices brutes pour les dépenses passagers et 6,90 millions de livres sterling pour les dépenses brutes non liées aux passagers.

4.6 Bénéfice net des dépenses

L'avantage net des dépenses correspond au montant du bénéfice qui serait perdu pour Newhaven et Sussex si le service de ferry cessait d'exister. Il prend en compte le « poids mort », c'est-à-dire la mesure dans laquelle les avantages liés aux dépenses passagers et non passagers surviendraient de toute façon, si le service de ferry cessait d'opérer.

« L'additionnalité » pour Newhaven est supposée à 90 %. En d'autres termes, 90 % des avantages bruts du ferry sont conservés dans la ville et seraient perdus en son absence. C'est un niveau « élevé » d'additionnalité. Pour le Sussex, « l'additionnalité » est supposée à 75 %. Une partie du bénéfice (25 %) pourrait encore être portée par le Sussex si les passagers et marchandises étaient transportés par d'autres routes, mais il y aurait tout de même des pertes substantielles si le service cessait d'exister.

Les bénéfices bruts pour le Royaume-Uni sont supposés être en grande partie conservés et ne dépendent pas de la poursuite de l'exploitation du service de ferry. Les calculs au niveau britannique ne sont donc pas inclus dans les tableaux ci-dessous. Bien que la plupart des avantages liés aux dépenses passagers et non passagers soient perdus au profit de Newhaven et du Sussex, les passagers et les marchandises seraient transportés par d'autres routes vers et depuis le Royaume-Uni, ce qui suggère que toute perte de dépenses au niveau national sera probablement modeste.

4.6.1 Bénéfice net direct des dépenses

D'après les calculs et hypothèses énoncés ci-dessus, le bénéfice net direct du service de ferry Newhaven-Dieppe vers Newhaven est de 11,11 millions de livres sterling (voir Tableau 4.9). Cela inclut 7,37 millions de livres sterling de bénéfice net de dépenses directes passagers et 3,74 millions de livres sterling de bénéfice net direct non liés aux passagers.

Le bénéfice net direct du service de ferry vers le Sussex est de 22,92 millions de livres sterling, dont 19,80 millions de dollars de dépenses directes des passagers et 3,12 millions de dollars de dépenses directes non liées aux passagers.

Tableau 4.9 Bénéfice net direct des dépenses, par emplacement

Type d'avantage	Newhaven	Sussex
Additivité (%)	90	75
Bénéfice net direct des dépenses passagers	£7 371 838	£19,803,409
Bénéfice net direct des dépenses non liées aux passagers	£3,741,034	£3 117 528
Total	£11,112,872	£22,920,937

4.6.2 Bénéfice net indirect et induit des dépenses

Sur la base des calculs et hypothèses énoncés ci-dessus, le service de ferry Newhaven-Dieppe apporte 2,33 millions de livres sterling de bénéfices nets indirects et de dépenses induites à Newhaven (voir Tableau 4.10). Cela inclut 1,55 million de livres sterling de bénéfices nets indirects et induits des dépenses voyageurs et 0,79 million de livres sterling de bénéfices indirects et non liés aux dépenses de passagers.

Tableau 4.10 Bénéfice net indirect et induit des dépenses, par localisation

Type d'avantage	Newhaven	Sussex
Multiplicateur	1.21	1.38
Bénéfice net indirect et induit des dépenses passagers	£1,548,086	£7 525 296
Bénéfice économique net indirect et induit non liés aux passagers	£785,617	£1,184,661
Total	£2,333,703	£8,709,956

Le bénéfice net indirect et induit pour le Sussex est de 8,71 millions de livres sterling. Cela inclut 7,53 millions de livres sterling de bénéfices nets indirects et induits pour les dépenses passagers, ainsi que 1,18 million de livres de dépenses indirectes et induites non liées aux passagers.

4.6.3 Bénéfice net total

Le bénéfice net total combine les avantages nets directs et nets indirects et induits des dépenses passagers et non passagers (voir Tableau 4.11).

Tableau 4.11 Bénéfice net total, par localisation

Type d'avantage	Newhaven	Sussex
Bénéfice des dépenses nettes des passagers	£8,919,924	£27,328,705
Bénéfice économique net non lié aux passagers	£4 526 651	£5,162,627
Total	£13,446,575	£32,491,332

Le service de ferry Newhaven-Dieppe apporte 13,45 millions de livres sterling de bénéfice net à Newhaven. Cela inclut 8,92 millions de livres sterling pour l'allocation pour les dépenses passagers et 4,53 millions de livres sterling pour les dépenses non liées aux passagers.

Le service de ferry apporte 32,49 millions de livres sterling de bénéfices nets au Sussex. Cela inclut 27,33 millions de livres sterling pour les dépenses passagers et 5,16 millions de livres sterling pour les dépenses non liées aux passagers.

5. Avantages d'emploi équivalents à temps plein

Les dépenses des passagers des ferries créent directement des emplois à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni. Selon le rapport « Economic Impact of Tourism – Newhaven Town », il a fallu 71 642 £ de dépenses des visiteurs pour créer un emploi touristique équivalent à temps plein (FTE) direct.

Les calculs des dépenses brutes et nettes des passagers ont été divisés par ce chiffre pour calculer le nombre d'emplois bruts et nets à temps plein créés par les dépenses des passagers de ferry à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni.

Le service de ferry propose également des emplois non liés aux passagers. Cela inclut environ 20 des 34 emplois chez Newhaven Ports & Properties Ltd (NPP). Les Services de Soutien LCT, qui fournissent les réservations, la sécurité et d'autres services au DFDS, emploie également directement 45 employés à temps plein (TAP), et 5 emplois supplémentaires à temps plein associés à la Border Force et à la logistique ont été ajoutés au calcul des emplois directs. Cela aboutit à une estimation de 70 emplois directs qui ne sont pas liés aux dépenses touristiques.

5.1 Emploi brut à temps plein

5.1.1 Emploi direct brut à temps plein

Le service de ferry Newhaven-Dieppe soutient 184 emplois directs bruts à temps plein à Newhaven (voir Tableau 5.1). Cela inclut 114 emplois directs à temps plein (FTE) en raison des dépenses passagers et 70 autres dans d'autres activités liées au service de ferry.

Tableau 5.1 Emploi direct brut des employés à temps plein, par localisation

Type de dépense	Newhaven	Sussex	Royaume-Uni
Dépenses directes brutes de passagers – Emplois à temps plein	114	369	702
Dépenses directes brutes non liées aux passagers – Emplois à temps plein	70	70	70
Total	184	439	772

Le service de ferry soutient 439 emplois directs à temps plein dans le Sussex (y compris Newhaven). Cela inclut 369 emplois directs à temps plein (FTE) en raison des dépenses passagers et 70 autres dans d'autres activités liées au service de ferry.

Il soutient 772 emplois directs à temps plein au Royaume-Uni (y compris dans le Sussex). Cela inclut 702 emplois à temps plein directs liés aux dépenses passagers et 70 emplois à temps plein non liés à la dépense des passagers liés au service de ferry.

5.1.2 Emploi brut, indirect et induit à temps plein

Les dépenses des passagers des ferries soutiennent également indirectement des emplois à travers les dépenses en biens et services par les entreprises touristiques et leurs employés dans les économies plus larges de Newhaven, Sussex et du Royaume-Uni.

Selon le rapport « Economic Impact of Tourism – Newhaven Town », il faut 53 642 £ de dépenses indirectes et incitées pour créer un emploi à temps plein dans la chaîne d'approvisionnement touristique. Les calculs des dépenses brutes et nettes des passagers ont été divisés par ce chiffre pour calculer le nombre d'emplois bruts et nets à temps plein créés par les dépenses des passagers de ferry à Newhaven, Sussex et au Royaume-Uni.

