

SEEDA

SIAM Stratégie Intégrée de l'Arc Manche

April 2011

Etape 2

TRANSPORT
TRAFFIC
DEVELOPMENT
PLANNING
URBAN DESIGN
ECONOMICS
MARKET RESEARCH

SIAM Stratégie Intégrée de l'Arc Manche

Etape 2

Project No: 18188-03-1
May 2011

20 Eastbourne Terrace,
London,
W2 6LG
Telephone: 020 7053 1300
Fax: 020 7053 1301
Email : London@cbuchanan.co.uk

Prepared by:

Approved by:

Tom Payne / Jon Hale/Jean-Yves Péroudou (MAS)

James Goldman / Atholl Noon

Status: Final

Issue no: 1

Date: 13 April 2011

18818-03-1 camis maritime transport and intermodality stage 2 report (french).doc

(C) Copyright Colin Buchanan and Partners Limited. All rights reserved.

This report has been prepared for the exclusive use of the commissioning party and unless otherwise agreed in writing by Colin Buchanan and Partners Limited, no other party may copy, reproduce, distribute, make use of, or rely on the contents of the report. No liability is accepted by Colin Buchanan and Partners Limited for any use of this report, other than for the purposes for which it was originally prepared and provided.

Opinions and information provided in this report are on the basis of Colin Buchanan and Partners Limited using due skill, care and diligence in the preparation of the same and no explicit warranty is provided as to their accuracy. It should be noted and is expressly stated that no independent verification of any of the documents or information supplied to Colin Buchanan and Partners Limited has been made

Table des matières

Résumé	1
1 Introduction	2
1.1 Antériorité	2
1.2 Champ d'étude	2
1.3 Données et sources	3
1.4 Ce rapport	4
2 La consultation	5
2.1 Introduction	5
2.2 Le Royaume Uni	5
2.3 France	6
2.4 Résumé de la consultation	11
3 Référentiel portuaire	16
3.1 Analyses de base	16
3.2 Développement portuaire, politique et contraintes	29
4 Référentiel et contraintes futures	36
4.1 Flux de fret ferroviaire: tendances récentes du Royaume Uni	36
4.2 Services de fret ferroviaire desservant les ports et le tunnel sous la Manche	37
4.3 Ports : connections de fret ferroviaire	40
4.4 Futurs développements	42
4.5 Fret ferroviaire français	49
5 Scénarios de croissance	54
5.1 Contexte du Royaume Uni	54
5.2 Préviation d'activité portuaire du Royaume Uni	56
5.3 Contexte français	64
5.4 Prévisions de croissance des ports français	67
5.5 Plans directeurs des ports	69
6 Les impacts de la croissance	71
6.1 Commerce transmanche	71
6.2 Analyse stratégique économique	72
6.3 Propositions d'infrastructures	72
7 Résumé des résultats	77
7.1 Conclusions	77
7.2 Les prochaines étapes	79
Annexe A – Liens des plans directeurs des ports et sélection de statistiques françaises	
Annexe B – Questionnaire des ports	
Annexe C – Questionnaire transporteurs	
Annexe D - RHA points noirs	
Annexe E – Sources additionnelles des données portuaires	
Annexe F - Résumé des améliorations du réseau ferroviaire français	

Tables

Table 2.1:	Réponses des ports du Royaume Uni au questionnaire	6
Table 2.2:	Réponses des ports français au questionnaire	7
Table 2.3:	Associations logistiques françaises contactées	9
Table 2.4:	Compagnies de navigation françaises contactées	9
Table 2.5:	Institutions françaises contactées	10
Table 2.6:	Impacts des futures projets sur les ports français	11
Table 3.1:	Les exportations françaises par région*	17
Table 3.2:	Estimation des capacités portuaires de réserve et des plans de développement (Données 2010 si disponibles. 2009 dans les autres cas)*	21
Table 3.3:	Contraintes des ports du Royaume Uni	31
Table 3.4:	Contraintes des ports français	34
Table 4.1:	Répartition du marché du fret ferroviaire britannique (1999/00 and 2009/10)	37
Table 4.2:	Services ferroviaires réguliers de fret transitant par les ports	38
Table 4.3:	Services réguliers de fret ferroviaire non portuaire utilisant des terminaux portuaires	40
Table 4.4:	Etat des connections de fret ferroviaire des ports	41
Table 4.5:	Mesures de capacités de réseau pour les ports de l'étude (Situation 2010)	42
Table 4.6:	Prévisions de fret ferroviaire de 2015 à 2030 (Groupe du fret ferroviaire / Association du transport de fret)	42
Table 4.7:	Prévisions de trafic fret ferroviaire sur les produits de base (Groupe du fret ferroviaire / Association du transport de fret)	43
Table 4.8:	Réseau ferré, prévision de croissance du fret ferroviaire en tonne km transporté entre 2006/2007 et 2031 (par produits de base)	45
Table 4.9:	Etat des recommandations pertinentes à partir des documents RUS	48
Table 4.10:	Connections ferroviaires des ports français et améliorations	50
Table 4.11:	Le Havre - Connections de fret ferroviaires existantes.	51
Table 4.12:	Le Havre – Investissements de fret ferroviaire	52
Table 4.13:	Croissance du transport ferroviaire et fluvial au Havre (2013-30)	52
Table 4.14:	Développement propose du fret ferroviaire à Dunkerque	53
Table 5.1:	Taux de croissance du fret du Royaume Uni (2020, à partir du référentiel de 2010)	55
Table 5.2:	Taux de croissance du fret du Royaume Uni (2030, à partir du référentiel de 2010)	55
Table 5.3:	Prévision de croissance du fret du Royaume Uni (2020 et 2030)	56
Table 5.4:	Référentiel des imports et exports par catégorie et port (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)	58

Table 5.5:	Croissance prévue du fret du Royaume Uni Versus capacité de réserve estimée*	60
Table 5.6:	Référentiel en nombre de passagers et véhicules (Données 2010 si disponibles, Données 2009 dans tous les autres cas)*	61
Table 5.7:	Mouvements futures de passagers du Royaume Uni par port (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*	62
Table 5.8:	Facteurs de croissance de fret du Royaume Uni 2020/2030 (000 tonnes) (MDS Transmodal Ltd)	63
Table 5.9:	Croissance alternative par port, Royaume Uni (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*	63
Table 5.10:	Futurs volumes de fret du Royaume Uni Versus Capacité actuelle	64
Table 5.11:	Scénarios de croissance PREDIT	65
Table 5.12:	Projections démographiques 2008 d'EUROSTAT pour 2030 et 2050	65
Table 5.13:	Taux de croissance des fret France (2010 à 2020)	66
Table 5.14:	Prévisions de croissance du passagers en France (2020/2030)	67
Table 5.15:	Prévisions de croissance du fret en France (2020)	68
Table 5.16:	Mouvements futurs de passagers par ports de France	69
Table 6.1:	Priorités des investissements du Royaume Uni	73
Table 6.2:	France : investissements prioritaires	75

Figures

Figure 1.1:	Ports intégrés dans le champ de l'étude CAMIS	3
Figure 2.1:	"Points noirs" RHA	14
Figure 3.1:	Imports et exports de fret (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*	17
Figure 3.2:	Imports et exports de fret – sélection de ports (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	18
Figure 3.3:	Volumes de fret par catégorie (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	19
Figure 3.4:	Volumes de fret par catégorie (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	20
Figure 3.5:	Estimation des capacités de fret de réserve (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	23
Figure 3.6:	Mouvements de passagers (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*	24
Figure 3.7:	Mouvements de passagers – sélection de ports (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	25
Figure 3.8:	Mouvements de véhicules (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	26

Figure 3.9:	Mouvements de véhicules – ports sélectionnés (Données 2010 si disponibles. 2009 dans les autres cas)*	27
Figure 3.10:	Véhicules totaux, nombres et tonnes (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	28
Figure 3.11:	Capacité de réserve du trafic passagers (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*	29
Figure 4.1:	Fret ferroviaire britannique et part du fret rail (1998-2008)	36
Figure 4.2:	Activité des navettes camions du tunnel (total des aller-retour)	39
Figure 4.3:	Activité du fret ferroviaire du tunnel (activité ferroviaire, total des aller-retour)	40
Figure 4.4:	Estimations de croissance du fret ferroviaire (en tonnes-kilomètres) entre 2006/07 et 2031 selon différents scénarios	44

Résumé

Cette étude est focalisée sur les ports de l'Arc Manche. Territoire très productif entre le Royaume-Uni et la France. L'accent de départ est mis sur une consultation détaillée de différentes parties concernées afin d'établir un référentiel à jour pour les 18 ports du Royaume-Uni (côte sud) et les 15 ports français (côte Nord).

