

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°21



Dover Harbour Board
Harbour House - Marine Parade
Dover - Kent - CT17 9BU
www.doverport.co.uk

Contribution du Port de Douvres

Douvres - Calais : deux projets, une vision !



Pendant des décennies, les ports ont joué un rôle central dans la facilitation du commerce et du tourisme entre la Grande Bretagne et l'Europe continentale. Le présent document se concentre sur la crédibilité future de ce lien historique.

Le port de Douvres est le port roulier le plus fréquenté d'Europe, il y transite plus de 2,3 millions de poids lourds chaque année. Opérant actuellement des services maritimes vers 3 ports continentaux français (Calais, Dunkerque et Boulogne), le trafic ferry représente 80% de l'activité du port (suivi par la croisière, les marchandises diverses, les produits frais) et représente 118 milliards d'€ en terme de valeur des échanges commerciaux manutentionnés dans le port. Calais est actuellement à l'origine d'environ 80% de ce trafic transmanche.

Avec ses 2,9 millions de véhicules de tourisme transitant chaque année par le port et sa position de 2^{ème} port de croisière du Royaume Uni, Douvres est aussi une porte touristique, européenne et mondiale, essentielle. Cela représente plus de 14 millions de passagers chaque année, niveau de trafic rendu possible par le fonctionnement du port en 24h/24 7j/7.

Le Port de Douvres et le Port de Calais font partie des RTE-T (Réseaux transeuropéens de transport), un réseau multimodal d'infrastructures facilitant la circulation de marchandises et de passagers entre les états membres de l'Union européenne. Les ports sont classés dans la catégorie des ports de classe A, ce qui signifie que ce sont des ports d'importance internationale jouant un rôle majeur au sein de l'Union européenne.

Ils sont mentionnés dans l'un des axes prioritaires identifiés des RTE-T, dont un des objectifs spécifiques est de lutter contre les goulets d'étranglement en développant les liaisons clés.



Le Port de Douvres est le port roulier le plus fréquenté d'Europe. 2,3 millions de poids lourds et 2,9 millions de véhicules de tourisme y passent chaque année.

Calais représente actuellement environ 80% du trafic transmanche de Douvres, et le modèle économique de cette voie maritime montre que Douvres - Calais restera la principale route pour ce trafic.

Les prévisions montrent qu'il y aura une croissance forte et soutenue du trafic à long terme. Le trafic des poids lourds transitant par Douvres devrait augmenter des 2/3 dans les 30 prochaines années, entraînant une croissance certaine pour les autres ports voisins et le tunnel sous la Manche.

Le Port de Douvres prépare actuellement un plan de développement pour la construction

d'un second terminal ferry (T2), afin d'offrir des capacités supplémentaires aptes à gérer les volumes de trafic à venir. Combiné avec le projet proposé par le Port de Calais, ce corridor économique clé peut ainsi être sécurisé.

Augmenter la capacité de la route Douvres - Calais permettra au Port de Douvres de réaliser ses différents objectifs.

Volumes de trafic, prévisions de croissance et capacité

Volumes de trafic

Au cours des 20 dernières années, le nombre de véhicules de transport routier (PL) fréquentant le port de Douvres a plus que doublé. Au cours des 10 dernières années, le nombre de PL a augmenté de plus de 50 % tandis que sur la même période le trafic fret sur l'itinéraire Douvres - Calais a plus que doublé, atteignant près de 2 millions d'unités.

Cela démontre la force du marché transmanche mais également, dans un climat de choix accru entre des destinations concurrentes comme Boulogne et Dunkerque (ainsi que le Tunnel), la souplesse et l'intérêt de la ligne Douvres - Calais.

Concernant les véhicules de tourisme (voitures et autocars) fréquentant le port de Douvres, ce secteur est passé de 1,8 millions à 2,9 millions de véhicules ces 20 dernières années. Dans les années 1990 le port a même accueilli plus de 3 millions de véhicules de tourisme par an pendant plusieurs années, atteignant un pic de 3,7 millions de véhicules en 1997 (coïncidant avec un incendie important dans le tunnel) ; ce volume est toutefois retombé après 2000 à 2,5 millions de véhicules.

Cette baisse a coïncidé avec la montée en puissance des compagnies aériennes "low-cost".