Le service de ferry Newhaven-Dieppe soutient 48 emplois bruts indirects et induits à temps plein à temps plein à Newhaven (voir Tableau 5.2). Cela inclut 32 emplois indirects et induits résultant des dépenses passagers et 16 autres liés à d'autres activités liées au service de ferry.

Tableau 5.2 Emploi brut, indirect et induit des FTE, par localisation

Type de dépense	Newhaven	Sussex	Royaume-Uni
Dépenses brutes indirectes et induites des passagers – Emplois à temps plein	32	187	617
Dépenses brutes indirectes et induites hors passagers – Emplois à temps plein	16	29	51
Total	48	216	668

Le service de ferry soutient 216 emplois à temps plein bruts indirects et induits à temps plein dans le Sussex. Cela inclut 187 emplois à temps plein à temps plein en dépenses brutes indirectes et induites pour les passagers, ainsi qu'environ 29 emplois à temps plein à temps plein en dépenses brutes indirectes et induites non liées aux passagers.

Elle soutient 668 emplois bruts indirects et induits à temps plein au Royaume-Uni. Cela inclut 617 emplois à temps plein bruts indirects et induits résultant des dépenses passagers ainsi que 51 emplois à temps plein bruts indirects et induits hors dépenses passagers

5.1.3 Emploi brut total à temps plein

Le tableau 5.3 présente les avantages bruts d'emploi à temps plein pour Newhaven, Sussex et le Royaume-Uni. Cela inclut les emplois directs, indirects et induits créés par les dépenses passagers et non liées aux passagers.

Le service de ferry Newhaven-Dieppe soutient 233 emplois bruts à temps plein à Newhaven. Cela inclut 147 en raison des dépenses passagers et 86 autres en raison d'autres activités liées au service de ferry.

Le service de ferry soutient 654 emplois à temps plein bruts dans le Sussex. Cela inclut 555 emplois à temps plein bruts résultant des dépenses passagers et 99 autres dans d'autres activités liées au service de ferry.

Elle soutient 1 440 emplois à temps plein brut au Royaume-Uni. Cela inclut 1 319 emplois bruts indirects à temps plein résultant des dépenses passagers et 121 autres dans d'autres activités liées au service de ferry .

Tableau 5.3 Prestations brutes d'emploi pour les employés à temps plein, par localisation

Type de dépense	Newhaven	Sussex	Royaume-Uni
Toutes les dépenses brutes des passagers – Emplois à temps plein	147	555	1,319
Toutes les dépenses brutes non destinées aux passagers – emplois à temps plein	86	99	121
Total	233	654	1,440

5.2 Emploi net à temps plein

Les emplois nets à temps plein adoptent la même approche que dans l'analyse brute des emplois à temps plein (FTE). Les bénéfices nets sont divisés par le chiffre d'affaires nécessaire pour créer un emploi à temps plein. Ce sont les emplois qui pourraient être perçus au profit de Newhaven et du Sussex, si le service cessait d'exister.

Les calculs nets du poste pour le Royaume-Uni n'ont pas été inclus. Cela s'explique par le fait que, au niveau britannique, toute perte d'emplois risque d'être modeste : en l'absence du service de ferry, les passagers et les marchandises continueront probablement d'être transportés entre la France et le Royaume-Uni, mais par d'autres liaisons. Cela signifie que la plupart des emplois qui seraient perdus au profit de Newhaven et du Sussex risquent d'être remplacés par des emplois dans d'autres régions du Royaume-Uni.

5.2.1 Emploi net direct FTE

Sur la base de cette analyse, le service de ferry Newhaven-Dieppe soutient 166 emplois nets directs à temps plein à Newhaven (voir Tableau 5.4). Cela inclut 103 emplois nets directs à temps plein résultant des dépenses passagers et 63 autres dans d'autres activités liées au service de ferry.

Il prend en charge 329 emplois nets directs à temps plein dans le Sussex. Cela inclut 276 emplois nets directs à temps plein (FTE) résultant des dépenses passagers et 53 autres dans d'autres activités liées au service de ferry.

Tableau 5.4 Emploi net direct en effectifs complets, par localisation

Type de dépense	Newhaven	Sussex
Dépenses nettes directes des passagers — Emplois à temps plein	103	276
Dépenses directes nettes non liées aux passagers — emplois à temps plein	63	53
Total	166	329

5.2.2 Emploi net indirect et induit des employés à temps plein

Le service de ferry Newhaven-Dieppe soutient 43 emplois nets indirects et induits à temps plein à Newhaven (voir Tableau 5.5). Cela inclut 29 emplois nets indirects et induits résultant des dépenses passagers et 14 autres liés à d'autres activités liées au service de ferry.

Tableau 5.5 Emploi net indirect et induit des FTE, par localisation

Type de dépense	Newhaven	Sussex
Dépenses nettes indirectes et induites de passagers – Emplois à temps plein	29	140
Dépenses nettes indirectes et induites hors passagers – Emplois à temps plein	14	26
Total	43	166

Le service de ferry soutient 166 emplois nets indirects et induits à temps plein dans le Sussex. Cela inclut 140 emplois nets indirects et induits à temps plein (FTE) résultant des dépenses de passagers, ainsi que 26 autres dans d'autres activités liées au service de ferry.

5.2.3 Emploi net total à temps plein

L'emploi net total des ETP combine les emplois nets directs, indirects et induits pour les dépenses passagers et non dépenses passagers à Newhaven et Sussex (voir Tableau 5.6).

Le service de ferry Newhaven-Dieppe soutient 209 emplois nets à temps plein à Newhaven. Cela inclut 132 en raison des dépenses passagers et 77 autres en lien avec d'autres activités liées au service de ferry.

Il prend en charge 495 emplois nets à temps plein dans le Sussex. Cela inclut 416 emplois nets à temps plein résultant des dépenses passagers et 79 autres dans d'autres activités liées au service de ferry.

Tableau 5.6 Emploi net total à temps plein, par localisation

Type de dépense	Newhaven	Sussex
Dépenses nettes totales des passagers – emplois à temps plein	132	416
Toutes les dépenses nettes non destinées aux passagers – emplois à temps plein	77	79
Total	209	495

6. Sensibilité Essais

6.1 GVA et emploi

Toutes les évaluations économiques reposent sur des hypothèses. Ils sont donc soumis à l'incertitude. Il vaut la peine de comparer les calculs bruts et nets dans le contexte des économies plus larges de Newhaven, Sussex et du Royaume-Uni.

Si les estimations du fret peuvent raisonnablement être assimilées à la valeur ajoutée brute (GVA), les estimations des dépenses touristiques ne le peuvent pas. Pour convertir les dépenses touristiques en AVB, nous avons appliqué le ratio moyen de chiffre d'affaires par rapport au GVA pour les vastes zones de dépenses passagers (0,572)²¹. Si cela est fait, le bénéfice annuel brut du service de ferry pour Newhaven s'élève à environ 10,70 millions de livres sterling.

L'économie de Newhaven vaut 603 millions de livres sterling en termes de valeur générale (2025). Au niveau du Sussex, la prestation annuelle brute de la VVA est de 26,58 millions de livres sterling, dans le contexte d'une économie d'environ 48,2 milliards de livres sterling. Au niveau britannique, le bénéfice brut du VVA est de 54,64 millions de livres sterling, dans le contexte d'une économie d'environ 2 430 milliards de livres. Les calculs nets sont de 9,63 millions de livres sterling, 20,79 millions de livres sterling et 13,66 millions de livres respectives.

