

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°31



Grand port maritime de Dunkerque
Terre Plein Guillain - BP 46 534
59386 Dunkerque Cedex 1
Tél. 03 28 28 74 40
www.portdedunkerque.fr

Contribution du port de Dunkerque

Le port de Calais présente un projet très complet de développement de ses installations, qui doit lui permettre de faire face à l'augmentation prévue du trafic Transmanche sur les lignes courtes et de recevoir les navires plus grands que les armements prévoient de mettre en service au cours des prochaines années.

Cette augmentation du trafic devrait provenir, comme le mentionne le Dossier du débat public, du fort développement attendu du trafic de véhicules fret accompagnés, les prévisions de croissance du trafic de passagers étant plus modestes.

Ce projet Calais Port 2015 est indissociable de celui du port de Douvres. Les extensions prévues dans la partie Ouest de ce port britannique (projet de Terminal 2) ont également pour but de faire face à l'augmentation tant du trafic que de la taille des navires. Les responsables de Douvres ne pensent pas que les dessertes terrestres de leur port empêcheront à terme un tel développement.



Le trafic Transmanche de Dunkerque : une activité ancienne mais récemment en fort développement

Les liaisons Transmanche au départ de Dunkerque sont anciennes puisque dès 1927 un service régulier avait été établi entre Dunkerque et Tilbury puis Folkestone par la compagnie ALA (Alsace-Lorraine-Angleterre). Ce service a été transféré sur Douvres en 1936 avec la mise en service, par les British Railways, des " ferry-boats " qui assuraient le transport des voitures de voyageurs et des wagons de marchandises entre le continent et la Grande-Bretagne. Dunkerque était alors le seul port à offrir une telle continuité ferroviaire, les liaisons par paquebots au départ de Calais, Boulogne, Dieppe et Ostende nécessitant le transfert des passagers à pied entre chaque gare maritime. Un autre service de " train ferry " était assuré entre Zeebrugge et Harwich pour le seul transport des wagons de marchandises.

A noter que, jusqu'à la fin des années 1960, le service entre Dunkerque et Douvres était le seul à assurer le transport des camions sur le détroit, les car-ferries opérant sur Calais, Boulogne et Ostende n'étant pas adaptés au transport - alors très peu développé - des camions entre l'Angleterre et le continent.

La mise en service du Tunnel sous la Manche a entraîné la disparition du transport des wagons par navires, avec le transfert sur Calais en 1996 du dernier train-ferry, le " Nord-Pas de Calais ". Les liaisons entre Dunkerque et Douvres ont alors été interrompues, comme elles l'ont ensuite été sur les ports belges d'Ostende et de Zeebrugge. Elles ont été rétablies sur Dunkerque en 2000 avec l'arrivée de Norfolkline.

Jusqu'à la mise en place récente du service assuré par LD Lines entre Douvres et Boulogne sur Mer, Dunkerque était donc devenu, depuis le début des années 2000, le seul port autre que Calais desservi depuis Douvres pour le fret. Boulogne assurait ces dernières années, au travers de la ligne Speedferries, un service réservé au trafic de passagers et de voitures. Le service assuré par Norfolkline (groupe A.P. Moller-Maersk) depuis avril 2000 entre Dunkerque et Douvres a connu depuis un développement très important. Trois navires Ro-Pax récents assurent 12 départs quotidiens de chaque port.

En 2008, la répartition du trafic de Douvres a été la suivante :

- > **véhicules fret** : 1.772.541 sur Calais, 535.280 sur Dunkerque ;
- > **voitures de tourisme** : 1.895.330 sur Calais, 690.418 sur Dunkerque, 244.490 sur Boulogne ;
- > **passagers et chauffeurs** : 11.091.862 sur Calais, 2.210.235 sur Dunkerque, 591.021 sur Boulogne.

S'y ajoutent 97.851 autocars sur la seule ligne de Calais, Norfolkline ne s'étant pas positionné jusqu'à présent sur ce marché.



