

# Débat public Calais Port 2015

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

## Cahier d'acteurs n°27



**Dover District Council**  
White Cliffs Business Park  
Dover, Kent CT16 3PJ  
Tel: 01304 821199  
[www.doverdc.co.uk](http://www.doverdc.co.uk)

## Contribution du/Submission from **Dover District Council**

### Contexte stratégique / *Strategic Context*

Nous savons grâce à la découverte d'un bateau de l'âge du bronze que Douvres, de par sa position géographique, a été un élément clé de la route commerciale depuis ces 3500 dernières années. À cet égard, le port de Douvres reste toujours plus à la pointe de la chaîne d'approvisionnement du Royaume-Uni. Douvres et Calais forment partie intégrante du Transport Trans-Européen formant une porte d'entrée ou de sortie (selon le cas). Toutes les attentes suggèrent que ces positions demeureront à l'avenir.

L'importance de Douvres pour l'économie britannique a été souligné dans le rapport au gouvernement de Sir Rod Eddington en Décembre 2006 - "Le rôle des transports dans le maintien de la productivité et de la compétitivité du Royaume-Uni" - où il a reconnu que, entre autres, "La croissance continue du trafic, dans l'importation britannique, affecte à la fois les ports et leurs accès". En période de forte demande, comme la pré-période de Noël, les embouteillages, sur certains ports à conteneurs, peuvent être un problème, forçant les expéditions à retarder leur entrée au port pendant plusieurs jours et créant des files d'attente de camions sur les routes d'accès locales. Les embouteillages sur les routes d'accès au port sont les pires dans le Sud-Est, où les accès portuaires traversent les zones urbaines - ainsi Douvres est l'exemple le plus notable. Là-bas les files d'attente peuvent atteindre de tels niveaux dans la ville que des fermetures de portion de la M20 (l'opération "Pile") doivent être utilisées pour créer des itinéraires de délestage d'accès aux parkings d'attente. Cela peut provoquer de graves perturbations le long de la M20.

*We know through the discovery of the Bronze Age boat that Dover, through its geographical position, has been a key part of the cross channel trade route for the past 3,500 years. In this respect, it remains evermore at the forefront of this supply chain today. Dover and Calais sit astride part of the Trans-European Transport Network forming gateway entry or exit functions as appropriate - integral parts of a much wider UK and European (and beyond) economic highway. All expectations suggest that this will remain the position long into the future.*

*The importance of Dover to the UK economy was highlighted in the report to Government by Sir Rod Eddington in December 2006 - "Transport's Role in sustaining the UK's productivity and competitiveness" - where he acknowledged that, among other matters, "The continued growth in international traffic is starting to affect both the ports and their surface access links. At times of high demand, such as pre-Christmas period, congestion at some container ports can be an issue, forcing shipping to delay entry to port by several days and creating queues of lorries on local access roads. Congestion on port access routes is worst in the South East where port links pass through urban areas - of which Dover is the most notable example. Here congestion can reach such high levels within the town that phased closures of section of the M20 ("Operation Stack") have to be used to create additional lorry parking whilst access routes clear. This can cause serious knock-on disruption for business and commuter movements along the M20.*

## Introduction / Introduction

Le Dover District Council est heureux de participer à ce processus et d'offrir un soutien à Calais Port 2015 en tant que projet de développement complémentaire qui aidera les propositions émanant du port de Douvres.

Le port de Douvres et le port de Calais sont synonymes du trafic transmanche roll-on, roll-off, et leaders dans ce domaine. Ils sont également deux moitiés d'un tout, même séparés par quelque 20 miles d'eau. Ils sont si finement équilibrés que la moindre entrave ou interruption du fonctionnement de l'un peut avoir un impact profond sur l'autre. Il s'ensuit donc que, si cet équilibre doit être maintenu et si l'un croit, l'autre devra suivre.

La présentation par le port de Douvres expose les arguments stratégiques pour l'expansion des deux ports. Je ne le répéterai

pas, sauf s'il est pertinent de mentionner un certain nombre de questions communes et importantes, mais l'intervention du District de Douvres se concentrera sur les questions plus générales qui relèvent de sa compétence et son engagement à expliquer pourquoi le projet Calais Port 2015 est également crucial pour l'image transmanche.