En termes d'emploi, le service de ferry Newhaven-Dieppe soutient 233 emplois à temps plein brut. Cela s'inscrit dans le contexte de 5 725 emplois dans la ville. Elle soutient 644 emplois bruts dans le Sussex, dans un contexte de 743 000 emplois dans la région. Elle soutient 1 440 emplois bruts à travers le Royaume-Uni, dans un contexte de 31 476 000 emplois (en Grande-Bretagne).

6.2 Test de sensibilité 1 – Diminution de 20 % du nombre de passagers par ferry

Le test de sensibilité 1 suppose qu'il y a une diminution de 20 % du nombre de passagers sur les ferries. Cela réduit le nombre de passagers de 409 695 à 327 756. Toutes les autres hypothèses restent les mêmes. Selon le test de sensibilité 1, l'avantage brut pour Newhaven est de 12,96 millions de livres, soutenant 203 emplois, et le bénéfice net est de 11,66 millions de livres, soutenant 183 emplois (voir tableau 6.1).

²¹ Hébergement (0,576) ; Nourriture et boissons (0,514) ; Produits d'alimentation (0,584) ; Transport (0,461) ; Attractions (0,529) ; Shopping (0,584) ; et Autre (0,762) – adapté des tableaux analytiques Input-Output du Royaume-Uni ; Bureau des statistiques nationales ; 2024

Tableau 6.1 Test de sensibilité 1 — Diminution de 20 % du nombre de passagers par ferry, par localisation

Catégorie	Newhaven	Sussex
Bénéfice brut	£12,958,434	£34,886,871
Bénéfice net	£11,662,591	£27,025,591
Emplois à temps plein brut	203	544
Emplois nets à temps plein	183	412

Au niveau du Sussex, le bénéfice brut est de 34,89 millions de livres, soutenant 544 emplois et le bénéfice net est 7,03 millions de livres sterling, soutenant 412 emplois.

6.3 Test de sensibilité 2 – Réduction de 50 % des dépenses passagers

Le test de sensibilité 2 suppose que le nombre de passagers utilisant le service de ferry reste le même, mais que les dépenses par passager sont réduites de moitié. Les bénéfices économiques non liés aux passagers restent inchangés.

Selon le test de sensibilité 2, l'avantage brut pour Newhaven est de 9,99 millions de livres sterling, soutenant 159 emplois, et le bénéfice net est de 8,99 millions de livres sterling, soutenant 143 emplois (voir Tableau 6.2).

Au niveau du Sussex, la prestation brute est de 23,96 millions de livres sterling, soutenant 377 emplois et la bénéfice nette est 18,83 millions de livres sterling, soutenant 287 emplois.

Tableau 6.2 Test de sensibilité 2 — Réduction de 50 % des dépenses passagers, par localisation

Catégorie	Newhaven	Sussex
Bénéfice brut	£9,985,126	£23,955,389
Bénéfice net	£8,986,613	£18,826,980
Emplois à temps plein brut	159	377
Emplois nets à temps plein	143	287

6.4 Réalisation du scénario de potentiel de croissance – Augmentation de 20 % du nombre de passagers par ferry

Le scénario du potentiel de croissance de réalisation suppose une augmentation de 20 % du nombre de passagers par ferry. Cela porte le nombre de passagers de 409 695 à 491 634. Toutes les autres hypothèses restent les mêmes.

Selon le test de sensibilité 3, l'avantage brut pour Newhaven est de 16,92 millions de livres, soutenant 262 emplois, et le bénéfice net est de 15,23 millions de livres, soutenant 236 emplois (voir tableau 6.3).

Au niveau du Sussex, l'avantage brut est de 49,46 millions de livres sterling, soutenant 766 emplois et le bénéfice net est 37,96 millions de livres sterling, soutenant 579 emplois.

Tableau 6.3 Réalisation du scénario du potentiel de croissance – Augmentation de 20 % du nombre de passagers de ferry, par localisation

Catégorie	Newhaven	Sussex
Bénéfice brut	£16,922,845	£49,462,180
Bénéfice net	£15,230,560	£37,957,073
Emplois à temps plein brut	262	766
Emplois nets à temps plein	236	579

7. Avenir Priorités

7.1 Thèmes de consultation

En général, l'enquête sur les passagers souligne que la plupart des gens considèrent Newhaven comme un terminal de ferry fonctionnel à traverser en se rendant à destination. Plusieurs commentaires critiquaient la ville et son opérateur touristique. En réponse à la question « Qu'est-ce qui vous ferait rester plus longtemps à Newhaven ? », les commentaires comprenaient :

- Le besoin d'un parking adapté aux camping-cars ;
- Un hébergement à bon prix relié au ferry ;
- Horaires de ferry de Diferent ;
- Des publicités plus attractives sur ce qui peut être fait à Newhaven et autour ; et
- Un meilleur aménagement urbain pour les piétons et les cyclistes.

Ce qui ressort clairement de l'enquête, c'est un manque général d'informations et de connaissances sur ce que Newhaven et ses environs peuvent offrir aux visiteurs. Cela n'est pas surprenant étant donné le manque de matériel promotionnel sur la zone dans les terminaux de ferry (en particulier Dieppe) et même sur les ferries.

Un résumé des conclusions de la consultation des parties prenantes est présenté dans les articles 7.1.1 et 7.1.2.

7.1.1 Généralités

- Le service de port et de ferry est reconnu comme une porte d'entrée clé au Royaume-Uni/régionaux vers l'Europe ; cependant, les plans d'investissement du gouvernement britannique (comme le récent engagement maritime de 1,1 milliard de livres) risquent d'être dominés par de plus grands ports, laissant des ports plus petits comme Newhaven en difficulté à obtenir des capitaux pour des rénovations.
- Relation de travail positive entre les conseils de l'East Sussex et Seine-Maritime.
- La durée actuelle du contrat entre Seine-Maritime et DFDS est trop courte pour encourager le contractant à investir dans le service et faciliter des opportunités de collaboration à long terme avec des partenaires externes.
- L'ère post-Brexit a été identifiée comme ayant un impact significatif sur la réduction des flux de fret en raison de coûts supplémentaires et d'une bureaucratie accrue. Les grands ports, tels que Douvres et Felixstowe, ont beaucoup investi dans les systèmes douaniers numériques et ont augmenté leur capacité, tandis que les plus petits subissent des sous-investissements.

- Le port joue un rôle clé dans la résilience portuaire plus large du Royaume-Uni – lorsque le trapèze du fret est freiné par des problèmes à Douvres / M25 / ou des grèves françaises, les usagers du fret se tournent vers Newhaven.
- La plupart des grandes entreprises mondiales utilisent le fret aérien et le développement d'une seconde piste à Gatwick augmentera la capacité de fret aérien. Cela pourrait amener certaines entreprises à transférer leurs opérations de fret de Newhaven.
- De manière anecdotique, les données des centres locaux d'information touristique montrent que les principaux visiteurs de l'East Sussex viennent de France, d'Allemagne, des Pays-Bas et des États-Unis.