Les ports de Southampton, Medway, Le Havre, Rouen, Dunkerque et Calais traitent actuellement les plus gros volumes de trafic. Le trafic passagers est dominé par les ports de Douvres et Calais bien que d'autres ports jouent un important rôle de soutien : Southampton, Portsmouth, Saint-Malo, Dunkerque et Caen.

L'importance des ports de niche est également mise en évidence même si le volume de leur tonnage total est moindre. Ils sont souvent étroitement liés à l'industrie locale et sont essentiels au maintien du commerce régional.

Colin Buchanan (CB) a élaboré 2 scénarios de croissance pour les ports du Royaume-Uni. Le premier examen de croissance, établi port par port, suggère que les trafics de vrac sec et de conteneur augmenteront sur les deux horizons de 2020 et 2030. Ils sont accompagnés par une baisse des trafics de vrac liquide. Cet examen suggère que plusieurs ports plus petits, comme Fowey, Littlehampton, Newhaven, Poole, Ramsgate et Newhaven connaîtront une croissance substantielle en raison de leur forte proportion de traitement de vrac sec. La même méthode suggère également une baisse continue du nombre de passagers dans tous les ports du Royaume-Uni inclus dans le champ d'étude.

Un deuxième scénario de croissance, plus optimiste, montre une croissance pour tous les ports du Royaume-Uni à horizon 2030, bien que pour certains ports une baisse à court terme, sur l'horizon 2020, soit à prévoir. Les valeurs numériques utilisées s'appuient cependant sur des recherches effectuées avant le récent ralentissement économique.

L'analyse française montre de fortes augmentations de trafic attendues sur les conteneurs pour les ports de Dunkerque et du Havre, et des niveaux élevés de croissance au Tréport, Dieppe et Boulogne. La croissance du trafic passager est également prévue en augmentation dans la plupart des ports français.

CB souligne également différentes difficultés de circulation au Royaume-Uni. Point essentiel à résoudre pour mettre en cohérence la desserte des arrière-pays portuaires avec la hauteur des besoins de fret potentiel. Les améliorations sur Douvres (A2, A20) et Southampton (A33, A36, A3025) sont prioritaires en raison de l'importance stratégique de ces ports avec des améliorations sur l'A36 pour améliorer l'accès à tous les ports du Sud-ouest.

En France, plusieurs questions clés sont centrées sur le réseau ferroviaire.

Une différence clé a également été identifiée dans la propriété des ports. En France ils relèvent souvent de la compétence du Gouvernement.

Des différences sont attendues au Royaume-Uni car le développement portuaire, en raison du statut privée des ports, est tiré par les forces du marché. Le développement des infrastructures relève de la compétence des autorités locales ou plus largement du gouvernement. Cet investissement peut être plus difficile à obtenir.

Nous tenons à remercier tous les participants pour le temps accordé ; les ports du Royaume-Uni et les ports français ; les différentes associations contactées au cours de cette étude. Les réponses collectées ont contribué à façonner et à pleinement documenter le présent rapport.

Ce rapport a été complété avec l'aide du cabinet français 'Manche Atlantique Stratégie'.

1 Introduction

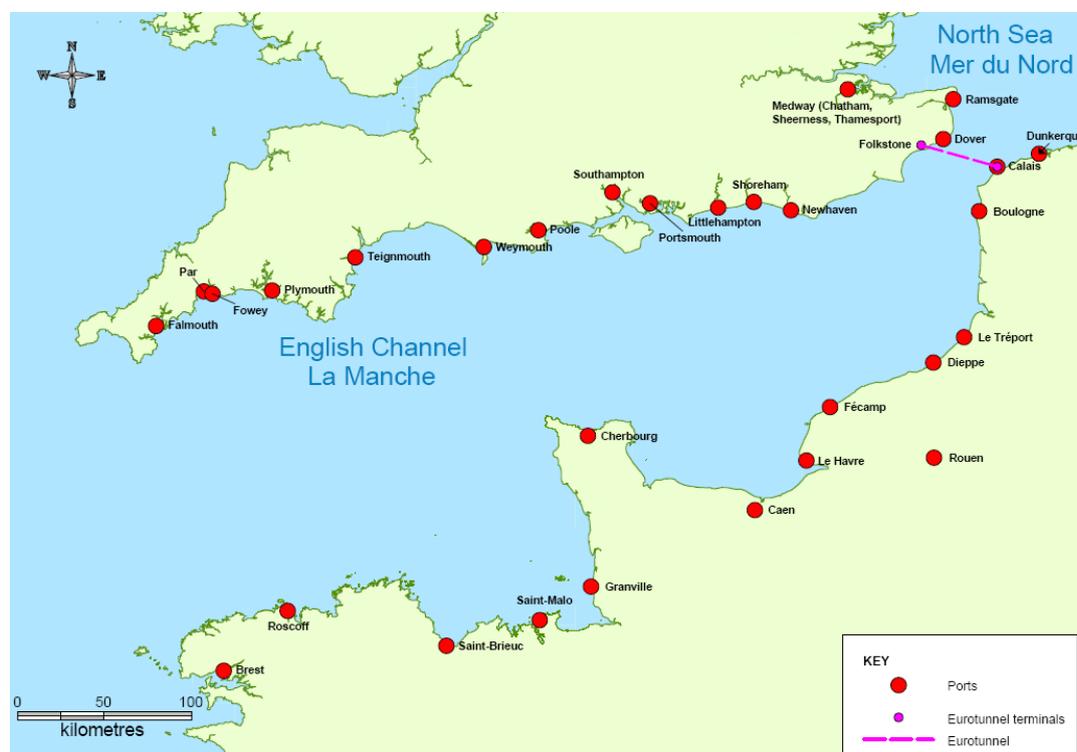
1.1 Antériorité

- 1.1.1 Colin Buchanan (CB) et son sous-traitant français Manche Atlantique Stratégie (MAS) ont été sélectionnés par la 'South East England Development Agency' (SEEDA) en janvier 2011 pour conduire une étude sur la capacité des infrastructures des principaux ports des deux côtés de la Manche. Cela implique une évaluation des réseaux de transport desservant les ports en termes d'efficacité et durabilité de la distribution du trafic et des marchandises. Ce projet est la poursuite d'une étude de référence réalisée par CB en 2010. Il met l'accent sur le fret maritime et les mouvements de passagers ainsi que sur l'identification des infrastructures existantes et des investissements portuaires prévus.
- 1.1.2 Nous tenons à remercier tous les participants pour le temps accordé et leur assistance les ports du Royaume-Uni et les ports français les différentes associations contactées au cours de cette étude.
- 1.1.3 Cette étude a débuté par une consultation des principaux acteurs locaux, des opérateurs portuaires, des compagnies maritimes et d'entreprises de transport afin de comprendre les conditions de base qui seront à développer.
- 1.1.4 Ce processus a également permis d'estimer les flux de marchandises et de passagers de chaque port et de fournir des informations concernant des facteurs locaux tels que les réserves de capacité, des limitations sur la croissance future et l'identification des plans de développement.
- 1.1.5 Des scénarios de croissance économique pour 2020 et 2030 ont été élaborés sur base d'une évaluation des tendances récentes de l'activité portuaire par rapport à l'ensemble des indicateurs économiques comme le PIB. Ces scénarios ont ensuite été appliqués au référentiel pour générer des prévisions pour les mouvements de marchandises et de voyageurs.
- 1.1.6 La capacité des ports pour accueillir les prévisions de croissance a alors été considérée par rapport à l'infrastructure concernée. Les priorités d'investissement ont ensuite été identifiées.
- 1.1.7 La capacité future des ports à fonctionner efficacement est essentielle dans l'amélioration des performances économiques nationales car « *plus de 95% des importations du Royaume-Uni et des exportations transitent par les ports britanniques. Notre économie est donc fortement tributaire de leur vitalité et leur viabilité* » (Passerelles pour la croissance, British Ports Association, 2009).
- 1.1.8 En plus de la consultation des parties concernées, MAS a également pris en compte en arrière plan les systèmes de transport européen (FERRMED, Eurocarex, SNE, etc) et les décisions du gouvernement français (Le Grand Paris; l'Axe Seine ; la politique maritime de la France ; la ligne à grande vitesse Paris-Le Havre ; RET-T, etc) qui impactent les mouvements de voyageurs et de marchandises des ports de la Manche.

