

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°22



P&O Ferries
Terminal Est - BP421
62226 Calais Cedex - France
www.poferries.com

Contribution de **P&O Ferries**

Taille et dynamique du marché / Market size and dynamics

Les liaisons de courte distance représentent la route de transport la plus importante d'Europe et en 2007 ont transporté :

- > 23,5 millions de passagers ;
- > 3,8 millions de camions ;
- > 0,2 million d'autocars ;
- > 5,0 millions de voitures.

P&O Ferries est le plus important exploitant de transbordeur des liaisons de courte distance et est le n°2 sur ce marché (après Eurotunnel).

La liaison Calais-Douvres représente plus de la moitié du total de notre activité.

Le secteur des liaisons de courte distance est une place de marché dynamique qui a affiché ces dernières années de forts taux de croissance.

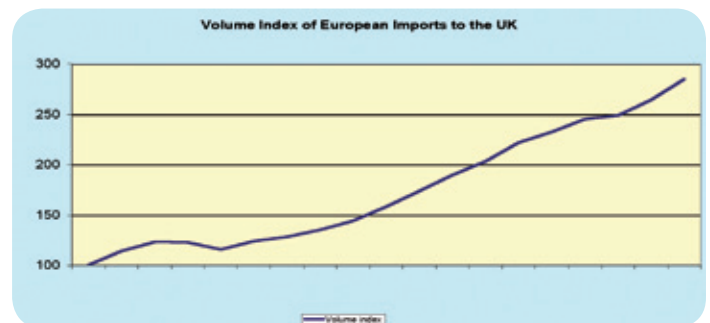
The Short Sea represents Europe's largest transport route, and in 2007 carried :

- > 23.5m passengers,
- > 3.8m trucks,
- > 0.2m coaches
- > 5.0m cars

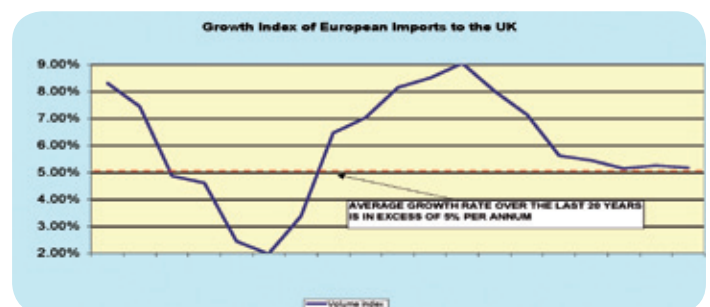
P&O Ferries is the largest ferry operator on the Short Sea and is N° 2 in this market (to Eurotunnel).

Calais-Dover represents more than half of our total business.

The Short Sea sector is a dynamic marketplace and in recent years has experienced strong rates of growth.



Indice de croissance des importations européennes vers le Royaume-Uni. Moyenne mobile du taux de croissance sur 5 ans. Le taux de croissance moyen sur les 20 dernières années est supérieur à 5 % par an. Indice des volumes



Indice des volumes des importations européennes au Royaume-Uni. Indice (1987 = 100). Indice des volumes

Model Assumptions	YoY growth Freight	P&O penetration	YoY growth Cars	P&O penetration	YoY growth Coaches	P&O penetration
2008-2025	5.00%	30%	2.0%	26%	2.0%	51%

Contexte / Background

La Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, P&O, a été créée en 1837.

Durant la première moitié du 20^{ème} siècle, P&O est devenu l'un des plus importants groupes de transport maritime via l'acquisition de nombreuses entreprises, ce qui a permis au groupe d'être présent dans toutes les parties du monde.

La société fit son entrée sur le marché des liaisons Transmanche avec sa marque "P&O Normandy Ferries" dans les années 1970. Celle-ci a été acquise par l'exploitant de transbordeur basé à Douvres "Townsend Thoresen" dans les années 1980 qui, à son tour, est devenu membre du Groupe P&O en 1987.

En mars 2006, le Groupe P&O, étant devenu depuis un exploitant de terminaux majeur, a été repris par Dubai Ports World, l'un des plus importants exploitants de terminaux portuaires au monde. Cette acquisition a permis à Dubai Ports World (DPW), détenue par le gouvernement de Dubaï, de devenir le troisième exploitant le plus important au monde avec 52 terminaux dans 30 pays.

P&O Ferries est alors devenu une division de Ports & Freezone World, une entreprise détenue au final par le gouvernement de Dubaï et une société sœur de DPW, fournissant des

services dans tous les principaux secteurs maritimes du Royaume-Uni. Avec son activité logistique, P&O Ferrymasters, la société affiche aujourd'hui un chiffre d'affaires d'1 milliard £ et emploie 4 500 personnes.