Des ambitions raisonnables

Le port de Dunkerque accompagnera les développements de Norfolkline, et peut accueillir sans problème des navires plus grands. L'espace est disponible au port Ouest pour agrandir le terminal et aménager si nécessaire des

passerelles supplémentaires. Dunkerque reste donc comme Calais très attentif aux développements prévus à Douvres. Le projet stratégique que le port vient d'adopter pour la période 2009-2013 ne place toutefois pas le

trafic Transmanche dans les "axes offensifs" de développement du port, mais dans les "axes de consolidation". L'intention du port n'est pas d'attirer de nouvelles compagnies sur les liaisons courtes.



Le développement d'autres lignes sur la Grande-Bretagne



L'évolution des coûts environnementaux et sociaux du transport routier pourrait rendre plus pertinentes d'autres solutions de transport entre le Continent et la Grande Bretagne (services sur des ports britanniques plus éloignés par exemple).

De telles lignes plus longues axées sur le fret non-accompagné (remorques seules), à destination des ports de la côte Est de la Grande Bretagne notamment, sont mentionnées comme un axe de développement du port de Calais. Le port de Dunkerque tente de

développer de telles lignes depuis plusieurs années, en offrant des équipements adéquats, sans parvenir à supplanter la suprématie de Zeebrugge dans ce segment de trafic.

La question de la pertinence de ces lignes au départ des ports du détroit, qui ne présentent en ce cas aucun avantage géographique par rapport aux autres ports de la Manche et de la Mer du Nord (Zeebrugge et Rotterdam pour les lignes vers la Côte Est, le Havre ou Cherbourg pour celles vers la Côte Sud de la Grande-Bretagne ou vers l'Irlande), mérite d'être posée.

Il en est de même des flux de caisses mobiles et de conteneurs de 45 pieds sur la Grande-Bretagne, qui empruntent souvent les mêmes services au départ des ports côtiers belges et hollandais. Acheminés sur le continent par le mode ferroviaire, ces flux n'ont-ils pas vocation à transiter par le Tunnel sous la Manche, dès lors que les problèmes de compétitivité des transports ferroviaires utilisant cet ouvrage auront été surmontés ?

Le récent rachat des activités françaises de Vélolia Cargo par Eurotunnel va en ce sens.

Le port de Dunkerque restera attentif sur trois points essentiels



Une offre d'équipements qui deviendrait excessive par rapport aux besoins des services Transmanche pourrait entraîner des perturbations sur le marché, soit au travers de l'apparition de nouveaux acteurs générant une offre supérieure à la demande, ou par la concentration sur l'axe le plus court des services opérant à Dunkerque et à Boulogne sur Mer.

Bien mesurer les impacts hydro-sédimentaires

Sur le plan hydro-sédimentaire, la modification de la côte avant et après l'aménagement peut être spectaculaire et la transformation pourrait être radicale jusqu'à Dunkerque. Il convient de mener des

études très précises sur cet aspect. De même, l'impact éventuel de cet aménagement portuaire sur la future zone Natura 2000 des bancs de Flandres devrait être étudié.

En cas de développement insuffisant des trafics Transmanche par rapport au potentiel d'aménagement généré par les infrastructures de Calais Port 2015, une partie du nouveau bassin pourrait être utilisée pour développer des trafics de conteneurs en concurrence directe avec Dunkerque. Une telle variante d'aménagement, qui est citée dans le document, représenterait sans nul doute une multiplication des investissements publics pour le même objet sur une même zone géographique, et ne serait pas en adéquation avec la nécessaire complémentarité des 3 ports du littoral. Elle ne correspondrait pas à une utilisation efficiente des deniers publics.

A noter que le développement du transport de conteneurs de 45' sur des liaisons courtes (Europe, Nord de l'Afrique), qui est un axe de développement cité, n'est pas une activité distincte de celles assurées sur le terminal à conteneurs de Dunkerque, où de telles lignes se développent sur le Maroc, le Sud de l'Espagne et la Russie.

Les conséquences du développement des trafics ferroviaires attendu dans le cadre de ce projet devraient être analysées au niveau des capacités du réseau ferré desservant à la fois les ports de Calais et de Dunkerque ainsi que le Tunnel sous la Manche. Ce réseau est en effet constitué pour l'essentiel par l'Artère Nord-

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