Depuis ce recul, le marché du tourisme s'est stabilisé et a connu une croissance régulière. Les 2,9 millions de véhicules de tourisme enregistrés en 2007 et 2008 illustrent bien un retour de milliers de touristes vers le ferry pendant que les fusions entre compagnies aériennes "low-cost", l'augmentation des taxes d'aéroport et des retards ont diminué l'attrait pour des vols court-courrier et ont relancé l'utilisation, pour les vacances, de la voiture et du bateau.

Le nombre de séjours voitures de tourisme en 2007 (sans compter les autocars) a ainsi augmenté de 7,2 % d'une année sur l'autre, pour atteindre plus de 2,8 millions - le plus haut depuis 1999.

Le succès confirmé du trafic entre Douvres et Calais s'explique en grande partie par le fait qu'il bénéficie des conditions de marché les plus favorables en s'appuyant sur la voie maritime la plus courte entre l'Angleterre et la France. Il offre un niveau de service inégalé dans la mesure où les armements de ferry peuvent y opérer 10 voyages utiles par navire en flotte.

De plus, compte tenu des volumes de trafic gérés par Douvres et Calais, il n'existe ailleurs aucune capacité de substitution à des taux de fret semblables pour gérer ce type de trafic.

Prévisions

Dans ce contexte de réussite confirmée, et malgré le climat économique mondial actuel, il est devenu essentiel ces dernières années

d'évaluer les perspectives pour un avenir couronné de succès.

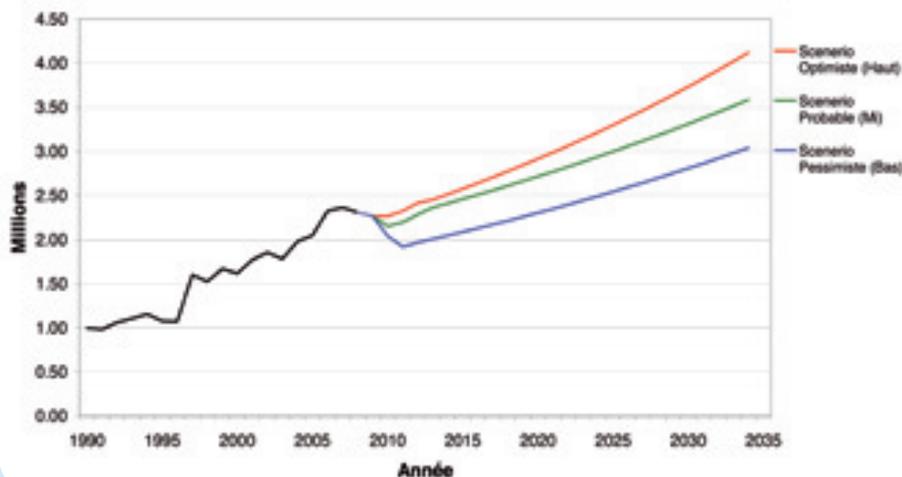
Le Port de Douvres a étudié et produit des prévisions du trafic couvrant tous les secteurs d'activité (ferries, navires de croisière, cargos, etc.) pour les 30 prochaines années.

Nos prévisions montrent une croissance dans tous les secteurs mais l'attention est portée sur l'activité de base de Douvres à savoir les ferries. Le trafic touristique devrait augmenter progressivement et représenter 3,5 millions de passagers annuels de plus à l'horizon 2034. Même si elle est limitée, cette croissance montre l'intérêt à long terme et la stabilité du marché tourisme du transmanche.

Le trafic poids lourds reste cependant la base de l'économie du port de Douvres et le facteur motivant le besoin pour plus de capacité.

Notre hypothèse montre que les prévisions de trafic de PL seront amenées à augmenter de 2/3 dans les 30 prochaines années.