Dans le secteur des liaisons de courte distance, un service est assuré entre Calais et Douvres avec plus de 30 départs chaque jour dans chaque direction. Dans la mer d'Irlande, les liaisons incluent Dublin - Liverpool, Larne - Troon, Larne - Cairnryan. Dans la mer du Nord, les liaisons incluent Teesport - Zeebrugge et Teesport - Europoort, Hull - Zeebrugge et Hull - Europoort, Tilbury - Zeebrugge. Dans la Manche occidentale, une liaison Portsmouth - Bilbao est assurée.

The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, P&O, was founded in 1837.

During the first half of the 20th century, P&O became one of the largest maritime transport groups due to the takeover and acquisition of many companies which allowed the group to be present in all parts of the world.

The company first entered the cross-Channel trades with its "P&O Normandy Ferries" brand in the 1970s. This was acquired by the Dover-based ferry operator "Townsend Thoresen" in

the 1980s which, itself, became part of the P&O Group in 1987.

In March 2006, the P&O Group, which by then had evolved into a leading terminal operator, was taken over by Dubai Ports World, one of the largest operators of port terminals in the world. The acquisition allowed Dubai Ports World (DPW), owned by the Dubai Government, to become the world's third largest operator with 52 terminals in 30 countries.

P&O Ferries then became a division of Ports & Freezone World, a company also ultimately owned by the Dubai Government and a sister company to DPW, operating services in all the main shipping sectors of the UK. Together with its logistics business, P&O Ferrymasters, the company today has a turnover of c. £1 billion and employs 4,500 staff.

In the Short Sea Sector a service is run between Calais - Dover with up to 30 departures each day in each direction. In the Irish Sea, routes include Dublin - Liverpool, Larne - Troon, Larne - Cairnryan. In the North Sea, routes include Teesport - Zeebrugge and Teesport - Europoort, Hull - Zeebrugge and Hull - Europoort, Tilbury - Zeebrugge. On the Western Channel a service is operated from Portsmouth - Bilbao.



Selon les rapports du Dover Harbour Board, il a été supposé que le marché touristique aurait une croissance de 2 % par an sur la période 2008-2025 et que la croissance du fret de 5% par an, affichée par le secteur ces 20 dernières années, se poursuivrait.

Toutefois, même en supposant un retour à des conditions d'échange "normalisées" une fois les économies européennes sorties de la récession, nous ne croyons pas que les prévisions de volumes de trafic précédentes puissent être atteintes dans le même délai.

Car dans les faits, le marché du fret transmanche s'est déjà contracté à hauteur de 20% en 2009 par rapport à l'année précédente et il n'est pas prévu qu'il se récupère pour atteindre les niveaux précédents dans un avenir prévisible.

According to Dover Harbour Board reports, it was assumed that the tourist market would grow at 2 per cent per annum in the period 2008 to 2025 and that the freight growth of 5 per cent per annum, experienced by the sector over the last 20 years, would continue.

However, even allowing a return to "normalised" trading conditions once the European economies are free of recession, we do not now believe that the previous forecast traffic volumes can be achieved in the same time-frame.

This is because in real terms the cross-channel freight market has already contracted in the order of 20 per cent in 2009 compared with the previous year and is not expected to recover to the previous levels within the foreseeable future.

Contribution de la flotte au développement du port et de la ville de Calais / Fleet contribution to the development of the port, and the town of Calais



P&O Ferries exploite actuellement cinq navires rouliers-mixtes (ferries) et deux rouliers-pur-fret sur la liaison Calais-Douvres.

Dans le cadre de notre programme de remplacement régulier de notre flotte, nous construisons actuellement deux nouveaux navires polyvalents pour cette liaison qui remplaceront deux de nos anciens navires. L'investissement est basé sur une justification commerciale et technique et sur la stratégie de maintien d'une position dominante sur la liaison. Les remplacements sont prévus pour fin 2010/2011.

P&O Ferries a une grande expérience dans le développement de navires pour la liaison Calais-Douvres remontant aux années 1920.

Le succès de l'évolution de notre entreprise est étroitement liée au développement du port de Calais. Chaque nouvelle génération de navires a exigé des installations portuaires plus grandes et meilleures. A mesure que le marché s'est développé, l'exploitant de transbordeur et le port ont travaillé en étroite collaboration pour fournir les installations et les services demandés par nos clients.

Les deux parties ont reconnu l'importance de la liaison Calais-Douvres au titre de route transmanche la plus courte. Il y a toujours eu une forte demande du public et elle a joué un

rôle important dans le développement de services offrant une durée de traversée jusqu'à Douvres de seulement 90 minutes.