*My team and I from Dover District Council are pleased to be able to participate in this process and offer support for the Calais Port 2015 project as a complimentary development which will assist the emerging proposals at the Port of Dover.*

*The Port of Dover and the Port of Calais are synonymous with cross-channel roll-on, roll-off traffic, being the leaders in the field and are effectively two halves of a whole, being*

*separated by some 20 miles of water. They are so finely balanced that the slightest impediment or interruption to the operation of one can often have a profound impact on the other. It, therefore, follows that if this balance is to be maintained and one is to grow, the other needs to keep pace and follow.*

*The submission by Dover Harbour Board sets out the strategic case for the expansion of the Port of Dover. I do not, therefore, propose to repeat this, except where it is relevant to mention a number of common important matters, but will concentrate on the wider issues which fall within the remit and engagement of Dover District Council and explain why the Calais Port project is also crucial to the bigger picture.*

Sir Rod a également reconnu, dans le cas des passages vers l'International comme Douvres, que *"l'importance croissante de la mondialisation signifie que la connectivité internationale du Royaume-Uni est devenue plus importante et est susceptible de s'accroître au cours des deux ou trois prochaines décennies"*.

Cette analyse s'illustre par l'annonce, en janvier 2008, faisant état d'une collaboration entre la Chine et cinq autres Etats pour créer une liaison ferroviaire prévue pour transporter deux fois plus rapidement les cargaisons que par voie maritime. La route, qui relie Pékin et Hambourg, devrait stimuler les échanges commerciaux et les flux de fret entre les deux continents. En effet, le transport de marchandises de la Chine à l'Allemagne devrait prendre moins de 20 jours. En revanche, les liaisons maritimes entre les deux destinations durent environ 40 jours.

Au Royaume-Uni, sur la base des problèmes identifiés dans le rapport Eddington, le gouvernement cherche à "fournir un système de transports durables" (DaSTS). DaSTS définit cinq objectifs pour le transport, en mettant l'accent sur le défi d'une forte croissance économique tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. En outre, il décrit les principaux éléments de l'infrastructure nationale. En réponse à cette problématique, les autorités régionales du transport du Sud-Est (SERTB) ont présenté des recommandations au ministère des Transports sur les priorités des études à mener pour les projets qui seront financés. SERTB a proposé sa candidature pour la liaison de Londres aux ports du Kent - plus précisément de Londres à Douvres et au tunnel sous la Manche - comme une prio-

rité compte tenu de l'importance nationale et internationale de ce couloir. Le ministère des transports a alloué des fonds pour cette étude, actuellement en cours, qui devrait être achevée et faire l'objet d'un rapport d'ici mars 2010.

Après avoir cité les "influences extérieures" (bien au-delà de Calais et Douvres), il faut considérer les intérêts du marché, les opérateurs maritimes qui assurent le lien transmanche. À cet égard, P & O a commandé deux nouveaux super ferries de 212 m de long pour la liaison Douvres-Calais pour un coût de 360 M€ pour rester les leaders du marché transmanche. Ils seront sans aucun doute à la recherche d'un retour sur leur investissement, assuré par un trafic accru.

*Sir Rod also acknowledged in the case of International Gateways such as Dover that "the growing significance of globalisation means that the international connectivity of the UK has become more important, and is likely to become increasingly so over the next two to three decades"*.

*This has best been illustrated by the announcement in January 2008 that China and five other countries have agreed to collaborate on a train service between Asia and Europe that is expected to transport cargo twice as quickly as by sea. The route, linking Beijing and Hamburg, is expected to boost trade and cargo flows between the two continents as it should take less than 20 days to transport goods from China to Germany. In contrast, shipping goods between the two destinations takes about 40 days.*

*In the UK, arising out of some of the issues identified in the Eddington Report, Government is seeking to take forward key objectives under the objective of "Delivering a Sustainable Transport System" (DaSTS). DaSTS outlines five goals for transport, focusing on the challenge of delivering strong economic growth while at the same time reducing greenhouse gas emissions. It outlines the key components of national infrastructure. In response to this, the South East Regional Transport Board (SERTB) was asked by the Department of Transport to put forward recommendations for priorities for detailed studies which will inform which projects will be funded and the funding streams. SERTB has nominated London to the Kent Ports - specifically London to Dover and the Channel Tunnel - as a priority given the national and international importance of this corridor. The Department for Transport has allocated funding for this work which is now in process and is scheduled to be completed and report back by March 2010.*