7.1.2 Impact de la fermeture

- Le port et le ferry sont des piliers clés de la croissance économique locale, soutenant le tourisme, l'hôtellerie et le commerce de détail. L'impact de l'arrêt du service de ferry serait significatif pour Newhaven en termes d'économie et d'emplois (notamment à court terme), de son identité et de la perception qu'elle a en tant que ville portuaire de ferry.
- L'impact de la fermeture du ferry aurait probablement un impact bien plus important sur Dieppe que sur Newhaven – il a été indiqué que plus de 2 000 emplois à Dieppe dépendent du ferry.
- La suppression des options de voyage aurait probablement des conséquences négatives régionales et nationales et pourrait entraîner des coûts de transport plus élevés sur les itinéraires conservés.
- Si le ferry devait cesser, la stratégie consisterait probablement à promouvoir l'opportunité de nouveaux logements et de développements commerciaux, mais cela reste spéculatif.

7.1.3 Opportunités futures / Interventions prioritaires

Économie des visiteurs

- Il existe un potentiel important pour renforcer l'opérateur de visiteurs, tant pour les voyageurs britanniques utilisant le ferry que pour les voyageurs étrangers venant au Royaume-Uni. Le projet pilote Experience Sussex est un pas dans la bonne direction. L'augmentation prévue des sorties du week-end pour l'été 2026 offre une nouvelle opportunité d'attirer davantage de visiteurs.
- Il est nécessaire d'améliorer l'expérience des visiteurs au port lors du départ et de l'embarquement du ferry pour tous les usagers (c'est-à-dire les passagers, les voitures, etc.).
- Il est nécessaire d'une meilleure coordination et promotion de la route via un marketing ciblé.
- L'investissement dans la création de lieux à Newhaven doit être poursuivi pour en faire une véritable destination pour les visiteurs.

- L'Année européenne des Normands en 2027 offre une belle opportunité pour des initiatives de promotion transfrontalières.
- Seine Maritime compte environ 1 000 écoles, mais majoritairement des jeunes sont envoyés à Brighton. Des opportunités pourraient être développées pour les enfants d'âge scolaire de visiter les attractions de Newhaven et du Sussex, avec des itinéraires adaptés selon l'âge des élèves, leurs résultats d'apprentissage et leurs programmes.

Commerce

- Accroître la notoriété de la route à travers le Royaume-Uni en tant que route commerciale, plutôt que simplement comme route pour les passagers.
- Améliorer les installations pour les transporteurs.
- Travailler avec des organisations, telles que la Chambre de commerce du Sussex, pour créer un pôle d'exportation physique afin de soutenir et de faciliter le commerce (Dieppe dispose d'une telle facilité).

Infrastructures

- Poursuivre les investissements dans les infrastructures locales pour soutenir les opérations portuaires et ferry.
- Malgré les investissements publics et privés dans les installations portuaires, le port aura besoin d'investissements supplémentaires dans les infrastructures pour soutenir la transition vers les ferries électriques.
- Investissez dans des installations pour les utilisateurs de camping-cars / camping-cars au port (aires de camping-cars²²).

7.2 Renforcer les contributions du ferry à la ville et à la sous-région

Le service de ferry Newhaven-Dieppe apporte une contribution significative aux économies locales et sous-régionales. Le service de ferry et le port maintiennent la visibilité de Newhaven en tant que secteur maritime viable. Ils sont des éléments clés de son identité et du récit de régénération de la ville.

Cependant, il existe une capacité disponible pour augmenter le nombre de passagers, en particulier en dehors des heures de pointe estivales, et pour rendre la zone plus attractive pour le grand nombre de passagers qui traversent actuellement Newhaven sans y passer de temps.

Terme français 22 [désignant une zone d'escale pour camping-car](#)

SMPAT prévoit d'augmenter les sorties à jusqu'à quatre par jour dans chaque sens pendant les mois d'été. L'analyse de sensibilité (voir section 6.4) montre qu'une augmentation de 20 % du nombre de passagers pourrait entraîner une augmentation marquée des bénéfices bruts et nets, en particulier pour la région du Sussex, si une partie de ces dépenses supplémentaires peut être conservée localement. Au niveau du Sussex, une augmentation de 20 % du nombre de passagers pourrait porter le bénéfice brut à 49,46 millions de livres sterling soutenant 766 emplois, et le bénéfice net pourrait atteindre 37,96 millions de livres sterling pour 579 emplois.

Le reste de cette section rassemble les résultats des éléments qualitatifs et quantitatifs de l'étude. Il définit des priorités et des actions réalistes que la Newhaven Enterprise Zone et ses partenaires doivent envisager afin de garantir l'avenir du service de ferry Newhaven-Dieppe, afin qu'il apporte un maximum de bénéfices à Newhaven et au Sussex à l'avenir.

En termes généraux, les priorités recommandées pour les interventions sont structurées en trois domaines :

- Développer le potentiel touristique ;
- Promouvoir le commerce et l'investissement ; et
- Améliorations des infrastructures.

7.3 Développer le potentiel touristique

Le secteur touristique contribue actuellement à un peu plus de 47 millions de livres sterling à l'économie de Newhaven, soutenant plus de 940 emplois (699 emplois équivalents à temps plein (ETI))²³, mais il existe un potentiel important pour « renforcer » l'opérateur des visiteurs à Newhaven, avec les passagers des ferrys comme marché cible clé. Le déplacement de l'utilisation des ferries vers les loisirs souligne les avantages potentiels de tirer davantage d'avantages économiques des passagers.

Cependant, il existe actuellement un manque évident d'informations sur les attractions touristiques à Newhaven et Sussex des deux côtés du traversement, ainsi qu'à bord des deux ferries. Les données de consultation et d'enquête sur les passagers suggèrent que l'expérience globale des visiteurs à Newhaven doit être améliorée.

²³ Impact économique du tourisme (2024) – Newhaven Town ; Recherche sur la destination ; 2025

Des mesures sont déjà en place pour renforcer l'économie touristique de la ville. Des investissements sont en cours à Newhaven, notamment dans le centre-ville, dans de nouvelles attractions à West Beach, des améliorations du fort de Newhaven et de Paradise Park. L'augmentation prévue des sorties du week-end pour l'été 2026 offre des opportunités de tirer parti de ces investissements. Les échanges éducatifs et partenariats qui renforcent les liens entre les jeunes de Newhaven et Dieppe offrent de nouvelles opportunités de développement.

Une approche plus coordonnée du tourisme est déjà en cours de développement, façonnée par le Newhaven Coastal Visitor Economy Action Plan (décembre 2023) et mise en œuvre par Experience Sussex, à travers un programme initial de deux ans de développement de produits et de partenariats, de marketing et de promotion.

7.3.1 Domaines prioritaires d'action – Tourisme

Les domaines prioritaires d'action dans le secteur touristique sont identifiés ci-dessous.

Tourisme 1 : Marketing et promotion innovants

Une « victoire précoce » est de mieux promouvoir la ville et l'opérateur au sens large, en utilisant la littérature et les documents, en mêlant imprimé inspirant (brochures, cartes, etc.) à un contenu numérique puissant, en mettant l'accent sur les expériences uniques du Sussex et de la ville. Les partenaires doivent rendre le contenu disponible à la fois dans les terminaux de ferry (notamment à Dieppe) et sur le ferry.

Tourisme 2 : Marketing collaboratif

Le nouveau partenariat touristique, Working Alliance for Voyage and Economic Synergy (WAVES), offre une plateforme importante pour un partenariat conjoint travaillant entre les parties française et anglaise. Les partenaires des secteurs public et privé, tant dans le Sussex que dans la Seine Maritime, devraient réfléchir à la meilleure manière de promouvoir cette zone plus large. Cela pourrait inclure le développement d'une approche de branding commune, la mise en place d'expériences diverses et groupées (comme des itinéraires multi-destinations), l'encouragement des échanges éducatifs et la promotion de l'itinéraire cyclable de l'Avenue Verte, par exemple.