Bénéficier d'installations portuaires adéquates est notre principale considération lorsqu'il s'agit de notre capacité à offrir un service de qualité et à accorder notre offre par rapport aux variations quotidiennes de trafic.

À présent, sous des conditions d'exploitation normales, les installations actuelles du port de Calais permettent dans l'ensemble d'y parvenir. Toutefois, le développement de navires plus importants pour l'avenir représente un défi dans le temps pour les installations portuaires existantes.

P&O Ferries currently operates five multipurpose and two freight vessels on the Calais-Dover service.

As part of our normal fleet replacement programme we are currently building two new multi-purpose ships for the route. These will replace two of our older ships. The investment is predicated on both a commercial and technical rationale and on the strategy of maintaining a dominant position on the route. The replacements will come into service late 2010/2011.

P&O Ferries has a long tradition of the deve-

lopment of ships for the Calais-Dover service stretching back to the 1920s.

The successful evolution of our business has been closely linked to the development of Calais port. Every new generation of ships has required bigger and better port facilities. As the market has grown, both ferry operator and port have worked closely together to provide facilities and services demanded by our customers.

Both parties have recognised the significance of the Calais-Dover crossing as the shortest cross-Channel route. This has always had strong market appeal and has played a significant part in the development of services offering a crossing time to Dover of just 90 minutes.

Adequate port facilities are a prime consideration in terms of our ability to run a highly efficient operation and match ship capacity to the peaks and troughs of the daily traffic demand pattern.

At present, under normal operating conditions, the present Calais port facilities do on the whole allow this but the development of larger ships for the future could pose a challenge to the existing port facilities over time.

Nouveaux navires / New ships

Nos nouveaux navires seront les plus grands transbordeurs jamais construits pour la liaison Calais-Douvres et disposeront chacun de plus du double de la capacité de transport de marchandises que les navires qu'ils remplacent. Le plus petit contour en jaune illustre les navires remplacés par les nouveaux navires en toile de fond (voir photomontage en page 4).

En construisant des navires de cette taille, nous tentons de profiter au maximum des économies d'échelle. Vu qu'ils remplacent des navires plus vieux et plus petits, ils nous permettront de tirer commercialement partie de la croissance anticipée du trafic sur le long terme.

La production du premier des deux nouveaux transbordeurs polyvalents commandés par P&O Ferries a démarré le 3 février 2009, sur le chantier naval de STX Europe à Rauma en Finlande.

Le premier de ces navires entrera en service fin 2010 et le second à l'automne 2011.

Avec 49 000 tonnes brutes et 213 mètres de longueur, les deux transbordeurs seront les premiers transbordeurs de la Manche conçus pour être manœuvrés à leur propre puissance par vents de 50 nœuds. Mais avec d'aussi grands navires, le choix de poste d'amarrage est clairement

limité par mauvais temps et/ou vents forts.

Avec 3 746 mètres linéaires au total, ils pourront accueillir plus de 180 véhicules de fret, jusqu'à 195 véhicules de tourisme sur un troisième pont garage et transporter jusqu'à 1 750 passagers.

Ces navires nuiront le moins possible à l'environnement, en offrant des avancées significatives en matière de rendement énergétique grâce à une forme de coque efficace en terme d'hydrodynamique qui optimisera la performance du navire avec une consommation d'énergie minimum.

► Suite page suivante

Les navires seront les premiers transbordeurs de passagers au monde répondant aux exigences "Retour à bon port" de l'Organisation maritime internationale, avant la date de conformité internationale.

Comme le montrent les photos ci-dessous, la construction du premier des nouveaux navires avance bien.

Our new ships will be the largest ferries ever built for the Calais-Dover operation and will each have more than twice the freight carrying capacity of the ships they are replacing. The smaller outline in yellow illustrates the ships being replaced against the backdrop of the new vessels.

In building ships of such size, we are taking the opportunity to enjoy maximum economies of scale. As they will replace older and smaller ships,

they will allow us to capitalise commercially on the anticipated growth in traffic over the long term.

The production of the first of two new multi-purpose ferries ordered by P&O Ferries started on 3 February, 2009, at STX Europe's yard at Rauma, Finland.

The first of these ships will enter service at the end of 2010 and the second by the autumn of 2011.

At 49,000 gross tonnes and 213 metres in length, the two ferries will be the first English Channel ferries designed to manoeuvre under their own power in 50 knot winds. But with such large vessels the choice of berths in the existing port is clearly restricted in bad weather and/or high winds.