Graphique des prévisions du trafic fret pour le Port de Douvres (Octobre 2009)



Ces prévisions s'appuient sur celles établies par le gouvernement Britannique (2007) dans le cadre de son examen récent de la politique des ports, et qui prévoit que le trafic roulier entre le Royaume-Uni et le Continent devrait quasiment doubler dans les 30 prochaines années. Il est important également de souligner que les prévisions de Douvres ont pris en compte la croissance d'autres ports du Royaume Uni et celle du Tunnel, de sorte que la prévision de croissance de Douvres correspond à une part de la croissance totale pour le trafic roulier. Deuxièmement, elles ont intégré les effets possibles des initiatives politiques raisonnablement envisageables (directive sur le temps de travail/heures de conduite, report modal route au rail, taxes environnementales) qui pourraient réduire la croissance du trafic roulier transitant par Douvres. L'augmentation des

2/3 du trafic de PL est donc ce qui reste après que les effets mentionnés ci-dessus aient été intégrés dans les prévisions.

S'ajoutant aux prévisions du gouvernement anglais et du Port de Douvres qui illustrent une croissance forte et soutenue à long terme, les opérateurs de ferrie ont également démontré leur confiance dans le marché Transmanche. Début 2009 a vu l'introduction d'un nouvel opérateur ferry à Douvres à un moment où les conditions économiques étaient difficiles tandis qu'un autre opérateur annonçait la commande de navires neufs et plus grands.

Capacité

Au vu des prévisions de croissance des échanges, le port de Douvres a finalement conclu que ce supplément de trafic ne pour-

rait pas être absorbé par le terminal ferry existant. Le port de Douvres a donc mis en place un plan de développement pour la construction d'un 2^{ème} terminal (Terminal 2).

L'examen de la politique des ports du gouvernement britannique a aussi établi que la capacité des terminaux rouliers du sud Est de l'Angleterre desservant les liaisons short sea serait problématique sans nouveau développement. Dans l'hypothèse où le Terminal 2 ne serait pas construit, la majorité du trafic continuerait à transiter par Douvres (du fait des avantages offerts par les économies d'échelle de la ligne et du manque de capacité de substitution par ailleurs). Les utilisateurs auraient alors à patienter directement sur les axes routiers attenants, et ce jusqu'à ce que la capacité portuaire redevienne disponible, en fin de journée, voire dans la nuit.



Image de synthèse du Terminal 2

Terminal 2

Ebauche de proposition

Le Terminal 2 (T2) doublera l'emprise actuelle par rapport aux installations existantes (illustrations ci-dessous).

Il sera composé de 4 postes à quai capables d'accueillir la prochaine génération de ferries. Il y aura également une nouvelle marina qui constituera un catalyseur clé créant des opportunités majeures du fait du développement du Terminal 2.



Image de l'emprise du Terminal 2

Études

Afin de répondre au régime et instructions réglementaires en Grande Bretagne, pour de tels développements, le port de Douvres a dû faire une évaluation très détaillée de l'impact du projet sur l'environnement.

Un large éventail de questions a été examiné :

- > Géomorphologie (régime des hydrodynamiques et processus sédimentaires)
- > Qualité des sols
- > Qualité de l'eau et des sédiments
- > Écologie marine
- > Pêche
- > Écologie terrestre
- > Ornithologie
- > Navigation
- > Tourisme et loisirs
- > Trafic et transport
- > Bruit et vibrations
- > Qualité de l'air
- > Paysage et impact visuel
- > Environnement historique
- > Durabilité
- > Situation socio-économique

Après avoir évalué en détail chacune des questions ci-dessus et après avoir consulté toutes les autorités et agences légales et réglementaires concernées, nous pensons qu'il n'y a pas d'obstacles majeurs au développement du Terminal 2.

Nous en avons donc conclu que, considérant les perspectives de besoins (en proposant un équipement offrant la capacité requise pour faire face aux futurs flux britanniques et européens) et les études réalisées, le projet Terminal 2 avait un très bon niveau de faisabilité.

Calendrier

Compte tenu du processus normal de planification et d'approbations, de l'achèvement de la conception détaillée et la période de construction, le T2 pourrait être mis en exploitation au plus tôt en 2016 avec une livraison réelle de ses équipements phasée pour répondre à l'augmentation graduelle des besoins en capacité.

Pendant ce temps, le Port de Douvres travaille activement pour améliorer la capacité de l'actuel terminal ferry et lui permettre d'être en mesure de mieux gérer le trafic prévisionnel avant que le T2 ne soit opérationnel.

