

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°14



Contribution de SeaFrance

Terminal Car Ferries
BP 499 - 62226 Calais Cedex
Siège social :
1, avenue de Flandre
75019 Paris
www.seafrance.com

SeaFrance : un opérateur historique

Confrontée aux effets de la crise économique internationale, SeaFrance doit repenser ses organisations et ses modes de fonctionnement afin de s'inscrire durablement dans l'avenir. Dans ce contexte, SeaFrance, seul opérateur maritime sous pavillon français entre Calais et Douvres, affirme sa détermination à maintenir une offre de grande qualité sur cette liaison.

Les SeaFrance Rodin et SeaFrance Berlioz avaient déjà donné une nouvelle dimension aux navires transmanche ; avec le SeaFrance Molière, le cap des navires de plus de 200 mètres est atteint et sera dépassé à l'apparition des unités de la prochaine génération. Parce que navires et ports sont des composantes indissociables, leur modernisation conjointe est nécessaire.



© SeaFrance/HappyDay

Un atout géographique déterminant

La position géographique de Calais a profondément marqué son histoire et son activité économique. Il n'est pas d'endroit où le Continent et la Grande-Bretagne soient plus

proches. Cette proximité, valorisée par la clairvoyance et la volonté des hommes, a fait de Calais une cité portuaire d'envergure.

La route Calais/Douvres, la plus courte, et sûre, du point de vue nautique, a donné lieu à la création d'un système portuaire en osmose, voué à l'efficacité du lien maritime. Calais a su, par les développements successifs de son port, répondre à la progression du trafic transmanche. La forte concentration des passages de véhicules fret et tourisme sur cet axe confirme la nécessité et la pertinence de disposer d'une infrastructure portuaire d'envergure, irriguée par des infrastructures routières et ferroviaires adaptées.

La région Nord-Pas-de-Calais est une grande région maritime dont les acteurs ont su, au fil du temps, développer les atouts maîtres. Calais occupe une position clé et doit rester le pôle continental de référence sur le lien transmanche. C'est là, le fondement de sa prospérité future.



Pour conserver une position de leader sur la liaison maritime transmanche et la prospérité qui s'y attache, il faut être maintenant au rendez-vous du futur.

Une capacité portuaire qui touche ses limites

La mise en service du tunnel et la disparition du "duty free" n'ont pas prononcé le déclin de l'activité de transport maritime entre Calais et Douvres. Il est même apparu qu'un lien maritime sûr et pérenne était un impératif pour garantir la continuité des transports vers la Grande-Bretagne et pallier les éventuelles limites ou défaillances d'un lien fixe.

La mobilité des personnes et le développement des échanges commerciaux, au sein de l'espace économique européen, ont justifié tous les développements réalisés dans les dernières décennies : la liaison directe du réseau autoroutier avec le port, la création

du bassin Henri Ravisse, la mise en place d'un réseau de passerelles et d'autoponts sur le terminal...

Mais avec la construction du Poste 9 en 2006, dernier aménagement réalisé au port de Calais, les possibilités de développement de l'infrastructure actuelle ont atteint leurs limites et les capacités du port peuvent être saturées dès qu'un poste d'accostage est en avarie ou maintenance. On déplore alors très rapidement un nombre insuffisant de passerelles et des espaces à terre limités.

Si, aujourd'hui, les effets de la crise économique sur les trafics évitent au port de Calais des

épisodes de saturation, la pleine reprise, attendue à terme, de l'activité provoquera des effets d'étranglement amplifiés sur un outil qui aura vieilli.

Sur le plan d'eau, la fréquence des manoeuvres d'arrivée et de départ des navires est telle qu'on observe, en certaines circonstances, un engorgement des accès nautiques qui nuit à la fluidité du trafic. "Calais Port 2015" donnera la bonne réponse à ce problème en offrant des approches et des zones d'évolution bien dimensionnées.