With 3,746 lane metres in total, they will have

space for more than 180 freight vehicles, plus up to 195 tourist vehicles on a third vehicle deck. They will be capable of carrying up to 1,750 passengers.

These ships will be as environmentally friendly as possible, offering significant advances in fuel efficiency through a hydro-dynamically efficient hull form that will optimise vessel performance with minimum fuel consumption.

The vessels will be the first passenger ferries in the world to comply with the new International Maritime Organisation's "Safe Return to Port" requirements, ahead of the international compliance date.

As can be seen from the photos below the construction of the first of the new ships is progressing well.



Installations actuelles du port de Calais / *Calais port Facilities - Current*

En supposant une reprise de la croissance du marché, et en regardant les 25 prochaines années, il est raisonnable de penser que les installations portuaires existantes deviendront inadaptées en termes de possibilité d'accueil des grands navires et avec un manque de stationnement pour l'éventuelle augmentation des volumes de trafic.

En termes de navigation, à certains moments les installations portuaires existantes peuvent être insuffisantes. L'utilisation de plusieurs postes d'amarrage pour les navires est limitée au-delà d'une certaine longueur et certains des postes d'amarrage sont inutilisables par mauvais temps.

En termes d'opérations portuaires, la conception du port existant pourrait être plus efficace. Contrairement à Douvres, où nous avons l'avantage de pouvoir offrir un enregistrement combiné des trafics fret et tourisme, à Calais ces fonctions sont dissociées en raison de la configuration géographique du port. Cette dissociation réduit clairement l'efficacité de nos opérations et notre capacité à réagir rapidement aux changements de volumes de trafic. La conception du nouveau navire prévoit la possibilité d'un chargement latéral en plus de l'aménagement traditionnel d'un double pont avec embarquement par l'avant et débarquement par l'arrière.

Ceci est dû à un troisième pont garage à la disposition des voitures, une innovation par rapport aux navires actuels. Le port existant ne permet pas de rajouter des rampes latérales sur les passerelles actuelles.

Assuming market growth resumes, and looking forward over the next 25 years, it is reasonable to assume that the existing port facilities will become inadequate in terms of being able to handle larger vessels and with a lack of parking for the eventual increase in traffic volumes.

In terms of navigation, at certain times the existing port facilities can be stretched. There are limitations on the use of several berths for vessels over a certain length and some of the berths are unusable in bad weather.

In terms of port operations, the existing port's design could be more efficient. Unlike Dover, where we have the advantage of being able to offer a combined freight and tourist check-in and operation, in Calais these functions are split in two due to the geographic layout of the port. This split clearly reduces the efficiency of our operation and our ability to react quickly to changes in traffic volumes.

There is a provision in the new ship design for side-loading in addition to the more traditional double-deck fore and aft loading also incorporated into the design. This is due to a third vehicle deck being available for cars, an innovation over today's ships. The existing port does not provide the opportunity for the provision of side loading ramps at the linkspans.



Calais Port 2015 / *Calais Port 2015*

Dans le principe, nous supportons le projet Calais Port 2015 mais pensons qu'il doit être ré-examiné au vu du climat économique actuel pour revalider l'ensemble des hypothèses faites concernant la croissance du trafic et les délais.

Nous croyons que P&O Ferries, vu sa longue histoire de collaboration avec la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, est dans une position unique pour conseiller la chambre sur comment servir au mieux les intérêts de ses clients lorsqu'il s'agit d'améliorer le port dans le futur.

Par exemple, les frais d'exploitation à Calais sont considérablement plus élevés que ceux des autres ports français à proximité et plus élevés que Douvres. Par conséquent, il serait totalement inacceptable de nous demander de financer ce développement via une augmentation des charges.

Une augmentation des charges de la magnitude nécessaire pour financer ce développement signifierait, comme nous l'avons expliqué au Dover Harbour Board, que nous serions incapables de proposer des tarifs concurrentiels à nos clients (étant également les clients du port). Le trafic s'éloignerait par conséquent

du port et l'augmentation du trafic n'aurait pas l'ampleur nécessaire pour que le projet Calais Port 2015 soit viable ou effectivement nécessaire.

Par conséquent, il est important pour P&O Ferries que nous comprenions totalement comment ce développement sera financé.

Vu que nous avons discuté de cette proposition durant un certain temps avec la Chambre de commerce et d'industrie, nous sommes extrêmement surpris de constater que la zone d'enregistrement combinée du fret et des touristes ne fait pas partie des propositions. À nos yeux, elle constitue une composante clé et très importante de tout développement futur et nous demandons qu'elle fasse partie de la première étape de tout développement futur. Les avantages d'une zone combinée, comme nous l'avons clairement démontré à Douvres, sont nombreux, non seulement pour P&O Ferries en termes d'efficacité opérationnelle mais également pour le port et les alentours. Elle nous permet de réagir rapidement aux variations des volumes de trafic et de gérer les imprévus, ce qui dans les zones séparées actuelles conduit souvent rapidement à une accumulation du trafic sur la rocade à l'extérieur du port.