1.2 Champ d'étude

- 1.2.1 La carte référencée 1.1 présente tous les ports du champ d'étude sur les deux rives, françaises et anglaises, de la Manche.

Figure 1.1: Ports intégrés dans le champ de l'étude CAMIS



1.2.2 Du côté du Royaume-Uni, le champ d'étude s'étend de Falmouth en Cornouailles jusqu'aux ports du Medway (y compris Thamesport, Rochester, Chatham, Gillingham, Ridham Dock, Queenborough, et Sheerness). Du côté français, le champ d'étude s'étend de Brest à l'ouest jusqu'à Dunkerque à l'est et comprend le port de Rouen accessible via la Seine à partir du port du Havre.

1.3 Données et sources

1.3.1 Les données utilisées pour réaliser cette étude s'appuient, dans un premier temps, sur les travaux présentés par CB dans le cadre de la phase 1 du rapport remis à SEEDA en Novembre 2010.

1.3.2 La consultation des parties concernées a été un élément majeur de l'étude. Elle a permis une mise à jour des données utilisées dans l'étape 1. Des contacts directs ont été réalisés avec les ports du Royaume-Uni et les ports français. Un questionnaire a été utilisé afin de collecter les informations suivantes:

- Le tonnage annuel par famille, en import et en export, des mouvements de fret.
- Le nombre annuel en arrivée départ de passagers.
- L'origine et la destination des mouvements de fret et de passagers.
- Le détail des installations portuaires pour les trafics fret et passagers.
- Pour chaque port, le détail des contraintes des activités portuaires et des réseaux de transport de desserte.

- Les approches de croissance pour les 20 prochaines années en nombre de passagers et volume de fret.
- Les approches concernant les changements dans la composition du fret et des passagers susceptibles d'intervenir dans les 20 prochaines années.
- Les approches concernant les aspirations et attentes du marché.

1.3.3 Un questionnaire additionnel a été préparé pour les transporteurs routiers afin de collecter des données comparables.

1.3.4 Les contacts avec les ports et autres parties concernées ont permis de compléter le questionnaire par téléphone. Dans certains cas, l'information a été fournie par E-mail, et quelques réunions en « face à face » ont été organisés pour améliorer le processus de collecte de données.

1.3.5 Pour le Royaume Uni les sources secondaires de données suivantes ont été utilisées lors de non retour des données et informations demandées:

- Département des Statistiques du Transport Maritime (2009).
- Plan Directeur des Ports (UK et France) et statistiques gouvernementales (France).

1.4 Ce rapport

1.4.1 Le rapport est structuré comme suit:

- **Chapitre 2** – Sommaire du processus de consultation des parties concernées.
- **Chapitre 3** – Estimation par port du référentiel des trafics fret et passagers.
- **Chapitre 4** – Analyse en profondeur des tendances récentes de la capacité des infrastructures françaises et du Royaume Uni et à desservir les ports.
- **Chapitre 5** – Analyse de scénarios de croissance des trafics fret et passagers.
- **Chapitre 6** – Approche des priorités d'investissements clés nécessaires pour gérer la croissance de l'activité portuaire.
- **Chapitre 7** - Conclusions de l'étude.

2 La consultation

2.1 Introduction

2.1.1 Les consultations réalisées forment un élément clé du projet. Elles permettent d'utiliser des informations à jour lors des analyses détaillées des conditions «de base» des ports, de la compréhension des contraintes locales, enjeux et plans d'expansion de chaque port.

2.1.2 La consultation a été réalisée par CB lors de contacts directs avec les ports, entreprises de transport et principales associations au sein du Royaume-Uni. Le même processus a été mené par MAS en France.

2.2 Le Royaume Uni

Les ports

2.2.2 Dans le prolongement de l'étape 1 du rapport, 18 ports du Royaume-Uni ont été initialement inclus dans l'étude. Tous ont été contactés par téléphone et encouragés à remplir le questionnaire (annexe B). Cette procédure a été suivie par des E-mails. Le niveau variable des détails fournis par les ports est résumé dans le tableau 2.1.

Table 2.1: Réponses des ports du Royaume Uni au questionnaire

Port	Questionnaire Retour	Mouvements de Marchandises	Les Mouvements de Passagers	Origine/ Destination	Plans d'expansion
Dover	Oui (2010)	Oui	Oui	No	No
Falmouth	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Folkestone	Pas applicable en raison de leur petite taille				
Fowey	No	Oui	N/A	No	No
Littlehampton	Oui (2010)	Oui	N/A	Oui	Oui
Medway Chatham	Ne s'applique pas*				
Medway Thamesport	No	Oui	N/A	No	No
Medway-Sheerness	Oui (2010)	Oui	N/A	No	Oui
Newhaven	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Par	Pas applicable en raison de leur petite taille				
Plymouth	No	Oui	Oui	No	No
Poole	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Portsmouth	No	Oui	Oui	No	No
Ramsgate	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Shoreham	Oui (2010)	Oui	N/A	Oui	Oui
Southampton	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Teignmouth	Oui (2010)	Oui	N/A	No	Oui
Weymouth	Oui (2010)	N/A	Oui	No	Oui

* Les ports Medway n'étaient pas disposés à partager l'information commerciale. Après consultation avec CAMIS, il a été décidé d'exclure ce port.

2.2.3 Lorsque l'information n'est pas fournie par les ports (Fowey, Thamesport, Plymouth and Portsmouth), les statistiques (2009) de DFT Maritime ont été utilisées comme étant la meilleure estimation.

Les opérateurs

2.2.4 Plusieurs compagnies de transport routier ont été contactées pour obtenir leurs approches concernant l'usage des accès aux ports du Royaume Uni.

2.2.5 Téléphones et Emails ont été utilisés pour maximiser les retours de questionnaires. Une copie est présentée en Annexe C. Des réponses ont été reçues de « Norbert Dentressangle » et « Maritime Transport ».

Autres parties concernées

2.2.6 D'autres informations ont été obtenues en rendez-vous en "face à face" avec l'Association des Ports Britanniques; l'Association du Transport Routier et une conversation téléphonique détaillée avec l'Association du Transport de Fret.

2.3 France

2.3.1 La collecte française d'informations est organisée sur 5 principaux thèmes:

- La collecte de statistiques de trafics et de données détaillant les propositions d'investissement de moyen terme.
- Des contacts téléphoniques avec les ports.
- La collecte d'informations additionnelles quantitatives et qualitatives concernant les ports, les organisations de commerce et les acteurs institutionnels.
- La production d'une estimation d'activité pour chaque port.
- La consolidation de l'ensemble des données collectées.

2.3.2 La période d'étude a été perturbée par des conflits portuaires du travail (propriété des grues, système de retraite). Quelques ports (Dunkerque, Le Havre, Granville, Brest) n'ont également pas répondu compte tenu de leur perception de résultats et objectifs lointains (c.-à 2020, 2030).

2.3.3 Pour les 15 ports français le questionnaire utilisé est le même que pour l'interrogation des ports du Royaume Uni. La réponse est communiquée dans le tableau 2.2.

