

À LA UNE

Calais, le port se donne les moyens de ses ambitions

- L'extension du port de Calais doit être mise en service en juin 2021, avec trois nouveaux postes pour les ferries.
- Ce chantier accompagne l'arrivée de plusieurs super ferries sur le détroit.
- Calais mise aussi sur la diversification pour asseoir son leadership.

Le premier port de transport à passagers d'Europe continentale, par lequel transite le tiers des passagers de France métropolitaine, se construit un avenir dans un contexte en crise. Repassé sous les 9 millions de passagers en 2019, Calais achève sa transformation dans un agenda bousculé par un Brexit incertain et une pandémie ayant mis à mal les deux compagnies œuvrant sur le port : P&O et DFDS.

L'extension du port de Calais, dont la mise en service est désormais attendue au printemps 2021, répond à de nouvelles ambitions sur les trafics passagers et fret. Trois nouveaux postes ferries y sont en cours d'aménagement. Calais aura donc une capacité de huit postes, l'actuelle infrastructure comptant déjà cinq passerelles. À plus longue échéance, les autorités portuaires évoquent la construction de deux autres unités dans le nouveau port.

Malgré le contexte morose, Jean-Marc Puissesseau, PDG du port Boulogne Calais, refuse de tomber dans le pessimisme. « C'est une année très mauvaise, on ne

va pas se mentir. Mais nous regardons au-delà. Vers les projets à venir, les routes à construire, et les nouveaux bateaux que les deux compagnies font venir à Calais : deux navires P&O et un, voire deux, pour DFDS. Les actuels ferries ne peuvent pas être plus compétitifs qu'aujourd'hui et l'actuel port n'est, lui, pas en mesure d'accueillir ces futurs ferries plus grands. »

Ces compagnies n'ont pas freiné leurs projets d'acquisition même si elles ont confirmé leurs plans sociaux. Celui de P&O concerne le quart de l'effectif (1 100 employés licenciés, dont 618 sur la seule liaison Calais - Douvres) tandis que DFDS doit supprimer 650 postes, dont 142 sur le port de Calais et dans les bureaux DFDS de Calais et Dieppe.

Le britannique P&O a signé un contrat de 260 millions d'euros avec le chantier Guangzhou international pour la livraison de deux navires de 230 mètres à propulsion diesel-électrique opérationnels d'ici 2023, des navires à double tête nécessitant moins de manœuvres pour le demi-tour.

Le danois DFDS mettra en ligne, en 2021, le **Côte d'Opale** en remplacement du **Calais Seaways**. Construit par le chantier naval chinois Avic, à Weihai, le ferry, sous contrat d'affrètement avec Stena Line, présente une longueur de 214 mètres pour 3 100 mètres linéaires de fret et 1 000 passagers.

Autre projet, la diversification des liaisons pour ne plus dépendre uniquement de la ligne vers Douvres, même si Calais compte bien conserver son leadership sur la Grande-Bretagne. « L'Irlande est une opportunité de premier ordre. Cependant, aucune option n'est laissée de côté », précise Natacha Bouchart, vice-présidente en charge des ports à la région Hauts-de-France, propriétaire du port de Calais.



Un hic cependant, les nouveaux aménagements ne rassurent pas les syndicats de P&O, qui dénoncent un « manque d'opérabilité ». S'appuyant sur les conclusions du cabinet d'expertise Secafi, les syndicalistes disent avoir relevé des zones accidentogènes.

« Les aubettes mixtes, pour véhicules et poids lourds, arrangent les compagnies puisqu'elles optimisent le personnel. Mais pour les usagers, c'est dangereux. Imaginez le croisement d'un camion transportant des matières radioactives avec un bus scolaire... La distribution non successive des aubettes va générer des changements de file inopinés et déclencher des afflux de migrants vers les véhicules en stationnement. » Alertée, la région a saisi la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD) pour engager une discussion entre compagnies et syndicats.



Virginie Wojtkowski

L'extension du port de Calais annonce l'arrivée de deux super ferries de 230 mètres pour P&O et un de 214 mètres pour DFDS.

Virginie WOJTKOWSKI



Virginie Wojtkowski

Pertes

La Société d'exploitation des ports du détroit a évoqué, cet été, une perte de 30 millions d'euros de chiffre d'affaires.

863

C'est, en millions d'euros, le montant global du chantier historique Calais port 2015.