Tourisme 3 : Forfaits et itinéraires pour séjours courts

Il existe des opportunités d'encourager de courtes pauses grâce à l'élaboration d'itinéraires et de forfaits qui mettent en avant la particularité locale (patrimoine et histoire, gastronomie, l'environnement naturel superbe des South Downs, etc.) en mettant l'accent sur la qualité, la variété et la facilité d'accès.

Tourisme 4 : Installations pour camping-cars et camping-cars

Les recherches ont révélé une forte utilisation du ferry par les utilisateurs de camping-cars et de camping-cars. Les données de consultation suggèrent que ces modèles sont souvent utilisés par des personnes âgées et retraitées réticentes à conduire de nuit.

Développer les « Aires de camping-cars »²⁴ (zones d'arrêt dédiées aux camping-cars et camping-cars) peut être un moyen judicieux pour les petites villes, comme Newhaven, d'attirer des camping-cars, d'augmenter les dépenses locales et de gérer le stationnement de nuit de manière contrôlée et durable. Des travaux supplémentaires sont nécessaires pour prendre en compte l'emplacement, l'accès, la sécurité et la capacité (notre suggestion est de commencer petit, par exemple de 5 à 15 baies, et d'adapter à la demande).

7.4 Commerce et investissement

Le commerce de fret via le ferry est stratégiquement important, mais relativement modeste comparé aux grands ports de la côte sud. L'utilisation du fret a considérablement diminué après la pandémie de Covid-19 et après le Brexit. Cependant, ce n'est pas unique à Newhaven : le fret passant par les ports de ferry anglais a connu un déclin depuis le Brexit. Il existe un déséquilibre commercial important avec plus de marchandises transportées vers le Royaume-Uni via Newhaven que vers l'extérieur. Les unités retournent souvent vers l'Union européenne à vide ou par d'autres routes.

Les discussions avec les opérateurs de fret suggèrent que la ligne tend à attirer les transporteurs venant de plus longues distances, car la longueur de la traversée favorise des périodes de repos légales – les marchandises peuvent toujours être en transit pendant les périodes de repos des conducteurs. De plus, les ferries « Ro-Ro » permettent un déplacement fluide des camions et remorques, soutenant les chaînes d'approvisionnement juste-à-temps dans divers secteurs, notamment l'automobile, la vente au détail et les produits frais.

²⁴ terme français désignant une zone d'escale pour camping-car

Les décisions concernant l'itinéraire à emprunter sont principalement prises à Head Opices, plutôt que par les conducteurs eux-mêmes. Bien qu'une grande partie de la cargaison soit transportée vers des destinations bien au-delà du Sussex, les parties prenantes estiment qu'il existe un manque général de sensibilisation concernant la liaison Newhaven-Dieppe comme traversée pour le fret.

Les installations pour les pilotes à Newhaven pourraient être améliorées. Des espaces de fret libres ont été perdus en raison de la reconfiguration portuaire résultant du renforcement des contrôles des frontières après le Brexit, et il y a peu d'installations de repos pour les transporteurs dans le port.

Malgré le déclin constant du transport de marchandises, la ligne Newhaven-Dieppe offre un potentiel de croissance. Avec une meilleure infrastructure et un meilleur marketing, il pourrait tirer davantage parti des avantages des temps de traversée plus longs pour les transporteurs. Les agences de dédouanement et la Chambre de commerce du Sussex, qui fournissent un service de documentation à l'exportation, sont susceptibles d'être des partenaires clés dans le développement d'une approche ciblée pour promouvoir le service de ferry Newhaven-Dieppe comme route d'import/exportation.

7.4.1 Domaines prioritaires d'action – Commerce

Les domaines prioritaires d'action dans le secteur commercial sont identifiés ci-dessous.

Commerce 1 : Sensibiliser par une promotion interactive

Une approche ciblée et axée sur le renseignement pour mettre en avant les avantages de la liaison Newhaven-Dieppe pour le fret est nécessaire. Cela inclut l'emplacement (la ligne la plus directe entre Londres et Paris), la gare de train, le coût, la fiabilité et la durabilité, ainsi que les avantages de temps de trajet plus longs coïncidant avec les périodes de repos légales des conducteurs.

Il est probable que cela devra se faire en partenariat avec des organisations telles que la Chambre de commerce du Sussex, les agences de dédouanement et les autorités locales, afin d'intégrer le service dans les stratégies commerciales régionales.

Commerce 2 : Installations de conduite et centre commercial à l'exportation

Newhaven bénéficierait d'améliorations de ses installations pour les conducteurs, en particulier ceux qui ont besoin d'un temps de repos légal de part et d'autre des passages à niveau. À plus petite échelle, cela pourrait inclure l'amélioration des installations alimentaires, de boissons et

de lavage ainsi que des points de recharge électriques. Un plus stratégique l'approche serait de collaborer avec la Chambre de commerce du Sussex pour étudier le développement d'un service de courtage à l'exportation à Newhaven même. Cela pourrait fournir des services de préparation à l'exportation, un soutien douanier et documentaire, ainsi que des campagnes promotionnelles conjointes mettant en avant les avantages de l'exportation, en particulier via la liaison Newhaven-Dieppe.

7.5 Améliorations des infrastructures

Les infrastructures pour les passagers et les marchandises dans et autour de Newhaven pourraient être améliorées. Transférer sur le ferry et opérer le ferry est souvent considéré comme une expérience « peu inspirante », bien qu'un investissement de repérage soit prévu autour de l'échangeur de transport. Cependant, il n'y a nulle part à l'extérieur du terminal pour accueillir les passagers lorsque les ferries sont retardés ou annulés et, comme indiqué précédemment, les installations pour les chauffeurs restent basiques.

Le paquet « Fit for 55 » de l'Union européenne et l'obligation des carburants de transport renouvelables (RTFO) du Royaume-Uni incluent des réglementations qui encouragent (ou, dans certains cas, imposent) la décarbonation et l'électrification des ferries. La pression pour investir dans des installations portuaires afin de soutenir cette transition restera probablement un problème persistant. SMPAT ambitionne de décarboniser les ferries Newhaven-Dieppe et évalue les options pour y parvenir de manière concrète et épice.

Le transport de marchandises dépend de la logistique et des installations d'entrepôt adéquates aux bons endroits, dans ce cas proches du terminal de ferry. Le développement d'une seconde piste à l'aéroport de Gatwick devrait fournir une capacité supplémentaire pour le transport direct de fret aérien dans le Sussex, menaçant potentiellement la traversée Newhaven-Dieppe comme itinéraire de transport de marchandises. L'expansion des entrepôts pourrait contribuer à développer Newhaven en une voie clé pour le transport et la distribution des marchandises dans des unités accompagnées et non accompagnées.

Le « Masterplan du port de Newhaven »²⁵ présente un programme d'améliorations des infrastructures axé sur la durabilité, la connectivité et le soutien à la croissance économique régionale. Une priorité importante est l'amélioration des installations de ferry Ro-Ro, incluant des améliorations des postes d'amarrage et des opérations du terminal pour améliorer les délais de rotation des véhicules de fret et de passagers.

²⁵ https://newhavenport.com/wp-content/uploads/2025/05/Newhaven_PortMasterplan_August2024.pdf

7.5.1 Domaines prioritaires d'action — Infrastructures

Les domaines prioritaires d'action en matière d'infrastructures sont identifiés ci-dessous.

Infrastructures 1 : Centres d'entreposage et de logistique

Le Port est déjà un partenaire clé au sein du conseil d'administration de la NEZ. Les actions futures devraient également se concentrer sur l'extension des installations pour attirer de nouveaux utilisateurs de fret, y compris des installations et services supplémentaires pour les transporteurs.