*Having referred to the "external influences" which sit beyond Calais and Dover and will serve to deliver and enable increased transport connectivity to both ports, it is also worth pausing for a moment to consider the market view of the world - the views of the cross channel operators who provide the connecting link. In this respect, P&O has placed orders for two new 212 m long super ferries for the Dover-Calais Route at a cost of €360 million with the objective of continuing as the market leaders in the UK ferry industry. They will no doubt be seeking a profit on return for their investment which will be secured through increased traffic.*

## Impact sur Douvres / Impact on Dover

L'impact du commerce multimodal se fait sentir, à Douvres, de différentes façons. Celui-ci donne lieu, entre autres, aux grands enjeux environnementaux, sociaux et physiques associés aux 10.000 poids lourds qui voyagent quotidiennement à travers la ville. En outre, Douvres et le Kent souffrent aussi de graves perturbations opérationnelles et économiques lors de l'opération "Pile" : le stationnement et le triage des poids lourds sur la route A20/M20 lors des interruptions de la circulation du trafic.

Les quelque 10.000 camions quotidiens sont souvent décrits comme un "mur nocif de gaz d'échappement", qui contribue à de graves détérioration de la qualité de l'air et sépare le centre ville du bord de mer, entrave la circulation locale et perturbe la communauté.

Cela a abouti à la Déclaration d'une Zone de Gestion de la Qualité l'Air (AQMA) sur le tronç principal de l'A20.

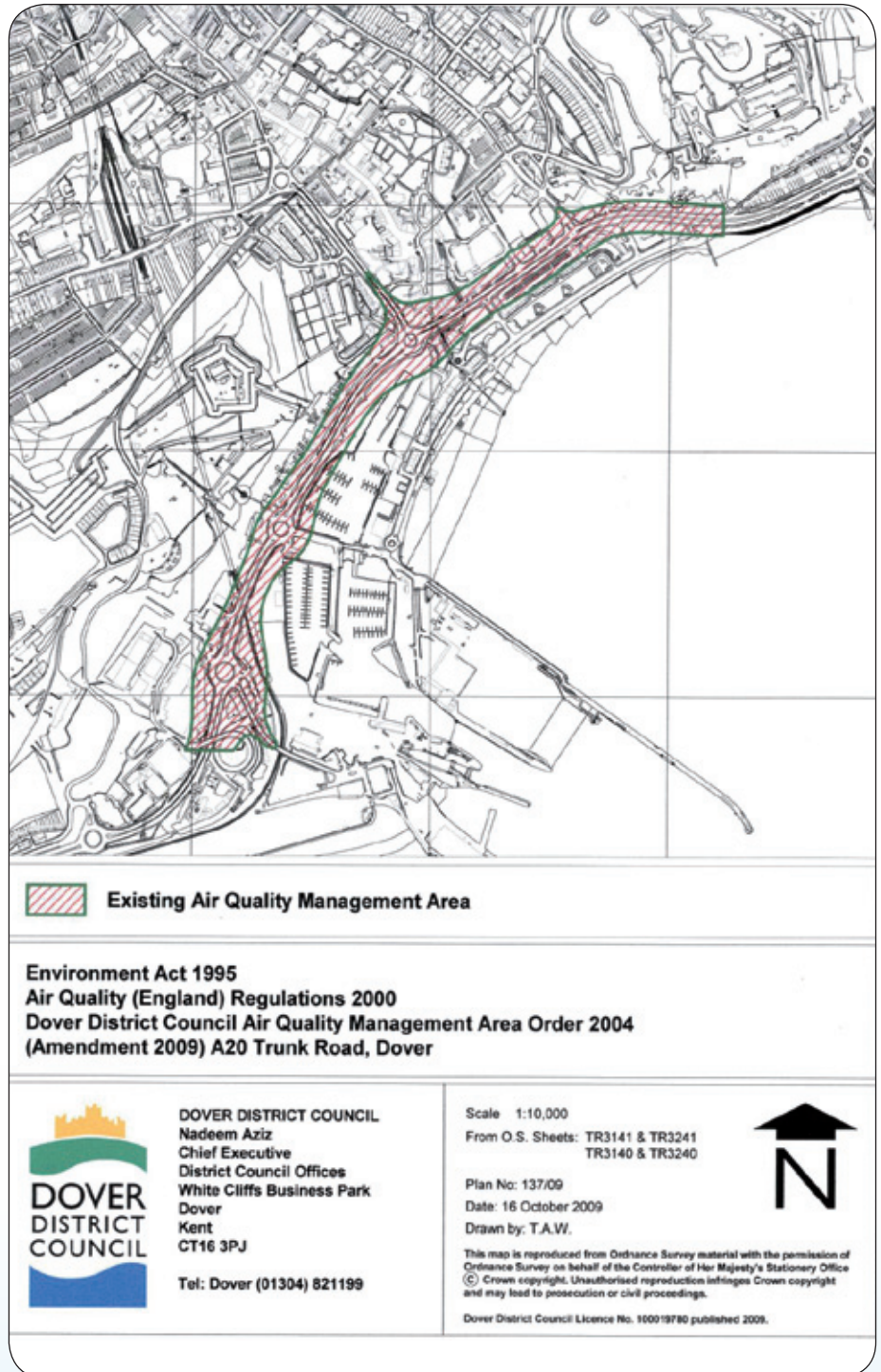
En termes techniques, le AQMA a été déclaré comme objectif central du gouvernement concernant la qualité de l'air, étant donné que le niveau moyen annuel de dioxyde d'azote n'a pas été respecté dans la région de Douvres. Ceci explique le volume élevé de mouvements de véhicules poids lourds utilisant le port de Douvres, et l'A20.