Il est également important à nos yeux que tout nouveau développement garantisse que toute nouvelle technologie aide à la fluidification et à l'efficacité de tous les aspects du port.

Il existe actuellement de nombreux contrôles réalisés par nombre d'autorités différentes à Calais avant l'embarquement pour Douvres. P&O Ferries considère que ces contrôles pourraient être mieux coordonnés pour mieux aider à un flux harmonieux du trafic à travers le port tout en respectant toutes les exigences légales que ce soit aujourd'hui ou à l'avenir.

In principle we support the Calais 2015 project but feel it should be reviewed in light of the current economic climate to validate again all the assumptions made regarding traffic growth and timeframe.

We believe that P&O Ferries, given its long history of collaboration with the Calais Chamber of Commerce, is in a unique position to advise the chamber on how best to serve the interests of its customers as it considers how to improve the port in future.

For example, the costs of operating in Calais

are considerably higher than other French ports nearby and much higher than Dover. So it would be completely unacceptable to us to be asked to finance this development through increased charges.

An increase in charges of the magnitude required to finance this development would mean, as we have made clear to Dover Harbour Board, that we would be unable to offer competitive rates to our (and the port's) customers. Traffic would therefore move away from the port and the growth in traffic would not be on the scale required to make the Calais Port 2015 project viable or indeed required.

So it is important to P&O Ferries that we understand fully how this development will be financed.

As we have been discussing this proposal for some time with the Chamber of Commerce we were very disappointed to find that the combined freight and tourist check-in zone is not a part of the proposals. This for us is a key and very important component of any future development and we would ask that it is a part of the first stage of any future development. The benefits of a combined zone, as we have clearly demonstrated in Dover, are many, not just for P&O Ferries in terms of operational efficiency but also for the port and surrounding area. It enables us to react quickly to changes in traffic volumes and to deal with the unexpected which in the current separate zones often quickly leads to traffic building up on the rocade outside the port.

It is also important to us that any new development ensures that any new technology that may assist with the smooth running and efficiency of all aspects of the port are implemented.

Currently there are numerous checks carried out by a number of different agencies in Calais prior to embarkation for Dover. It is the feeling of P&O Ferries that these checks could be streamlined to better assist in the smooth flow of traffic through the port whilst at the same time meeting all legal requirements both now and in the future.

Résumé / Summary

Dans le principe, nous supportons le projet. En résumé, nous considérons qu'il sera nécessaire à un certain moment dans l'avenir de disposer des installations et de la capacité supplémentaires prévues par le développement actuellement nommé Calais Port 2015 – la question devant être reconsidérée consiste à savoir si elles seront nécessaires en 2015 ou plusieurs années plus tard.

Indépendamment de la durée de mise en œuvre, nous sommes préoccupés quant à savoir comment le projet sera financé et par l'aménagement actuellement imaginé. Nous demandons la confirmation, concernant ce point, que le projet n'entraînera pas de hausses des charges autres que celles requises pour les opérations existantes. Concernant la conception du projet, une consultation supplémentaire est nécessaire avant que nous puissions considérer qu'elle est la meilleure configuration pour notre activité.

Nous cherchons également à comprendre les plans du gouvernement français et la justification d'une collaboration et d'une éventuelle exploitation conjointe par les ports de Calais, Boulogne et Dunkerque.

Une récente expansion à Boulogne, couplée à leur plans de développement futur, ajoute une capacité supplémentaire significative qui, avec les plans de Calais, va dépasser les besoins du marché des liaisons de courte distance pour de nombreuses années à venir.

In summary we do believe there will be a need at some point in the future for the extra facilities and capacity provided by the development currently called Calais Port 2015 – the question that needs to be reassessed is whether it is required in 2015 or several years later.

Regardless of the time of implementation we have concerns over how the project will be financed and about the current design. We require confirmation on the former that the project will not lead to increases in charges other than those required for existing operations. As far as the design of the project is concerned further consultation is required before we can agree it is in the best possible interest for our business.

We also seek to understand the French government's plans and rationale for collaboration and possible joint operation by the ports of Calais, Boulogne and Dunkerque.

Recent expansion in Boulogne, together with their plans for further development, adds significant additional capacity which, together with the Calais plans, is going to be in excess of the needs of the Short Sea market for many years to come.

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