Table 2.2: Réponses des ports français au questionnaire

Port	Questionnaire Retour	Mouvements de Marchandises	Les Mouvements de Passagers	Origine/ Destination	Plans d'expansion
Boulogne	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Brest*	No	Oui	Oui****	No	Oui
Caen	Oui (2010)	Oui	Oui	Oui	Oui
Calais	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Cherbourg	Oui (2010)	Oui	Oui	No	Oui
Dieppe	Oui (2010)	Oui	Oui	Oui	Oui
Dunkerque**	No	Oui	Oui****	No	Oui
Fécamp	Oui (2010)	Oui	N/A	Oui	Oui
Granville*	No	Oui	Oui****	No	No
Le Havre***	No	Oui	Oui	Oui	No
Le Tréport	Oui (2010)	Oui	N/A	No	Oui
Roscoff	Oui (2010)	Oui	Oui	Oui	Oui
Rouen	Oui (2010)	Oui	Oui****	No	Oui
Saint-Brieuc	Oui (2010)	Oui	N/A	Oui	Oui
Saint-Malo	Oui (2010)	Oui	Oui	Oui	Oui

* L'information de remplacement pour Brest et Granville recueillies auprès de Trafics par NST/R enregistrés en 2009 (Direction des services de transport, Juin, 2010)

** L'information de remplacement pour Dunkerque recueillies auprès de Dossier de Presse, 2011 (Activité 2010, Dunkerque Port)

*** L'information de remplacement pour Le Havre recueillies auprès de 'Provisoires a fin de Décembre 2010', Le Havre Port

**** L'information de remplacement pour Brest, Dunkerque, Granville et Rouen recueillies auprès de 'Le Marin; Ports et logistique, N° hors série de mars 2011'

Les opérateurs

2.3.4 Les autres parties concernées contactées pendant l'étude sont présentées dans les tables 2.3 et 2.4 et 2.5. Ces tables mentionnent également la nature des réponses reçues.

Table 2.3: Associations logistiques françaises contactées

Association Logistique	Transporteur de Marchandises	Opérateur en Logistique	Type de Contact	Questionnaire/ Réponse
CRITT – Le Havre	No	No	Téléphone, e-mail	Communication de données et informations.
Club Logistique de Rouen	Oui	Oui	Téléphone, e-mail, réunion	No
Club Logistique et gestion du Havre	Oui	Oui	Téléphone, e-mail, réunion	Le Président de cette organisation est très positif et réceptif vis à vis de cette étude. Il suggère la recommandations de collaborations (cf. 2.3.5.)
Fédération des clubs logistiques de Basse-Normandie	Oui	Oui	Téléphone, e-mail	No
Club Logistique de Bretagne	Oui	Oui	Téléphone, e-mail	A communiqué l'étude intitulée "Les ports de commerce en Bretagne, activité 2009".
Club logistique de Picardie	Oui	Oui	Téléphone, e-mail	No
Club Logistique du Nord pas de Calais	Oui	Oui	Téléphone, e-mail	No
Union Maritime de Saint Malo	Oui	Oui	Téléphone, e-mail	Le Président de cette Association est très positif et réceptif vis à vis de cette étude.

Table 2.4: Compagnies de navigation françaises contactées

Société	Type de Contact	Questionnaire Réponse
Brittany Ferries	Téléphone, e-mail	No
LD Lignes	Téléphone, e-mail	No

Table 2.5: Institutions françaises contactées

Société	Type de Contact	Commentaires
CR-Nord pas de Calais	E-mail	-
CR- Picardie	Téléphone	-
CR-Haute Normandie	Téléphone, e-mail	L'équipe CAMIS du Conseil Régional a présenté l'historique et l'état d'avancement du projet.
CR-Basse Normandie	Téléphone, e-mail	Correspondant du Conseil Régional en charge des ports PNA
Conseil Général des Côtes d'Armor	Téléphone, e-mail	Correspondant en charge de l'APLM
CR-Bretagne	Téléphone	-

Autres acteurs concernés

- 2.3.5 Le Président du Club Logistique et Gestion du Havre émet la suggestion spécifique suivante:
- Rassembler les transporteurs français et anglais ainsi que les spécialistes de la logistique afin d'optimiser (par exemple) les charges des camions au départ du Havre (pour une distribution continentale et / ou pour des trafics transmanche vers le Royaume-Uni). Cela permettrait d'optimiser les flux et de réduire les coûts.
- 2.3.6 Le processus de la consultation française souligne plusieurs projets ayant un impact sur les futurs modèles des trafics passagers et fret:
- La modification de la liaison fluviale entre Dunkerque et Lille - "Le Grand River Template" (GGF).
 - Le développement d'un centre européen de distribution (EDC) et un centre de distribution régional (RDC), permettant une circulation plus rapide des marchandises à travers l'Europe.
 - La construction du canal Seine Nord Europe (SNE).
 - Les analyses détaillées du projet de chemin de fer européen FERRMED (FER).
 - La construction de la ligne ferroviaire à haute performance entre Paris et Le Havre, compatible avec le réseau européen CAREX (LGV).
 - La concentration de la politique maritime de la France sur Le Havre (LH) et également la promotion de projets de transport multimodal (rail et fleuve).
 - Développement de l'Axe Seine (AS).
 - Le projet «Rocade ferroviaire 'Ouest" dans les 8 régions du bassin de Paris, dont l'objectif fondamental est de relier les côtes de l'Atlantique et la Manche (RET) à un chemin de fer circulaire.
- 2.3.7 Les impacts spécifiques de chacun de ces projets sur les ports de l'Arc Manche sont résumés dans la table 2.6.

Table 2.6: Impacts des futures projets sur les ports français

Port	GGF	EDC	SNE	FER	LGV	LH	AS	RTE
Boulogne	N/A	N/A	N/A	-*	N/A	N/A	N/A	N/A
Brest	N/A							
Caen	N/A	N/A	N/A	+	+++	+++	+++	++
Calais	+	+	++	++	N/A	N/A	N/A	N/A
Cherbourg	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	+	N/A
Dieppe	N/A	N/A	-*	N/A	+	+	+	+
Dunkerque	+++	++	+++	++	N/A	N/A	N/A	N/A
Fécamp	N/A	N/A	-*	N/A	++	++	++	++
Granville	N/A							
Le Havre	N/A	-**	-**	++	+++	+++	+++	+++
Le Tréport	N/A	N/A	N/A	N/A	+	N/A	N/A	N/A
Roscoff	N/A							
Rouen	N/A	-*	-**	+	+++	+++	+++	+++
Saint Brieuc	N/A							
Saint Malo	N/A							

+ or - ***: impact probable significatif, positive (+), négative (-)

+ or - **: impact probable médian, positive (+), négative (-)

+ or - *: impact probable minimal, positive (+), négative (-)

2.4 Résumé de la consultation

General

- 2.4.2 Le processus de consultation a mis en évidence une différence fondamentale dans la structure des ports français et britanniques. Les ports français étant en grande partie sous dépendance de l'Etat. Leurs plans sont donc plus étroitement liés à la politique gouvernementale plutôt qu'aux forces du marché.
- 2.4.3 Au Royaume Uni, le développement des ports est tiré par les profits réalisés par les entreprises. Cela crée une intense compétition entre les ports. Chaque port est en concurrence directe avec les autres pour attirer de nouvelles lignes et leur expansion dépend de leur capacité.
- 2.4.4 La localisation des ports peut également être vue comme une différence entre les deux pays pour la même raison. Au Royaume-Uni la plupart des ports est située à proximité de grandes zones en faisant appel à de la main-d'œuvre locale et à proximité des marchés domestiques. En France cependant, les ports sont souvent tournés vers les régions de l'intérieur et sont utilisés comme un outil par le Gouvernement pour encourager la croissance territoriale.

Le Royaume Uni

- 2.4.5 La consultation des ports a initialisé un processus productif. Dans de nombreux cas les chiffres actuels communiqués des volumes de fret et de passagers n'étaient pas disponibles à partir d'autres sources. Plusieurs ports ont également fourni une ventilation plus détaillée des marchandises par type.