Le besoin d'une nouvelle infrastructure



Pour assurer le transport des volumes à venir, les compagnies maritimes doivent mettre en service des navires de plus grande capacité. Au cours de la décennie qui s'achève, les 200 mètres de longueur ont été franchis par le SeaFrance Molière pour une capacité supérieure à 100 unités fret. Très vite, des longueurs de 220 mètres vont apparaître avec des largeurs accrues pour des capacités de 180 unités fret. Certaines réflexions portent par ailleurs sur l'ajout d'un ou plusieurs ponts garage, sur la séparation des trafics fret et tourisme, sur des accès latéraux ou supérieurs pour les automobiles. Cet accroissement des capacités améliore le bilan économique et énergétique à l'unité transportée et maintient ainsi la compétitivité du lien maritime Calais/Douvres tout en bonifiant son impact écologique. Cette évolution favorable, liée à la taille des navires et à l'impact positif des générations récentes des moteurs marine, complètera l'effet immédiat ou prochain d'un ensemble



de dispositions appliquées par SeaFrance : dès le 1^{er} janvier 2010, réduction à 1% de la teneur en soufre des combustibles et utilisation de gasoil en remplacement du fuel oil pour la fourniture d'électricité au cours des escales de plus de deux heures. Par la mise en œuvre d'un plan d'efficacité énergétique et une attention constante aux respects de bonnes pratiques : zéro déchets en mer ; tri, retraitement, valorisation des déchets produits, SeaFrance s'inscrit dans une démarche responsable vis-à-vis de l'environnement. Pour être pleinement bénéfique, cette évolution des moyens nautiques doit s'accompagner d'une évolution du dispositif portuaire avec un équipement innovant et modulable qui

permettra de traiter des volumes plus importants sur une durée d'escale courte inchangée. Enfin, les liaisons terrestres doivent aussi être intégrées dans le projet dès sa conception, et plus spécialement revu l'interface terre/bord à l'aune des autoroutes ferroviaires.

De "Calais Port 2015", on attend non seulement un gain en efficacité et en sécurité, mais aussi une amélioration des conditions d'accessibilité terrestre et des capacités nautiques. La mise en place d'un tel outil doit donner à l'opérateur portuaire les moyens d'une performance opérationnelle, mais aussi économique, que la multiplication et le coût des dispositifs de sûreté ne devront pas altérer.

**Avancer sans tarder "Calais Port 2015"
pour maintenir un haut niveau de performance portuaire
et perpétuer la concentration des volumes sur Calais.**

Un pas vers le futur

"Calais Port 2015" est, en coordination étroite avec les développements du port de Douvres et des opérateurs maritimes, l'occasion de conforter un système de transport à haute productivité. Les investissements et coûts d'exploitation, pour cette infrastructure, doivent donc offrir un bilan favorable à la compétitivité du lien. C'est dans la phase d'étude et de conception, le plus en amont possible, que les acteurs doivent se mobiliser pour trouver les solutions les plus créatives, au profit d'une clientèle répartie des îles britanniques jusqu'aux régions les plus périphériques du continent européen.



Ce doit aussi être l'occasion de diversifier la vocation portuaire de Calais en s'inscrivant, en synergie avec son axe majeur dans le réseau des autoroutes de la mer. La dimension logistique et multimodale devra aussi être envisagée en créant, par exemple, un hub permettant tout aussi bien la manutention de caisses mobiles, de conteneurs et de remorques. L'intégration des réseaux d'infrastructures terrestres permettra de s'inscrire dans une évolution vers des modes de transport moins consommateurs d'énergie fossile.



Dotées de cette infrastructure, la ville et la région pourront d'autant mieux valoriser la richesse du patrimoine, le tissu industriel et commercial, la diversité des paysages côtiers et terrestres, les capacités et la qualité de l'accueil afin de renforcer le développement économique et touristique autour d'un lien fort et multiple avec le Royaume-Uni.

L'enjeu de "Calais Port 2015" dépasse largement le strict cadre portuaire et engage le développement de l'ensemble de l'économie de notre territoire.



Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Pour tout contact

Commission particulière
du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

www.debatpublic-calais-port2015.org