Grâce aux travaux entrepris pour évaluer les impacts environnementaux du développement du T2 Dock occidental, un schéma des incidences environnementales (EIE) a été créé. Celui-ci montre qu'une capacité accrue du T2 engendrerait une meilleure qualité de l'air.

L'impact des files d'attente sur l'A20 peut être mieux illustrée par la photo ci-dessous. Elles perturbent l'écoulement d'organisations internationales, régionales et locales du trafic, tout en empêchant également les voies piétonnes et la circulation entre le centre ville et le bord de mer.

Le troisième volet important découlant de l'impact de la circulation multimodale est liée à l'opération "Pile". Dans ce contexte, Douvres souffre fortement de la phase préparatoire de l'Opération "Pile". Toutefois, une fois l'opération "Pile" en place, la situation de Douvres est grandement améliorée. Le reste du comté, néanmoins, en souffre. Un rapport antérieur, concernant une évaluation des retombées économiques menées par le partenariat Corridor Channel, a indiqué que l'impact économique quotidien du fonctionnement de l'opération "Pile" est d'environ £ 320.000 bien que cela était considéré comme un chiffre conservateur.

*The impact of the cross channel trade is felt in Dover in a number of different ways. These give rise, among other matters, to major environmental, social and physical issues as-*



*sociated with the 10,000 or so HGV's that often travel through the heart of the town on a daily basis. In addition to this, Dover and Kent also suffer major operational and economic disruption when 'Operation Stack' - the stationing and marshalling of HGV's on the A20/M20 route in times of interruption to the cross channel traffic flow - is introduced.*

*The 10,000 trucks have often been described as a "noxious wall of steel", which contribute to severe problems around air quality and separate the town centre from the sea front, impede local traffic and disrupt the community.*

*This has resulted in the declaration of an Air*

*Quality Management Area (AQMA) on the main A20 Trunk Road.*

*In technical terms, the AQMA has been declared as the Central Government's Air Quality Objective for the Annual Nitrogen Dioxide mean level has not been met in this area of Dover. This is a result of the high volume of HGV vehicle movements using the Port of Dover on the A20 approach.*

*Through work undertaken to assess the environmental impacts of the T2 Western Dock development an Environmental Impact Statement (EIS) has been undertaken. This shows that air quality with the increased capacity at T2 will be better than without it.*



The impact of queuing traffic on the A20 can best be illustrated by the photograph below. It disrupts international, regional and local traffic flow while also impeding pedestrian connectivity and movement between the town centre and seafront.

The third major strand arising from the impact of the cross channel traffic is related to "Operation Stack". In this context, Dover suffers greatly on the build-up to the installation of Operation Stack. However, perversely, once Operation Stack is in place, the situation in Dover appreciates greatly. The rest of the County, nonetheless, suffers. An earlier report, an Economic Impact Assessment conducted by the Channel Corridor Partnership indicated that the daily economic impact of Operation Stack was circa £320,000 although this was regarded as a conservative figure.