- 2.4.6 Les détails des plans d'expansion ont également été fournis, apportant un point de comparaison pour les hypothèses des valeurs de croissance prises dans les sections suivantes.
- 2.4.7 Les matrices des origines-destinations détaillées sont rarement disponibles et souvent limitées aux approches directes coté terre ou coté mer.
- 2.4.8 Les tendances identifiées comprennent la conteneurisation accrue de produits frais en relation avec l'expansion des ports à conteneurs ainsi que le fait que les changements futurs dans les mouvements de passagers et de fret dépendent principalement des compagnies de navigation plutôt que des ports. Les ports ont souvent déclaré qu'ils étaient trop dépendant d'un seul opérateur, et que la diversification était évidente dans quelques cas (par exemple, vers des fermes éoliennes).
- 2.4.9 Les réponses des entreprises de transport ont été utiles pour mettre en évidence les enjeux locaux de plusieurs ports d'accès. Fait intéressant, les conditions météorologiques du Royaume-Uni ont été mentionnées comme une contrainte. Elles, empêchent le franchissement transmanche et en retardent la circulation des marchandises.
- 2.4.10 Une réunion en face à face avec l'Association des Ports Britanniques a fourni un panorama de quelques uns des principaux enjeux rencontrés par les ports. Ils sont résumés ci-dessous:
- Les ports britanniques clés du trafic Transmanche sont Douvres, Portsmouth, Poole, Newhaven et Ramsgate.
 - Douvres et Southampton sont les plus importants ports de la côte sud du Royaume-Uni en terme de fret total manutentionné. Dover doit faire face à des enjeux internes (terrains disponibles) et externes (réseau routier environnant qui demandent une attention particulière si le port est appelé à croître.
 - Southampton est bien placé pour se développer davantage. Ce port est assisté par une desserte routière relativement bonne ainsi que par ses liaisons ferroviaires. Il possède de plus une capacité de réserve pour ses futures expansions.
 - Portsmouth lutte en raison de fret arrivant en pics concentrés, mettant à court terme à rude épreuve les douanes et l'infrastructure environnante.
 - Falmouth est limité par des contraintes environnementales locales.
 - Medway est particulièrement orienté sur le commerce Ro-Ro et l'importation de fruits.
 - Dans l'ensemble, les trafics Ro-Ro et le celui des conteneurs devraient augmenter, avec des baisses minimales prévues dans l'importation / exportation de vrac liquide (pétrole). Autres vrac sont également susceptibles de diminuer.
 - Bien que plusieurs ports prévoient l'augmentation du nombre de passagers, les retombées économiques pour les ports par rapport au transport sont minimales. Des avantages sont susceptibles d'être rencontrés dans les zones environnantes (plutôt que dans les ports), et ce fret restera toujours une priorité.
 - Le secteur portuaire est relativement statique, et la part de marché entre les ports demeure approximativement la même. Reprise économique et ralentissements sont donc susceptibles d'être rencontrés de manière uniforme entre les ports de la zone d'étude.
 - Une nouvelle source importante de revenus est fournie par les énergies renouvelables off-shore, à savoir pour Newhaven et Ramsgate, et dans l'avenir Poole.
 - Le commerce va continuer à croître dans le Sud-est (Medway à Portsmouth), tout en restant à peu près le même dans le Sud-ouest où l'activité maritime est fortement liée aux marchés locaux.
 - Le développement du « Port London Gateway », au stade de dragage, devrait être largement ignoré, peu susceptible d'avoir un impact significatif en 2030. D'autres

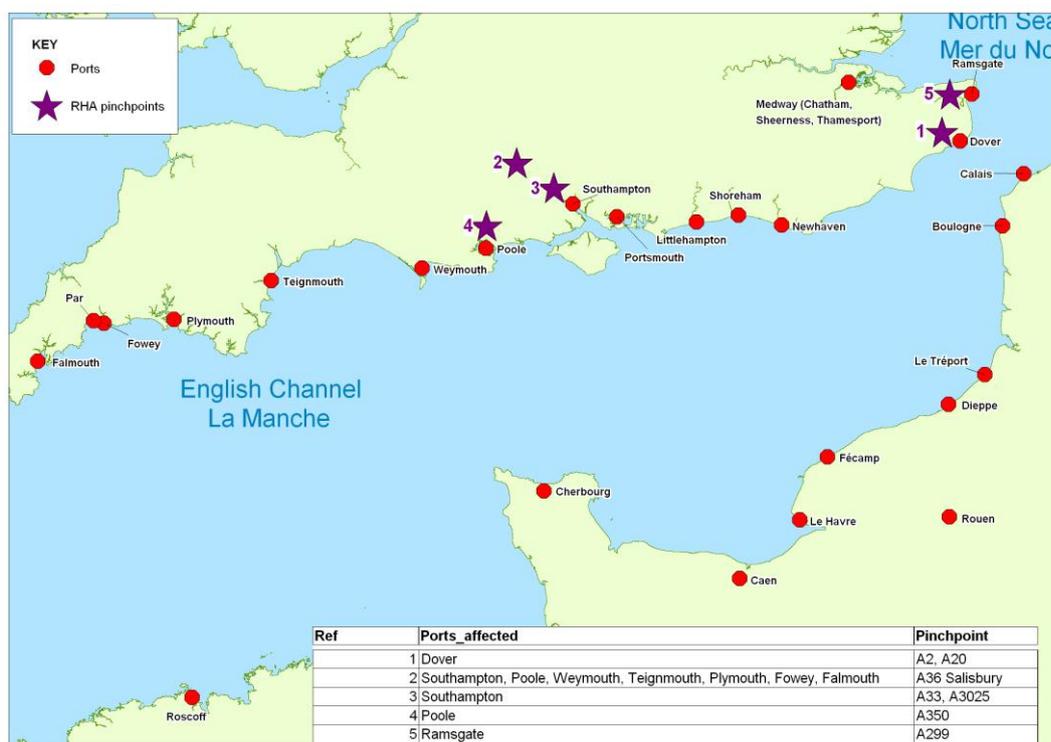
questions doivent encore être résolues. L'accès pour les grands navires, le financement et le déplacement des existants et des lignes commerciales établies.

- La différence de propriété entre Royaume-Uni et les ports français a été de nouveau mise en évidence. Les ports français se caractérisent souvent par des niveaux élevés de l'intervention du gouvernement.

2.4.11 La réunion avec l'Association des Transporteurs Routiers met en évidence les points suivants:

- Les conducteurs sont de plus en plus réactif pour décider en temps réel quel passage utiliser.
- Le rail n'est pas toujours une alternative viable à la route dans de nombreux cas en raison du coût, de la commodité et de la question de la congestion ferroviaire.
- L'utilisation accrue du service de livraison juste-à-temps est tributaire de systèmes efficaces de transport.
- Il ya un énorme avantage pour des distances supplémentaires à utiliser le passage de Douvres ↔ Calais en raison de la plus grande régularité du nombre de passages.
- Southampton est identifié comme l'un des rares ports avec des liaisons ferroviaires efficaces.
- Les changements récents sont un pas vers la « camionnette blanche » (<3,5 tonnes) transportant des charges de grande valeur et non soumise à de strictes règles de conduite. La concurrence accrue des autres pays européens bénéficiant de la baisse des frais de personnel et de carburant a également été soulignée.
- Des changements futurs sont envisagées comme notamment la consolidation continue des opérateurs de transport et une concentration croissante de l'activité à Douvres, Southampton, Portsmouth.
- Le projet de loi « Localism bill » est également considéré comme une menace car le transport sera peu probablement favorisé et pourrait conduire à l'interdiction des poids lourds sur certains jours.
- L'Association a souligné 14 points noirs dommageables pour les arrières pays portuaires du Royaume-Uni. Plusieurs points noirs étant dans le champ d'étude comme le montre la figure 2.1. Une copie du rapport de synthèse de la réunion est fournie à l'Annexe D.

Figure 2.1: "Points noirs" RHA



* Source: Memorandum from the Road Haulage Association Ltd (Décembre 2006)

2.4.12 L'Association souligne également les points suivants:

- Malgré le bon fonctionnement général de l'opération « Stack » à Douvres, le besoin demeure pour un nouveau parc de camions (à usage général) dans le Kent.
- Des impacts négatifs sur le trafic Eurotunnel sont observés lorsque l'opération « Stack » est en vigueur.
- Medway souffre d'une pénurie de parc de stationnement de camions provoquant un stationnement très loin du port et une menace croissante de vols.
- L'observation de l'augmentation des retards routiers à Portsmouth est causée par un accroissement des flux et l'introduction de contrôles plus stricts des véhicules.

France

2.4.13 La consultation avec les ports français a été un succès. Un grand nombre de ports a rempli le questionnaire ou tout au moins vérifié les informations recueillies par MAS. Les données manquantes ont été remplies via la disponibilité des données centralisées.