Infrastructures 2 : Décarbonation des ferries

Les partenaires du Sussex doivent réfléchir à la meilleure façon de soutenir SMPAT et son exploitant dans la réalisation de son aspiration à réduire les émissions, améliorer la qualité de l'air et s'aligner sur les objectifs britanniques Maritime 2050 de neutralité carbone.

Infrastructure 3 : Améliorations de la passerelle

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur du port, des investissements sont nécessaires pour améliorer la géolocalisation, l'espace public et les installations pour les passagers afin de rendre l'arrivée à Newhaven plus fluide, plus sûre et plus accueillante pour les passagers des ferrys.

8. Résumé

8.1 Impacts économiques du ferry

L'évaluation conclut que **le bénéfice économique brut du service de ferry vers Newhaven est de 14,94 millions de livres sterling, soutenant 233 emplois à temps plein brut**. Les tests de sensibilité réduisent ce chiffre à entre 9,9 et 12,96 millions de livres sterling, soutenant entre 159 et 203 emplois à temps plein brut.

Au niveau du Sussex, le bénéfice économique brut est de 42,17 millions de livres sterling, soutenant 655 emplois à temps plein brut. Les tests de sensibilité réduisent ce chiffre à entre 23,96 millions et 34,89 millions de livres, soutenant entre 377 et 544 emplois à temps plein bruts.

Au niveau britannique, le bénéfice économique brut s'élève à 90,36 millions de livres sterling, soutenant 1 440 emplois bruts à temps plein (FTE). Les tests de sensibilité réduisent ce chiffre à entre 48,63 millions et 73,67 millions de livres sterling, soutenant entre 781 et 1 176 emplois à temps plein brut.

En l'absence du service de ferry, la majorité des avantages seraient conservés au niveau britannique car la plupart des marchandises et des personnes seraient toujours transportées entre la France et le Royaume-Uni par d'autres routes. L'« additionnalité » du service de ferry vers le Royaume-Uni, (c'est-à-dire les avantages spécifiquement dépendant du service) est donc modeste.

Cependant, le service de ferry offre une « additivité » nettement plus grande à Newhaven et au Sussex. Les passagers passent des séjours dans la ville et dans le Sussex **car** le service de ferry est basé à Newhaven. Sinon, ces dépenses et les emplois qui y sont associés seraient en grande partie perdus pour la région locale, mais probablement beaucoup moins pour le Royaume-Uni. Le service de ferry Newhaven-Dieppe est donc relativement plus important pour Newhaven et le Sussex que pour le Royaume-Uni. Les bénéfices nets peuvent donc être pris en compte en termes de pertes économiques et d'emplois potentielles, si le service cesse.

Dans l'évaluation principale, **le bénéfice économique net du service de ferry vers Newhaven est 13,45 millions de livres sterling, soutenant 209 emplois nets à temps plein (FTE)**. Les tests de sensibilité réduisent cela à un entre 8,99 et 11,66 millions de livres sterling, soutenant entre 143 et 183 emplois nets à temps plein.

Le bénéfice économique net pour le Sussex est de 31,63 millions de livres sterling,

soutenant 495 emplois nets à temps plein (FTE). Les tests de sensibilité réduisent ce chiffre à entre 18,83 et 27,03 millions de livres sterling, soutenant entre 287 et 412 emplois nets à temps plein (FTE).

Le service de ferry Newhaven-Dieppe fonctionne bien, notamment en termes de nombre de passagers. Cependant, avec environ 40 % de capacité, il est possible d'augmenter le nombre de passagers utilisant ce service, en particulier en dehors de la haute saison.

Si le nombre de passagers augmentait de 20 %, cela pourrait ajouter 2 millions de livres sterling supplémentaires de bénéfices bruts à Newhaven, soutenant 29 emplois bruts supplémentaires à temps plein ; et cela pourrait ajouter 7 millions de livres sterling de bénéfices bruts à l'économie du Sussex, soutenant 111 emplois bruts supplémentaires à temps plein.

L'étude SMPAT de 2019 a estimé que le service de ferry Newhaven-Dieppe avait bénéficié d'un bénéfice économique de 21,5 millions d'euros (19 millions de livres sterling) pour Dieppe Pays Normand ; 40 millions d'euros (35,2 millions de livres) à Seine-Maritime ; et 50,9 millions d'euros (44,8 millions de livres) à Normandie. Si ces montants sont convertis de 2019 à 2025, les bénéfices seraient **d'environ 24 millions de livres pour Dieppe Pays Normand ; 45 millions de livres pour la Seine-Maritime ; et 57 millions de livres sterling pour Normandie.**

Bien que les bénéfices économiques nets du service de ferry soient plus importants pour la France, les bénéfices nets britanniques restent significatifs, notamment au niveau infranational, même si les calculs des tests de sensibilité sont appliqués.

8.2 Impact de la perte du service de ferry

Les preuves qualitatives indiquent que si le service de ferry cessait, l'impact sur la ville serait significatif dans les dimensions économique, sociale et stratégique, notamment à court et moyen terme. La viabilité du port serait menacée par la perte potentielle d'autres emplois au port et dans la chaîne d'approvisionnement qui ne sont pas directement liés au service de ferry. De plus, cela priverait Newhaven d'une grande partie de son identité sociale et culturelle et pourrait potentiellement saper les gains qui ont commencé à émerger des récents investissements publics dans la régénération de la ville. Cela aurait un impact négatif sur l'emploi direct et indirect, la connectivité régionale et l'identité communautaire.

L'expérience de Ramsgate montre à quel point il est difficile de rétablir un service de ferry après la fermeture. Le dernier ferry entre Ramsgate et Ostende a quitté le service en 2013 et il a été une ambition stratégique majeure du conseil de district de Thanet de rouvrir ce service. L'investissement dans les infrastructures nécessaire à la réouverture du service Ro-Ro a dépassé les 14 millions de livres sterling et le conseil a réussi à obtenir plus de 19,8 millions de livres pour le financement Levelling Up de la ville – la réintroduction du service de ferry a été mise en avant comme son projet phare. Cependant, le Conseil n'a pas réussi à trouver un opérateur pour gérer le service et désormais l'investissement du Levelling Up Fund (LUF) a été réorienté vers d'autres projets de régénération. L'expérience de Ramsgate montre que si le service de ferry Newhaven-Dieppe devait cesser, il serait coûteux et difficile de rouvrir le service à l'avenir.

8.3 Positionnement et optimisation des avantages du service de ferry

Newhaven Enterprise Zone et ses partenaires doivent établir l'importance stratégique du service de ferry, notamment pour Newhaven et le Sussex. Au niveau national, c'est l'une des nombreuses routes traversant la Manche. C'est une route clé en soi, mais elle offre aussi une alternative lorsque d'autres lignes plus fréquentées ont des contraintes de capacité ou rencontrent des problèmes qui empêchent le transport optimal des passagers et du fret à travers la Manche.

Cependant, le service de ferry semble être relativement plus important pour les économies locales et sous-régionales que pour l'économie nationale. Les gouvernements successifs ont identifié Newhaven comme un axe clé pour la régénération, reconnaissant les défis auxquels elle a été confrontée au fil des années. Cela a conduit à la création de la NEZ et à une série d'investissements, notamment via le Towns Fund, le Future High Streets Fund et le LUF.