Migrants

Vérifier la présence de migrants tentant de rejoindre le Royaume-Uni dans les camions coûte près de 8 millions d'euros par an, à la charge de la SEPD ainsi que le prévoient les accords du Touquet. Jean-Marc Puisseuseau dénonce cet engagement.

Trois nouveaux postes ferries sont en cours d'aménagement sur le port, ce qui portera sa capacité à huit.

Calais port 2015, un projet né en 2002

Le nouveau visage du port, dont la livraison est prévue en mai 2021, se révèle progressivement. Le 2 septembre, la première passerelle est arrivée pour alimenter le poste ferry 10. Aussi symbolique que la livraison du bout de la digue de 3,2 km fin 2018, l'installation de cette passerelle flottante jalonne le chantier. Reste à venir les passerelles sur pieux des P11 et P12.

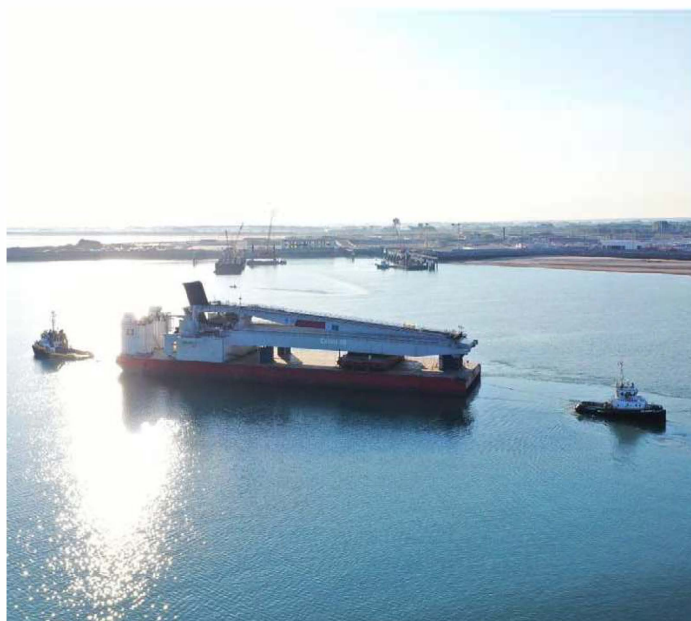
Le bassin de 90 hectares, composé de trois premiers postes, est « très capacitaire et bénéficie de 20 000 mètres linéaires, explique Laurent Devulder, directeur général de la SPD. La deuxième phase du projet prévoit d'investir le terre-plein de 65 hectares, dont 45 gagnés sur la mer. Nous pourrions y faire un poste roulier ou un autre poste ferry. »

Le port, qui présentera une capacité de stockage de 360 à 370 poids lourds, sera équipé de

36 lignes de contrôle. Suivra la zone de la police aux frontières, des douanes et de l'UK Border force avant un dernier périmètre spécialisé dans la détection de migrants.

« Cela fait vingt ans que je travaille sur ce projet. Si l'on compte toutes les réunions, toute la salive utilisée pour convaincre... C'est colossal ! » Jean-Marc Puisseuseau, PDG du port de Boulogne Calais, a acté les premiers pas du port Calais 2015 – prévu dans les projets les plus optimistes pour cette date – en 2002 ! Le trafic, alors en constante hausse, poussait à revoir le potentiel du port. « Notre chance a été la régionalisation. Daniel Percheron (NDLR : président de la région Nord-Pas-de-Calais de 2001 à 2015) y a cru et nous a suivis. »

V. W.



Société des ports du détroit

Le 2 septembre, la première passerelle arrive sur le chantier du nouveau port de Calais, elle alimentera le poste ferries 10.

Une seule vigie pour deux bassins

Le projet ambitieux du port de Calais entraîne la création d'un nouveau trafic maritime et de nouveaux automatismes pour toute la place portuaire.

S'il attend avec impatience la nouvelle capitainerie, Thierry Guerin, commandant du port de Calais, est aussi conscient du travail qui attend son équipe. Avec cette extension, c'est toute la physionomie du port qui change. « **Nous aurons deux bassins à gérer en activité simultanée, l'un en entrée, l'autre en sortie.** » Une particularité calaisienne, Dunkerque et Marseille disposant, par exemple, de deux vigies pour deux bassins.