2.4.14 Les contacts avec les autres parties concernées ont été moins efficaces du fait de quelques réticences à s'impliquer dans l'étude. Nous sommes cependant capables de souligner les projets clés qui vont impacter les ports français et fournir une approche de l'organisation des ports français.

2.4.15 Plusieurs ports français contactés identifient le même problème : comment développer de nouvelles activités commerciales alors qu'ils sont intrinsèquement liés avec les industries dominantes de leur arrière pays.

2.4.16 Thèmes récurrents additionnels articulés sur:

- Une disponibilité foncière limitée perçue comme une contrainte clé.

- Le temps d'attente portuaire pour les transporteurs routiers est élevé. Le trafic urbain est souvent perturbé par les véhicules lourds.
- Le réseau ferré est en voie de modernisation dans de nombreux territoires.
- Les trafics fret et passagers arrivent souvent en vagues faisant supporter une pression additionnelle à l'infrastructure locale.

2.4.17 Les professionnels du transport routier contactés soulignent les améliorations suivantes qui permettraient aux ports d'améliorer leur efficacité.

- Réduction des temps d'attente et meilleure gestion des flux transport.
- Parking routiers sécurisés.
- Espaces de vie pour les chauffeurs.

2.4.18 Pour améliorer les activités maritimes, les autorités françaises ont décidé de mettre en œuvre:

- La relance des schémas de transport combiné (ex. projet CombiWest). Le développement d'un réseau de fret ferroviaire à haute vitesse (ex. Eurocarex ; FERRMED).
- De soutenir les initiatives « d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité » (OFP), opérateurs qui interviennent sur de courtes distances ferroviaires (ex. : Le Havre).
- De soutenir le développement de plateformes multimodales (ex : la plateforme multimodale du port du Havre pour les trafics ferrés, fluviaux et routiers).
- Le développement des flux des trafics fluviaux (Axe Seine et Canal SNE).
- L'amélioration des connections ferroviaires entre les ports français et les réseaux d'Europe continentale.
- La promotion de solutions de transport qui contournent les zones urbaines et villes
- Le développement de « villages de fret ».

2.4.19 Une perception accrue de la concurrence entre les ports de l'Arc Manche a également été soulignée. Cela a souvent été évident avec une certaine réticence à partager des informations sensibles.

3 Référentiel portuaire

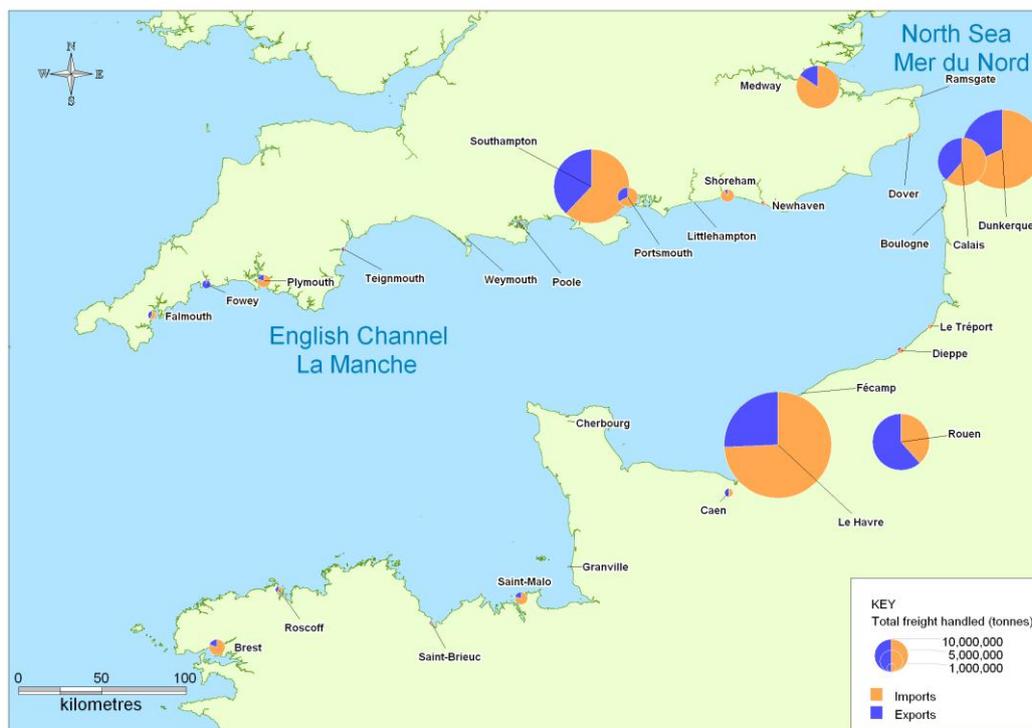
3.1 Analyses de base

- 3.1.1 Les données présentées dans les sections suivantes ont été collectées pendant le déroulement de la consultation avec les ports. Lorsque les données étaient indisponibles des sources alternatives ont été utilisées comme celles du « DfT Maritime Statistics (2009) ». Les détails complets des sources alternatives utilisées pour chaque port (lorsqu'elles ont été utilisées) est souligné dans les tables 2.1 et 2.2 et sont résumés en annexe E.
- 3.1.2 Les données portuaires collectées directement renvoient à 2010, tandis que les données secondaires renvoient normalement à 2009. Il est cependant estimé que les sources de 2010, lorsqu'elles étaient disponibles, fournissent la meilleure image des conditions de base.
- 3.1.3 Les données renvoyées par les ports Medway (Thamesport et Sheerness) ont été rassemblées car elles représentent les deux parties d'une même infrastructure immédiate de transport et leurs impacts dans leurs hinterlands seront expérimentés.

Analyses des volumes de fret

- 3.1.4 Les sensibilités commerciales ont fait que très peu de ports ont détaillé origine-destination et répartition des mouvements de marchandises.
- 3.1.5 Les mouvements totaux de fret ont cependant été fournis et sont détaillés en volumes totaux annuels d'import-export en graphique 3.1. En termes de volumes de fret, les ports les plus importants du Royaume Uni sont Southampton et Medway, tandis que sur la rive française les ports les plus importants sont Le Havre, Dunkerque, Rouen, Calais.
- 3.1.6 A l'exception du port de Rouen, les ports majeurs sont tous importateurs nets. C'est particulièrement le cas pour les ports de Medway et Le Havre.

Figure 3.1: Imports et exports de fret (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

- 3.1.7 Comme démontré ci-dessus, quelques grands ports dominent le total des volumes de fret manipulés dans le champ d'étude.
- 3.1.8 La situation de la France est illustrée dans le tableau 3.1. Il montre une plus grande valeur des exportations dans la région Nord-Pas-de-Calais (les ports de Calais, Dunkerque et Boulogne) et dans la région Haute Normandie (ports du Tréport, Dieppe, Rouen, Fécamp et Le Havre).