Newhaven est sur le point de faire un changement radical grâce à ces investissements, attirant de nouveaux investissements du secteur privé et se repositionnant comme un lieu attractif où vivre, travailler et visiter. Le service de ferry, le port ainsi que le secteur maritime et maritime sont au cœur de nombreux investissements et s'ils cessaient d'opérer, ils risqueraient de compromettre les gains économiques et sociaux qui commencent à se répandre dans la ville. Bien que le service de ferry Newhaven-Dieppe relève directement du ministère des Transports (DfT), il s'agit également d'un ministère de

Housing, Communities & Local Government (MHCLG), en ce qui concerne son importance pour la régénération et la renaissance d'une des villes côtières du Royaume-Uni.

Les domaines d'action présentés dans ce rapport vont des « gains rapides » à faible coût à des actions plus durables et stratégiques.

Les « victoires rapides » s'appuient sur le travail réalisé par Experience Sussex, incluant l'intégration d'une collaboration transfrontalière avec SMPAT et la construction d'une opératrice visiteur plus convaincante et mieux commercialisée pour Newhaven et Sussex, qui complète le travail réalisé en Normandie.

Les actions stratégiques peuvent sembler plus difficiles à mettre en œuvre, mais restent néanmoins importantes. Ils impliqueront probablement un soutien et des investissements au niveau des gouvernements nationaux et pourraient inclure des approches pan-Sussex visant à déterminer comment maximiser au mieux les bénéfices des principales portes de transport de la région.

Annexe 1 : Enquête des passagers

La zone d'entreprise de Newhaven (NEZ) mène des recherches pour évaluer la valeur économique et sociale créée par le service de ferry Newhaven et Dieppe (également appelé le « Bridge ») vers Newhaven et le Royaume-Uni. Le pont est un élément clé de l'économie de Newhaven depuis son ouverture en 1825. En 2024, plus de 400 000 passagers ont utilisé le service et, en 2019, il a rapporté 219 millions d'euros à l'économie française et soutenu 669 emplois en Normandie.

Vous êtes invité à remplir ce court questionnaire. Cette enquête est en ligne jusqu'à 17h le 10 novembre 2025.

Veuillez noter : Newhaven Enterprise Zone et Rubicon Regeneration Ltd s'engagent à traiter les informations conformément au Règlement général sur la protection des données (RGPD). Les données présentées dans cette enquête seront traitées anonymement.

Q1 : Jour de la traversée

	Matin	Après-midi	Soir
Lundi – vendredi			
samedi			
dimanche			

Q2 : Mode de déplacement (veuillez en sélectionner un)

**Voiture de
tourisme
piétonnière
Moto-Vélo-
Caravane-Car**

Q3 : Combien de jours avez-vous passés au Royaume-Uni pendant ce voyage ?

0 (en direct au Royaume-Uni)

1
2
3
4
5
6
7+ Veuillez indiquer ci-dessous

Q4 : Depuis combien de temps êtes-vous resté ou allez-vous rester à NEWHAVEN pendant votre voyage ? (Ne le faites pas inclure du temps au terminal ou en attendant pour embarquer sur le ferry)

Pas visiter Newhaven — juste voyager jusqu'à une demi-journée

Plus d'une demi-journée et jusqu'à 1 jour, mais sans passer la nuit

Rester 1 nuit

Séjour de 2 nuits

Séjour de 3 nuits

Séjour de 4 nuits

Séjour plus de 4 nuits

Q5 : Si vous passez la nuit, où séjournerez-vous ?

Hôtel B&B/maison d'hôtes Camping Airbnb

Avec des amis/famille

Autres : (veuillez préciser)

Non applicable

Q6 : Environ combien avez-vous dépensé ou prévoyez dépenser PAR JOUR dans chacune des zones suivantes pendant votre voyage ? (veuillez l'indiquer en GB £s). Veuillez NE PAS inclure l'argent dépensé pour le billet de ferry et pour les biens et services achetés à bord.

Q6a Dépenses à Newhaven

£0

1 £ à 25 £

26-50 £

51 £ - 75 £

76 £ à 100 £

£101-£150

£151-£200

£201+ (veuillez fournir une estimation)

Non applicable

Q6b : Dépenser ailleurs dans le Sussex

£0

1 £ à 25 £

26-50 £

51 £ - 75 £

76 £ à 100 £

£101-£150

£151-£200

£201+ (veuillez fournir une estimation)

Non applicable

Q6c : Dépenser ailleurs au Royaume-Uni

£0

1 £ à 25 £

26-50 £

51 £ - 75 £

76 £ à 100 £

£101-£150

£151-£200

£201+ (veuillez fournir une estimation)

Non applicable

Q7 : Veuillez estimer combien vous dépenserez ou prévoyez dépenser PAR JOUR dans les catégories suivantes uniquement à Newhaven. (Merci de ne pas inclure les dépenses au terminal du ferry ou sur le ferry)

Catégorie	Hébergement	Nourriture et boissons	Courses	Transport (bus, taxis, carburant)	Attractions	Faire du shopping (par exemple, vêtements,	Autres (veuillez l'indiquer ci-dessous)
£0							
1 £ à 25 £							
26-50 £							
51 £ - 75 £							
76 £ à 100 £							
£101-£150							
£151-£200							
£201+ (merci de fournir un devis)							
Non applicable							

Q8 : Avez-vous ou prévoyez-vous de visiter des attractions ou des lieux spécifiques à Newhaven ?

Oui

Non

Si oui, veuillez indiquer :

Q9 : Qu'est-ce qui vous ferait rester plus longtemps à Newhaven ?

Q10 : Quelles ont été les principales raisons de réserver la ligne Newhaven – Dieppe ?

Prix de

commodité

Service

Autres (veuillez l'indiquer)

Q11 : Envisageriez-vous de reprendre le ferry ?

Oui

Non,

peut-

être

Si non, pourquoi pas ?

Q12 : Pays de résidence :

France

Royaume-Uni

Autre : veuillez indiquer

Q13 : L'objectif principal de votre voyage ?

Activité de loisirs

Autres (veuillez préciser) : _____

Q14 : Combien de personnes voyagent dans votre groupe ?

1

2

3

4

5

Plus de 5 (merci de préciser combien)

Veuillez compléter cette section si vous souhaitez être inclus dans le tirage au sort

Nom :

Adresse e-mail :

Numéro de téléphone de contact :

Merci beaucoup

Annexe 2 : Application des recommandations du Livre vert du Trésor majest

Le Livre vert HM Treasury est la directive du gouvernement britannique utilisée pour évaluer les options d'investissement dans le secteur public. Il est le plus souvent utilisé pour évaluer les décisions relatives à l'investissement en capital, bien qu'il existe une série de documents d'orientation complémentaires qui définissent les moyens de prendre en compte d'autres facteurs.

Le Livre vert contient plusieurs principes fondamentaux qui contribuent à la solidité des arguments économiques en faveur de l'investissement. Ces éléments sont exposés ci-dessous et considérés en lien avec l'approche adoptée pour évaluer l'impact économique du service de ferry Newhaven-Dieppe :

- **Valeur actuelle** – tous les coûts et bénéfices doivent être exprimés en termes de valeur actuelle. Cela signifie que les coûts et bénéfices qui s'accumulent dans les années suivantes ont moins de valeur que ceux des premières années, selon l'application d'un taux d'actualisation annuel de 3,5 % des années 1 à 30 et de 3,0 % au-delà de 30 ans.

Application à l'étude : Cela n'a pas été utilisé dans cette évaluation car il n'y a pas de coûts ou de bénéfices futurs. L'étude ne prend pas en compte une évaluation des options de dévolu. Il ne considère que l'impact économique actuel sur une seule année – 2024.