## Stratégie de développement du Dover DC / Council's Corporate Plan

La stratégie de développement du Dover DC, programmée de 2008 à 2020, définit la vision d'un "avenir de la croissance économique forte au sein des collectivités sûres et viables".

Cette vision se réalisera par le travail en partenariat et comprend un certain nombre de thèmes clés, soit:

### Une Ville dans le monde "A World-Class Town" :

- Douvres, "porte d'entrée vers l'Europe", s'appuie sur la vision de régénération nommée Dover Pride, et

### Un environnement et une économie dans le monde "World-Class Economy and Environment" :

- dispose d'excellentes liaisons stratégiques de transport vers Londres, l'Europe et le district,
- maximise son statut de passerelle internationale .

The Council's Corporate Plan which sets the framework for the period through 2008 to 2020 sets the vision of "a future of strong economic growth within safe and sustainable communities".

This vision will be achieved through partnership working and includes a number of key themes, being:

#### A World-Class Town:

- Dover, a 'Gateway to Europe'; building on Dover Pride's regeneration vision; and

#### World-Class Economy and Environment:

- Has excellent strategic transport links to London, Europe and within the District,
- Maximises or international gateway status

## Schéma de planification du Dover DC / Council's Planning Framework

Le Schéma de planification du Dover DC est exposée dans la section locale du Cadre stratégique du développement du Dover DC (LDFCS). Ceci est effectivement le Schéma commercial du Dover DC qui rendra possible et livrera la régénération du Dover DC. Il prévoit, entre autres, les bases essentielles pour soutenir l'expansion du port de Douvres. Même si elles ne concernent pas spécifiquement le processus d'expansion du port de Douvres, le LDFCS reconnaît le concept du deuxième terminal, dénommé "Terminal 2" Dover Harbour Board.

Le LDFCS, cependant, aborde les possibilités d'un important programme de régénération proche du Terminal 2 connu sous le nom de "Dover Waterfront". Le plan 4.1 de la LDFCS ci-dessous montre l'intérêt pour la zone d'appartenir au Terminal 2, ainsi que la zone du "Dover Waterfront", qui sera examinée dans le processus de Révision du Port de Douvres.

À un niveau plus large d'aménagement, Dover DC est, en fait une autorité tout à fait unique en ce sens qu'il est l'un des rares endroits au Royaume-Uni qui a une porte d'entrée Internationale, un Hub régional, un point de croissance supplémentaire, et le statut Sea Change. Cela fournit une concertation sans précédent pour la croissance, la régénération et la réfection des bâtiments. Dover DC est

donc reconnu comme un acteur international, régional et local.