Table 3.1: Les exportations françaises par région*

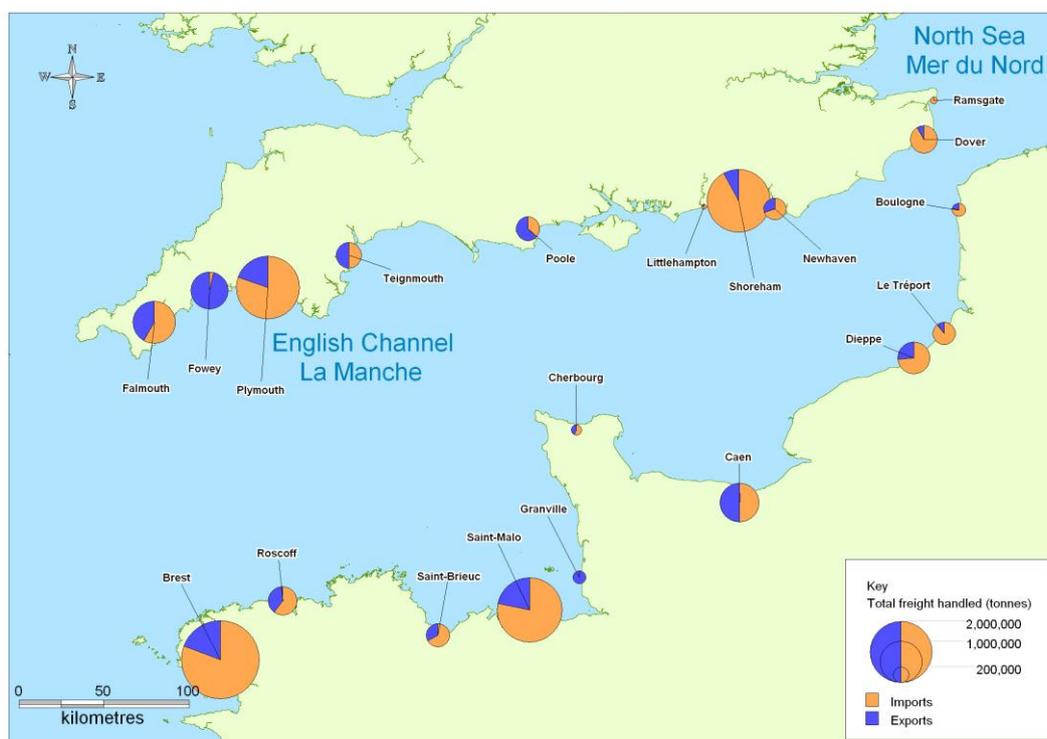
Région	Les Exportations Françaises (€M)	% de Total des Exportations Françaises
Nord-Pas-de-Calais	29,887	7.7
Picardie	12,881	3.2
Haute Normandie	26,374	6.8
Basse Normandie	3,782	1
Bretagne	8,708	2.3

* Source - Le Marin; Ports et logistique, N° hors série de mars 2011

- 3.1.9 La domination des grands ports signifie que le rôle de soutien des petits ports est souvent perdu (comme dans le graphique 3.1). Pour résoudre ce problème, une carte supplémentaire (graphique 3.2) représente les plus grands ports de Southampton, Medway, Portsmouth, Le Havre, Dunkerque, Rouen et Calais exclus. Les petits ports de Fécamp et de Weymouth ont également été supprimés sur les cartes car ils ne traitent pas de flux de marchandises.

- 3.1.10 Ce processus met en évidence l'activité maritime dans l'ouest du champ d'étude, dirigée par Plymouth, Falmouth et Fowey au Royaume-Uni et par Brest, Roscoff et Saint Malo en France. Plus à l'est, le port de Shoreham manipule également de grands volumes de fret.
- 3.1.11 Les flux imports dominent également l'activité des plus petits ports. Fowey et Granville sont des exceptions notables : leur activité est presque exclusivement orientée exports.
- 3.1.12 Plusieurs ports ont un positionnement de niche et jouent un rôle important de soutien à leur économie locale. Un exemple est fourni par Fowey qui traite principalement de l'exportation de kaolin d'origine locale alors que Shoreham importe beaucoup de bois et de bois de construction pour soutenir le développement du marché local du logement. Comme on le verra plus tard, le rôle de ces ports ne devrait pas diminuer dans le futur.

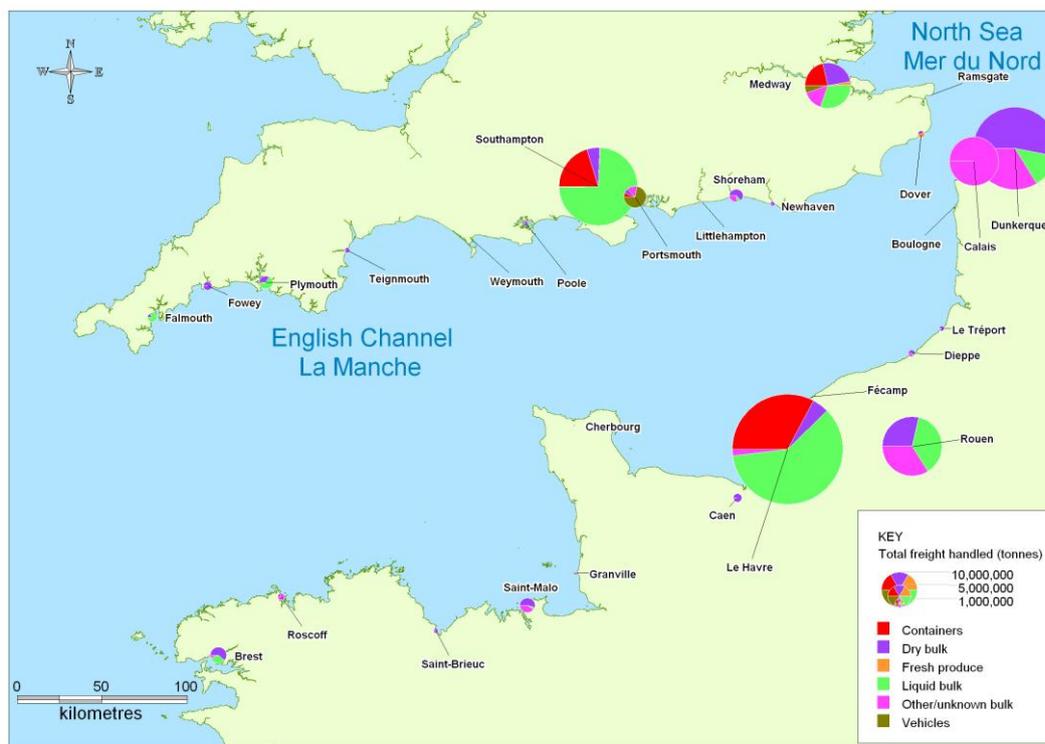
Figure 3.2: Imports et exports de fret – sélection de ports (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

- 3.1.13 Le graphique 3.3 résume pour chaque port le total des volumes de fret manipulé par catégorie.

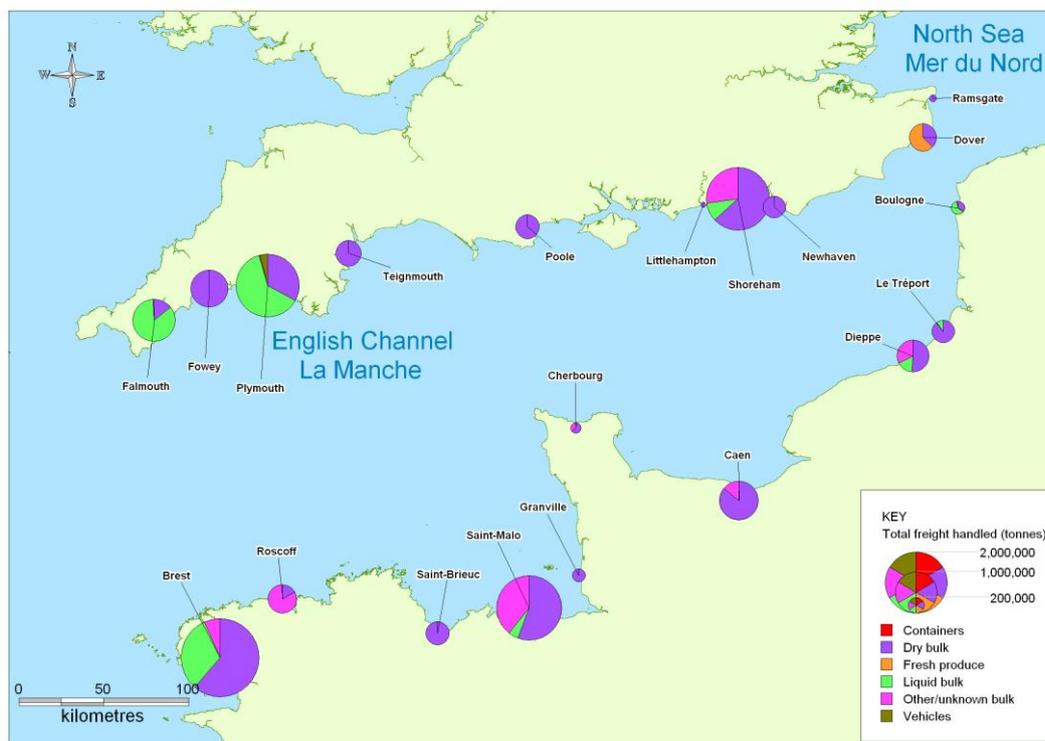
Figure 3.3: Volumes de fret par catégorie (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

- 3.1.14 Rouen et Medway ont un éventail diversifié de marchandises tandis que les trafics des grands ports du Havre et de Southampton sont dominés par le vrac liquide.
- 3.1.15 En raison des méthodes de collecte de données certains ports ont spécifié les mouvements de véhicules et de fret en tonnes et d'autres en nombre sans indiquer s'il s'agit de véhicules de passagers ou d'import-export de véhicules neufs. Cela est reflété dans le graphique 3.3 et plus loin dans le graphe 3.8, sous-estimant l'importance de Douvres.
- 3.1.16 Comme auparavant les mêmes données ont été affichées à l'exclusion des ports les plus importants, comme le montre le graphe 3.4.
- 3.1.17 Pour les plus petits ports, la principale catégorie de marchandise a tendance à être les vrac secs et liquides. Une grande proportion de tout le fret manipulé à Saint Malo et Shoreham est défini comme autre vrac ou vrac inconnu, tandis que Douvres peut être vu comme se spécialisant sur les mouvements de produits frais.