- **Les évaluations de la valeur actuelle de l'année de base des prix** doivent s'assurer que toutes les valeurs monétaires sont fixées à la même année. Cela signifie appliquer des déflateurs²⁶ aux valeurs monétaires afin qu'elles soient toutes égalisées.

Application à l'étude : Plusieurs variables utilisées ont été évaluées jusqu'à 2025. Celles-ci sont exposées dans la section complète sur les méthodes ci-dessous.

- **Options contrefactuelles et alternatives** – les évaluations destinées à orienter les décisions d'investissement prennent généralement en compte un éventail d'options incluant un « Ne rien faire » ou « Continuer à agir (BAU) », au moins une option alternative et une voie préférée à suivre.

Application à l'étude : Les résultats de l'étude montrent implicitement une alternative de l'absence de service de ferry. Les calculs d'impact peuvent être supposés être la contribution actuelle, la perte du service de ferry étant la perte de ces avantages. En réalité, il est possible qu'avec le temps, des activités économiques alternatives émergent pour remplacer les bénéfices du service de ferry, mais rien de concret n'est actuellement à l'étude. D'autres facteurs à prendre en compte sont les coûts supplémentaires qui s'engendreraient pour rétablir le service de ferry en cas de disparition. Cela est abordé ailleurs dans ce rapport. De plus, l'alternative pourrait être un service de ferry qui ne fonctionne qu'aux heures de pointe. Cela ne relève pas du cadre de cette étude.

²⁶ déflateurs du PIB aux prix du marché et au PIB monétaire ; Bureau des statistiques nationales ; 2025

- **Facteurs spatiaux** – où se produit l'impact est un élément clé dans les évaluations. L'intérêt porte sur la question de savoir si le bénéfice se produit au niveau local, régional ou national. Cela a une incidence significative sur les facteurs d'additionnalité (voir ci-dessous) appliqués aux chiffres bruts.

Application à l'étude : Cette évaluation concerne trois dimensions spatiales – la contribution du service de ferry vers Newhaven, Sussex et le Royaume-Uni.

- **Additivité** – HM Treasury s'intéresse à la valeur ajoutée issue de l'investissement public, et non aux bénéfices bruts. Les principales dimensions de l'additionnalité sont :

Deadweight – ce qui se serait passé de toute façon, sans cet investissement ;

Déplacement – quelle part du bénéfice a été ou serait déplacée d'ailleurs ; et

Fuite – quelle part du bénéfice découle de la zone cible visée ;

En l'absence de données détaillées, diverses publications, dont le Guide d'Additionnalité 4e édition, fournissent des indications sur les formules appropriées pouvant être appliquées pour convertir les impacts bruts en impacts nets.

Application à l'étude : Le poids en lourd et le déplacement ont été combinés pour cette étude. Nous avons réfléchi à ce qu'il adviendrait des dépenses passagers sans les Newhaven-Dieppe aux niveaux Newhaven et Sussex. Il semble probable qu'au niveau britannique, les visiteurs et les marchandises entrant ou revenant d'Europe pourraient emprunter d'autres routes et bénéficier à d'autres régions du pays si le service de ferry Newhaven-Dieppe n'existait pas. Si d'autres itinéraires sont empruntés, les avantages risquent beaucoup plus de disparaître pour Newhaven et Sussex, plutôt qu'au Royaume-Uni. Cela signifie que le poids en lourd et le déplacement sont probablement bien inférieurs à ceux au niveau national. Les fuites ne sont pas considérées comme un facteur, car le modèle est basé sur l'enquête sur les passagers, qui demandait spécifiquement où les dépenses avaient lieu.

- **Multiplicateurs** – les dépenses dans une économie entraînent une activité économique supplémentaire dans les chaînes d'approvisionnement. Les formules multiplicatrices dépendent d'une série de facteurs, notamment le type d'activité et la surface spatiale considérée comme prévue. Les petites zones ont probablement des facteurs multiplicateurs plus faibles que les plus grandes, pour la raison évidente que la marge de manœuvre pour la chaîne d'approvisionnement et d'autres activités de dépenses est moindre et que la fuite des bénéfices de la chaîne d'approvisionnement est plus élevée.

Application à l'étude : Des multiplicateurs ont été utilisés dans cette étude. Au niveau de Newhaven, un multiplicateur de 1,2127 a été utilisé. Au niveau du Sussex, un multiplicateur de 1,38²⁸ a été utilisé,

²⁷ Tableau 4.12 (commerce de détail local), Guide d'additionnalité 4e édition, Homes & Communities Agency (aujourd'hui Homes England) ; 2014

²⁸ Ibid – (commerce régional)

et au niveau britannique, un multiplicateur de 1,6629 a été utilisé. Celles-ci sont basées sur des documents d'orientation gouvernementaux et des tableaux.

- **Biais d'optimisme et tests de sensibilité** : Toutes les évaluations économiques sont sujettes à l'incertitude, en particulier si elles sont basées sur des bénéfices futurs potentiels. Dans la plupart des cas économiques, il y a une tendance à exagérer (ou à être trop optimiste) quant aux bénéfices et à minimiser (ou sous-estimer) les coûts des projets. Cela s'appelle le biais d'optimisme et s'applique principalement aux projets d'investissement. Pour cette raison, la plupart des évaluations économiques appliquent les facteurs de « biais d'optimisme » aux coûts et réalisent des tests de sensibilité pour tester les hypothèses faites pour calculer les coûts et bénéfices – c'est-à-dire en considérant ce qui se passerait si les bénéfices ne se manifestent pas dans la même mesure que dans le cas « central », ou si les coûts dépassent ce qui a été prévu.

Application à l'étude : Il n'est pas nécessaire d'appliquer le biais d'optimisme dans cette étude, car il n'y a actuellement aucun investissement en capital proposé. Cependant, des tests de sensibilité ont été réalisés sur les bénéfices. Cela est particulièrement important, car le cas central repose sur un petit échantillon de passagers de ferry, qui voyageaient en saison opérationnelle, tandis que les dépenses non touristiques reposent sur des hypothèses prudentes, plutôt que sur des dépenses réelles en biens et services à Newhaven par des organisations clés liées au service de ferry.

²⁹ multiplicateurs de type 12 – Commerce de détail ; Tableaux analytiques entrée-sortie du tableau 2022 ; Bureau des statistiques nationales ; 2024

Annexe 3 : Parties prenantes consultées

Conseil Départemental de la Seine-Maritime (CDSM) / Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche

François Bellouard, directeur général
Alain Bazille, Département de la Seine-Maritime
Christine Moulin, Département de la Seine-Maritime

Conseil du comté d'East Sussex

James Harris, Directeur adjoint, Économie
Richard Dawson, chef du service au développement économique

Euro Channel Groupe

Bruno Beliard, Directeur

Découvrez le Sussex

Jo Williams, Responsable
stratégique Kat Beer,
Responsable du développement

Groupe Developpement Normandie

Graham Precey, directeur général d'Opicer et fondateur

LCT Logistics Ltd

Szymon Kordacz, directeur du port de Newhaven

Conseil du district de Lewes

Lisa Rawlinson, Responsable de la
régénération Jack Brownell, Responsable
du tourisme

Chambre de commerce de Newhaven

Mike Shorer, président

Newhaven Port and Properties Ltd

Capitaine Dave Collins-Williams

Premier Inn Newhaven

Matt Campbell, directeur de l'hôtel

Tomsetts Distribution Ltd

Andrew Tucknott, directeur général



Spécialistes du développement
économique

Préparé par :

Contact Rubicon Regeneration Ltd : David Howells

Email : david@rubiconregen.com | bruce@nairne-consultancy.co.uk