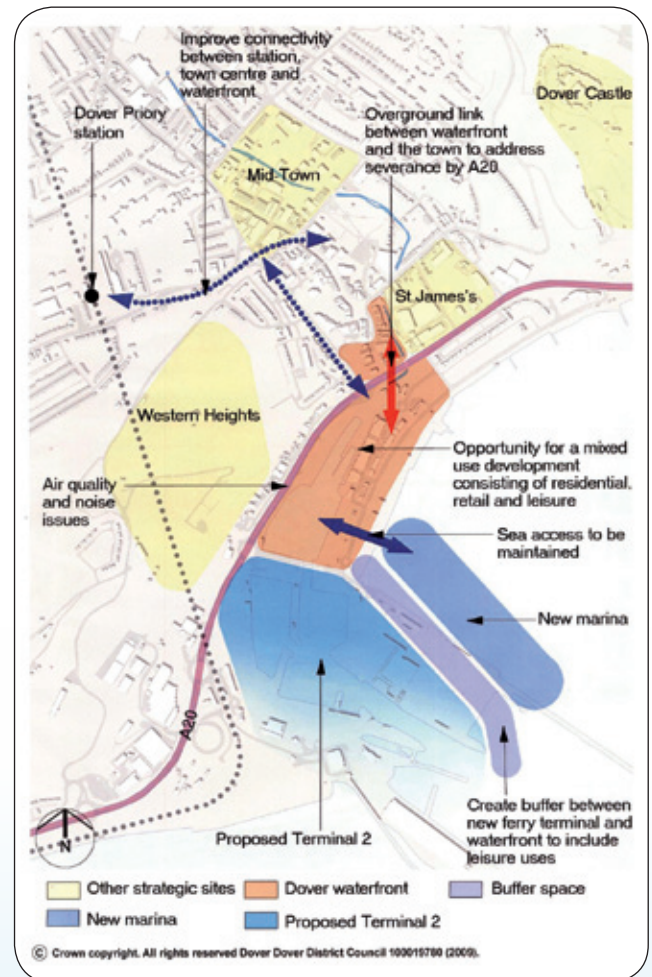
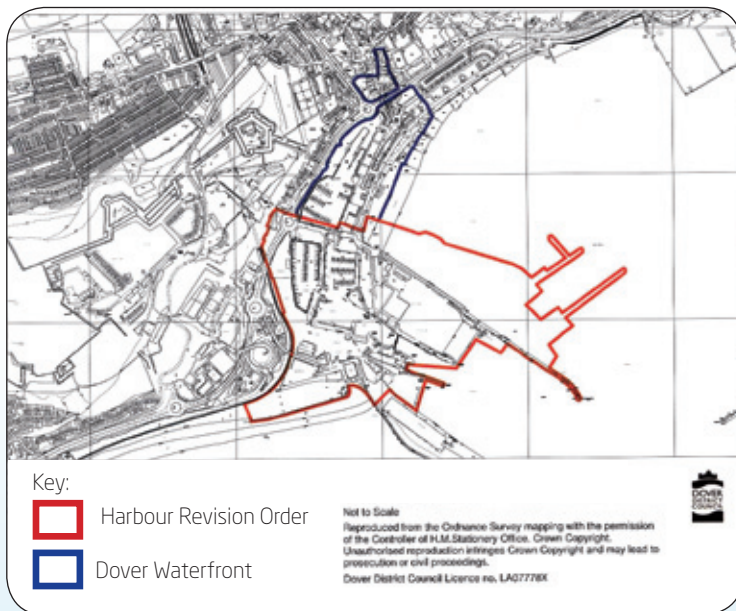
*The Council's Planning Framework for the future is set out in the Dover District Local Development Framework Core Strategy (LDFCS). This is effectively the Council's Business Plan which will enable and deliver the regeneration of Dover District. It provides, among other matters, the key foundations to support the expansion of the Port of Dover.*

*While not specifically dealing with the process of the expansion of the Port of Dover, the LDFCS acknowledges the concept of the second terminal, referred to as "Terminal 2" Dover Harbour Board refer to this in greater detail in their paper.*

*The LDFCS, however, addresses the opportunities for a substantial programme of regeneration of the residual land within proximity of the area required for Terminal 2 which becomes surplus to operational requirements and is known as Dover Waterfront. Figure 4.1 of the LDFCS below shows the relationship of the*

*area to form part of Terminal 2, which will be dealt with through the Harbour Revision Order Process and the area comprised within Dover Waterfront.*

*At a broader planning level, Dover is, in fact a very unique authority, in that it is one of a few places in the UK that now has International Gateway, Regional Hub, New Growth Point and Sea Change status. The significance of this is that it provides unprecedented focus for growth, regeneration and renewal building very much around the need to work in tandem with the Port of Dover and others. Dover is, therefore, recognised as an international, regional and local player.*



Plan 4.2 du LDFCS illustre la zone du Dover Waterfront à une grande échelle et sa relation avec le centre-ville de Douvres. Figure 4.2 of the LDFCS illustrates at a larger scale the Dover Waterfront Area and its relationship to Dover Town Centre.

## Le port de Douvres / The Port of Dover

Le cahier d'acteur du port de Douvres expose le cas du Terminal 2, tout en reconnaissant aussi la valeur du projet "Dover Waterfront". Notre position au Dover DC est très claire. Nous saluons le développement du terminal 2, comme un complément du "Dover Waterfront". Ce programme complet permettra à la fois au

port et à la ville de maximiser son fonctionnement et ses avantages pour la collectivité.

*The paper from the Port of Dover sets out the case for Terminal 2 while also recognising the value of the Dover Waterfront. Our position at the Council is very clear. We welcome the*

*development of Terminal 2 providing that it comes as a package with Dover Waterfront. This comprehensive package will enable both the Port and town to derive maximum operational and community benefit.*

## Conclusions / Conclusions

Ayant exposé un peu l'histoire, les influences stratégiques, l'impact local, les détails législatifs autour du port de Douvres, je reviens sur le projet du port de Calais.