Sans connaître, pour l'heure, les conditions de navigation dans le nouveau bassin et la typologie des navires qui fréquenteront l'ancien et le nouveau port. Ce que confirme Natacha Bouchart, vice-présidente des Hauts-de-France en charge de la mer, des ports et de la politique du littoral : « **Les affectations ne sont pas fixées à l'avance et seront effectuées de manière à avoir le meilleur service, selon les usages, le marché, le nombre de compagnies et les demandes des clients. Le but est vraiment le pragmatisme au bénéfice de nos usagers.** »

14

Le nombre de régulateurs des entrées et sorties du port à la capitainerie de Calais.

Maintenant que la passerelle, tant attendue, est installée, les commandants vont quitter les tests de navires sur maquette pour manœuvrer en conditions réelles. L'objectif : une extension de la licence de capitaine-pilote pour les commandants qui naviguent sur le détroit. Car à Calais, pas de pilotes. Ce sont les commandants de navires qui font les manœuvres d'entrée et sortie du port.

Grande flexibilité

Cette particularité calaisienne assure au port une grande flexibilité sur des navires qui touchent le quai cinq fois par jour. « **Ce sera le cas pour chaque gabarit de na-**



Virginie Wojtkowski

Thierry Guerin, commandant du port de Calais, devra composer en simultané avec l'activité des deux bassins, un en entrée, l'autre en sortie.

vires : les moins de 135 mètres, ceux de 135 à 180 mètres comme le « Pride of Kent » ou le « Calais Seaways », les 180 à 210 mètres, et les plus grands, de 210 à 240 mètres comme les navires à venir mais aussi les deux Spirit », détaille Thierry Guerin.

Laurent Devulder, directeur général de la Société des Ports du Détroit, évoque aussi une nouvelle configuration à maîtri-

ser : « Les navires arriveront face au chenal contrairement à l'actuel port. La vitesse conseillée est de 12 nœuds pour ne pas être impacté par les courants assez fort à ce niveau-là. »

La visualisation du chenal et des accès, et plus globalement le suivi des navires, se fera au moyen du simulateur STM de Wärtsilä, géré par la région.

Virginie WOJTKOWSKI

Le multimodal, un axe de diversification pour le fret

L'extension du port de Calais offre des opportunités pour le multimodal. « **Nous gagnons de la place pour l'intermodal et le non-accompagné. Nous devons redémarrer une croissance qui n'au-**

rait pas dû s'arrêter du fait du coronavirus et du Brexit, précise Jean-Marc Puissesseau, PDG du port Boulogne Calais. **Sans compter la réforme de la SNCF, l'effacement de la ligne entre Sète et**

Perpignan, et la grève contre la réforme des retraites. » Un contexte qui a eu raison du lancement de la ligne Calais - Tilbury, suspendue en janvier 2020 après avoir été lancée le 23 septembre 2019.

Les projets vont bon train. « **Avec les cinq postes actuels, nous connaissons un trafic de 2 millions de camions. Avec un sixième poste dédié au fret, nous pourrions viser les 3 millions,** », souligne Jean-Marc Puissesseau. « **Calais est le seul port à disposer d'un terminal de ferroutage. Avec le réseau Viia, trois lignes sont desservies : Mâcon, Le Boulou et Orbassano,** », ajoute Benoît Rochet, directeur général du port.

La ligne Sète - Calais a été retenue, fin juillet, dans le plan de relance gouvernemental, pour le développement des autoroutes ferroviaires avec un objectif de 100 000 remorques transbordées

« **Une première expérience avait été menée entre les deux ports et Viia en novembre 2019, basée sur le trafic DFDS provenant de Turquie, faisant escale trois fois par semaine au port de Sète,** », indique le port calaisien.

En 2019, Viia a transporté, au départ et à destination de Calais, 17 550 unités non accompagnées, contre 8 750 en 2018. Le nœud ferroviaire du port est aussi renforcé par les projets de Cargobeamer qui a lancé, le 8 juillet, les travaux de son terminal pour un montant de 30 millions d'euros reliant Calais au nord de l'Espagne et de l'Italie. « **Le terminal atteindra son fonctionnement optimal en 2023 avec ses 18 modules de transbordement automatisés. Il sera en mesure de charger un train complet en 20 minutes,** », indique Hans-Jürgen Weidemann, PDG de Cargobeamer France.

V. W.



V. W.

Lancée le 23 septembre 2019, P&O a suspendu sa ligne ro-ro Calais - Tilbury au bout de quatre mois d'activité.