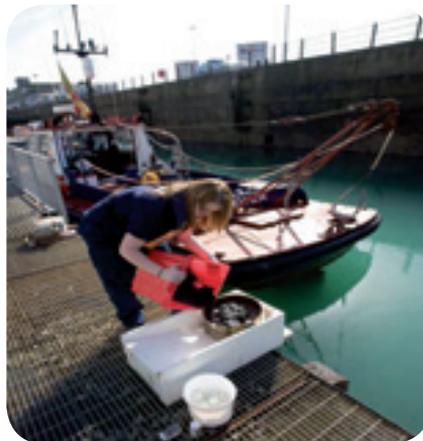
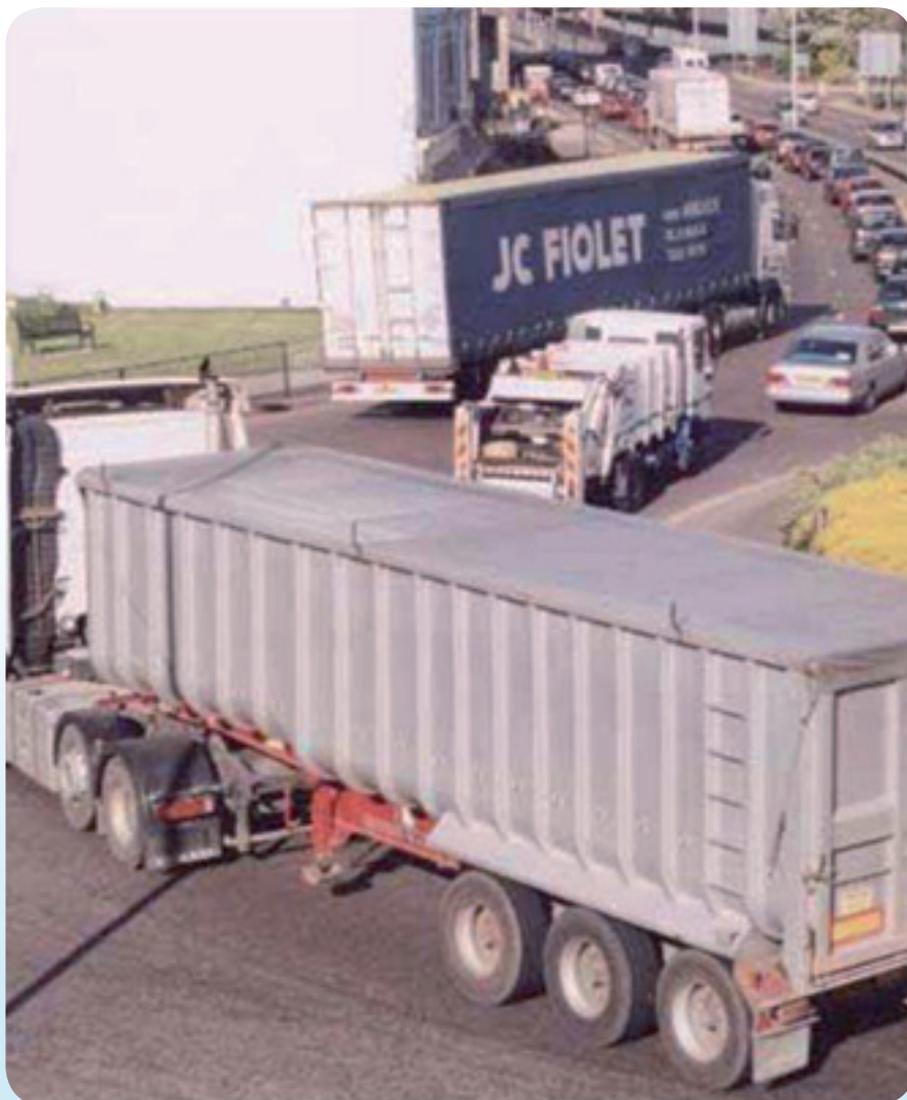


Photo d'études environnementales.

Les impacts sur le port de Douvres, et plus largement sur sa région, si le port de Calais n'augmente pas sa capacité.



Régénération urbaine – impression d'artistes.