Tout simplement, grâce à sa position historique et géographique, le port de Douvres est inextricablement attaché au port de Calais. Le succès et la croissance de l'un ne peut être dissocié de l'autre. À cet égard, tous les éléments disponibles font apparaître le fait incontournable que la route commerciale transmanche prendra de plus en plus d'importance. En tant que tel, la seule problématique à ce stade est de connaître la manière dont le trafic vient, et non pas comment il vient. Par conséquent, il est crucial pour le Royaume-Uni et l'Europe que les ports de Douvres et de Calais soient en mesure de répondre à la croissance future. Nous sommes donc très favorables aux propositions.

Outre l'appui à l'expansion de ces deux ports, comme indiqué plus haut, nous devons également examiner les relations urbaines entre les ports et les villes. À cet égard, nous et nos collègues du Kent County Council voudrions établir un dialogue régulier et renforcé avec les autorités du Pas-de-Calais sur les transports et autres questions connexes. Il devrait s'agir, par exemple des opportunités mutuelles découlant de l'échange de données économiques, maritimes ou des opportunités conjointe pour la formation aux métiers de la logistique. Une invitation a été lancée à la Communauté d'agglomération du Calais pour rejoindre nos collègues du Kent County Council à Maidstone pour examiner cette proposition.

Il y a cependant deux questions immédiates sur lesquelles je dois attirer votre attention :

> Premièrement, il est nécessaire d'exercer un plus grand contrôle sur les conséquences de la mise en œuvre de l'opération "Pile". Avec l'avènement d'une croissance importante, la mise en marche de l'opération "pile" doit être minimisée. Toute aide que le port de Calais peut offrir à cet égard serait grandement appréciée.

> Deuxièmement, Dover DC est conscient des voies commerciales complémentaires au port mises en lumière dans le DaSTS, une étude menée spécifiquement sur le fret ferroviaire. Sans préjudice des résultats de cette étude, le port de Douvres intègre des mesures ferroviaires dans ses propositions pour le Terminal 2 afin de réserver un couloir ferroviaire. Je voudrais demander que des garanties similaires soient également mises en place dans les propositions de Calais.

Enfin, le Dover DC attend avec intérêt les prochaines rencontres avec le port de Calais pour envisager notre avenir commun avec optimisme.

*Having set out some of the history, the strategic influences, local impact, legislative position details around the Port of Dover, I now turn specifically to the proposals at the Port Of Calais.*

*Quite simply, through the historical, locational and geographic position the Port of Dover is inextricably wedded to the Port of Calais. The success and growth of one cannot be divorced from the other. In this respect, all the available evidence points to the inescapable fact that the cross-channel trading route will continue to grow over time. As such, the only issue at this point is when the traffic comes, not if it comes. Consequently, it is crucial for UK plc and Europe that both the Port of Dover and the Port of Calais are able to gear-up accordingly to meet the future growth. We are, therefore, very supportive of the proposals.*

*Aside from supporting the expansion of both Ports, as set out above, it is the case though, that we need to also consider the relationships with the ports and the adjacent communities. In this respect, we, together our colleagues at Kent County Council would like to establish a stronger regular dialogue with the authority at Pas-de-Calais on Transport and other associated matters. These would include, for example, developing mutual opportunities arising from Economic data exchange, maritime logistics skills training. An invitation has been extended for Calais to join our colleagues at Kent County Council in Maidstone to consider this suggestion in greater detail.*

*There are though two immediate issues that I need to draw to your attention at this point:*

*> Firstly, I would like to make a plea around the need for greater control to be exerted over some of the issues that have often led to the need for the call-up of Operation Stack. It is imperative that, with the advent of significant growth, the need for Operation Stack must be minimised. Any assistance that the Port of Calais can offer in this respect would be greatly appreciated.*

*> Secondly, I am aware that arising out of the DaSTS Programme, a further study is being undertaken specifically on Rail Freight. Without prejudice to the results of this work, The Port of Dover is nonetheless taking steps within the proposals for T2 to reserve a rail corridor. I would ask that similar safeguards are also put in place in the proposals for Calais.*

*Lastly, in closing, thank you for listening. We at Dover District Council look forward to continuing to engage with the Port of Calais and look forward with optimism for our joint future.*

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](mailto:contact@debatpublic-calais-port2015.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

[www.debatpublic-calais-port2015.org](http://www.debatpublic-calais-port2015.org)