Congestion au port de Douvres

La ville de Douvres est une des zones défavorisées du Kent et plus largement de la région du Sud Est. Elle souffre de la faiblesse de l'investissement et de secteurs d'activité peu qualifiés, héritage du peu d'évolutions depuis les ravages de la Seconde guerre mondiale.

Exception faite de son château à l'écart de la ville, Douvres est considérée comme une ville de passage et non comme un lieu où l'on s'arrête pour y dépenser ou dans laquelle on investit. La grande majorité du fret et du flux touristique entrant et sortant transite très rapidement par le port et profite peu à Douvres directement. Cela ne signifie pourtant pas que les activités portuaires ne bénéficient pas à la Ville et aux communes avoisinantes.

En fait, sur 22000 emplois générés par le port dans la région, la moitié se concentre sur le secteur de Douvres. Cependant le succès du port ne transfigure pas vraiment la ville.

Avec le Terminal 2 il existe une opportunité unique de changer cette situation. Grâce à l'ampleur de l'investissement (€ 380 million) prévu pour le T2 et la réaffectation des terrains qui l'accompagne, une opportunité majeure pour le réaménagement du front de mer est apparue. Avec la réhabilitation des Docks Ouest, une surface importante de terrains sera disponible pour des utilisations non opérationnelles. Cette zone, localisée autour de la marina, offre un potentiel majeur en terme d'attractivité par la création de bars, cafés, commerces, propriétés résidentielles en front de mer et d'un hôtel, le tout en harmonie avec la ville. Ces aménagements permettront de rapprocher la ville du front de mer et d'engendrer des dépenses et des investissements agissant comme un catalyseur pour le développement de Douvres et de ses alentours.

Toutefois, ce nouveau front de mer n'existera (et avec lui les importantes opportunités d'investissement que cela représentera pour Douvres) que si le T2 se construit.

Mais le potentiel offert par le projet de terminal T2 n'est réellement viable que si de son côté Calais offre des capacités similaires. Sinon, des goulets d'étranglement se formeront sur un côté de la Manche et l'investissement réalisé par Douvres pour accroître sa capacité deviendra, en conséquence, beaucoup moins efficace.

La population de Douvres (ville, autorités locales) et l'ensemble de la région du Sud Est, sont tributaires de la construction du T2 pour supporter leur développement économique et les investissements en régénération urbaine. De même, le Port de Douvres dépend de Calais et de son projet d'extension "Calais Port 2015" pour sécuriser le retour sur investissements du T2. Chacun de nous constatera que lorsque la capacité à Calais est temporairement réduite, Douvres et la région du Kent souffrent de fortes congestions et de problèmes de qualité de l'air.

Au fil du temps, cela pourrait devenir une caractéristique permanente puisqu'alors que les volumes de trafic augmenteront, la capacité à traiter le trafic diminuera. Cette situation pourrait faire de Douvres un endroit très peu attractif pour y vivre et y travailler.

Alors que l'impact immédiat sur la ville et le port de Douvres serait important, il y aurait aussi un impact régional inacceptable en termes de congestion causée par de tels volumes de trafic (le port de Douvres voit transiter jusqu'à 10 000 PL par jour).

Le plan de crise (les camions stationnant en attente sur l'autoroute M20 du Kent) mis en place lorsque les services Transmanche sont réduits ou stoppés, entraîne des retards pour un certain nombre de résidents du Kent et a des répercussions sur l'économie de la région (perte de plusieurs millions de livres). Une telle situation qui deviendrait chronique, du fait d'un manque de capacité transmanche, serait inacceptable et en contradiction avec les politiques de développement durable.

En conclusion

Le port de Douvres souhaite souligner que le trafic roulier transmanche continuera à augmenter à long terme. Le modèle économique en œuvre sur ce secteur montre que la ligne Douvres - Calais restera le principal trajet pour ce trafic. Le Port de Douvres a

prévu de fournir des capacités supplémentaires pour accueillir, dans des conditions satisfaisantes, les futurs volumes de trafic.

De concert avec le plan de développement du port de Calais, ce corridor économique

clé sera sécurisé et continu. Par ailleurs, la création de cette capacité supplémentaire sur la ligne Douvres Calais permettra, à Douvres, de mettre en place une politique de réhabilitation restée inachevée depuis les 50 dernières années.



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