Figure 3.4: Volumes de fret par catégorie (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

- 3.1.18 Plusieurs ports ont donné une estimation du maximum de volume de fret qu'ils pourraient actuellement manipuler. Le résultat est résumé dans les graphes 3.2 et 3.5.
- 3.1.19 Il convient de noter que cela est basé sur une réponse subjective fournie au cours de la période de consultation. Son objet vise à fournir une estimation de la capacité supplémentaire qu'un port pourrait traiter dans son état actuel.
- 3.1.20 La prudence est donc recommandée lors de l'utilisation de ces chiffres car ils sont totalement dépendants d'une opinion individuelle plutôt que d'une analyse détaillée de la capacité du port.

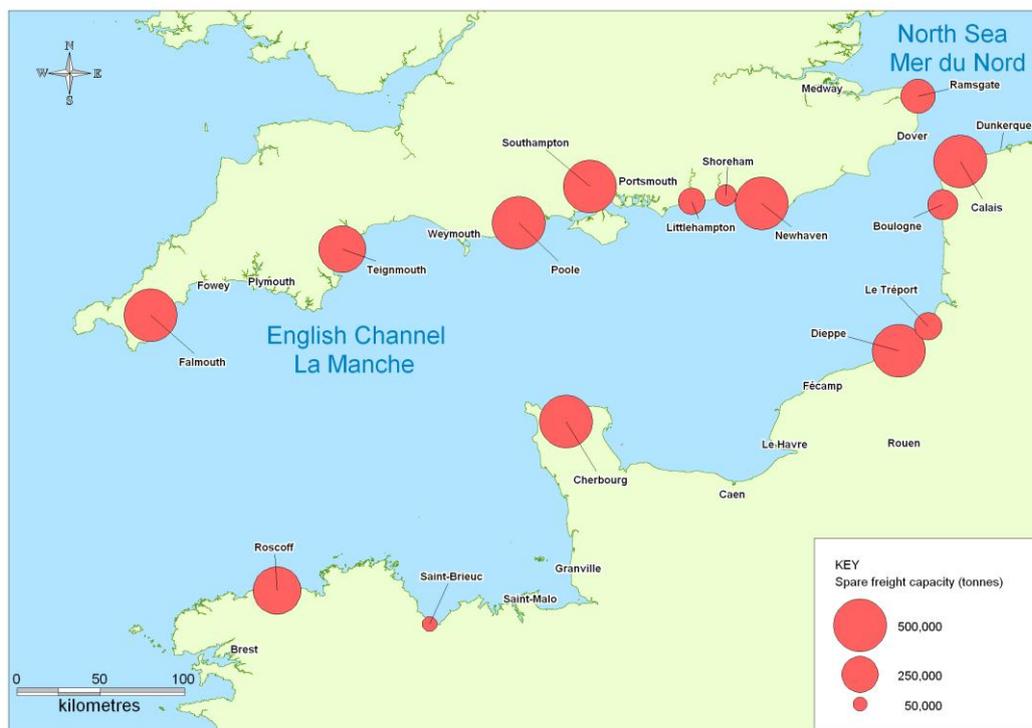
Table 3.2: Estimation des capacités portuaires de réserve et des plans de développement (Données 2010 si disponibles. 2009 dans les autres cas)*

Port	Marchandises d'une Capacité de Rechange (Tonnes)	Capacité de Passagers de Echange	Plans d'expansion
Dover	Aucune information	Aucune information	Aucune information
Falmouth	570,000	47,050	Draguer le chenal principal (dépend de l'autorisation).
Fowey	Aucune information	N/A	Aucune information
Littlehampton	146,643	N/A	Absence de plan d'expansion.
Medway - Sheerness	290,000	N/A	Plan à 5 ans en cours
Medway - Thamesport	Aucune information	N/A	Aucune information
Newhaven	3,696,699	747,666	Plan d'expansion de 5 ans (dépend des finances)
Plymouth	Aucune information	Aucune information	Aucune information
Poole	636,000	345,000	Expansion uniquement sur les installations de loisirs.
Portsmouth	Aucune information	Aucune information	Aucune information
Ramsgate	232,931	3,413,660	- Fermes éoliennes. - Plan Directeur en cours d'élaboration (version provisoire)
Shoreham	100,000	N/A	- Remise en état des fonciers - Plan Directeur en cours.
Southampton	6,505,000	Aucune information	Plan Directeur en cours.
Teignmouth	400,000	N/A	Absence de plan d'expansion.
Weymouth	N/A	201,900	Nouveau terminal Ferry (sera construit dans les 5 ans).
Boulogne	180,506	404,250	Création de nouvelles lignes maritimes
Brest	Aucune information	N/A	- Intégration au projet "Combiwest" - Développer un compagnie portuaire ferroviaire privée.
Caen	Aucune information	Aucune information	- Poursuite des investissements en technologie - Expansion du terminal ferry – 4,2 ha avec 280 emplacements pour les camions et remorques non accompagnées ; 7 nouvelles lignes d'embarquement. - Développement d'une navette régulière de conteneurs entre Le Havre et Caen.

Port	Marchandises d'une Capacité de Rechange (Tonnes)	Capacité de Passagers de Echange	Plans d'expansion
Calais	42,650,089	9,766,543	€ 400 millions d'investissements pour le projet Calais 2015.
Cherbourg	4,931,543	1,380,589	- Peut étendre ses quais si la demande commerciale augmente. - Plans d'expansion pour 2012.
Dieppe	674,174	545,592	45 millions d'investissements (2007-2013) centrés sur l'amélioration commerciale, la manche, la voile et la pêche.
Dunkerque	No Data	N/A	- Important développement du transport terrestre notamment sur les réseaux ferrés et fluviaux. - Développement du trafic de conteneurs. - Un total d'investissements de € 61,4 millions (2009-2013) - Nouveau terminal pour des navires spécialisés (capacité de 266 000, installé en 2014)
Fécamp	No Data	No Data	- Nouveau magasin et doc - Acquisition d'une réserve foncière pour le développement d'activités. - Amélioration des réseaux ferrés et routiers.
Granville	No Data	N/A	No information
Le Havre	No Data	No Data	No information
Le Tréport	155,145	N/A	- Potentiellement une nouvelle route de contournement de la ville. - Réparation des canaux portuaires.
Roscoff	415,418	365,865	- Intégration au projet Combiwest - Création d'un quai de 100 mètres de long.
Rouen	No Data	N/A	Investissements de 350 millions d'euros (2009-2015) comprenant: l'amélioration des accès nautiques, des mesures environnementales; la plateforme de développement "Rouen Vallée de Seine Logistique"; le développement d'un réseau ferré à l'intérieur du port; des améliorations du réseau routier.
Saint-Brieuc	54,103	N/A	Nouveau port en eau profonde et un terminal pour 2015
Saint-Malo	No Data	No Data	- Restructuration et repositionnement du terminal ferry. - Intégration au projet Combiwest - Développer une compagnie ferrée portuaire privée.

* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

Figure 3.5: Estimation des capacités de fret de réserve (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

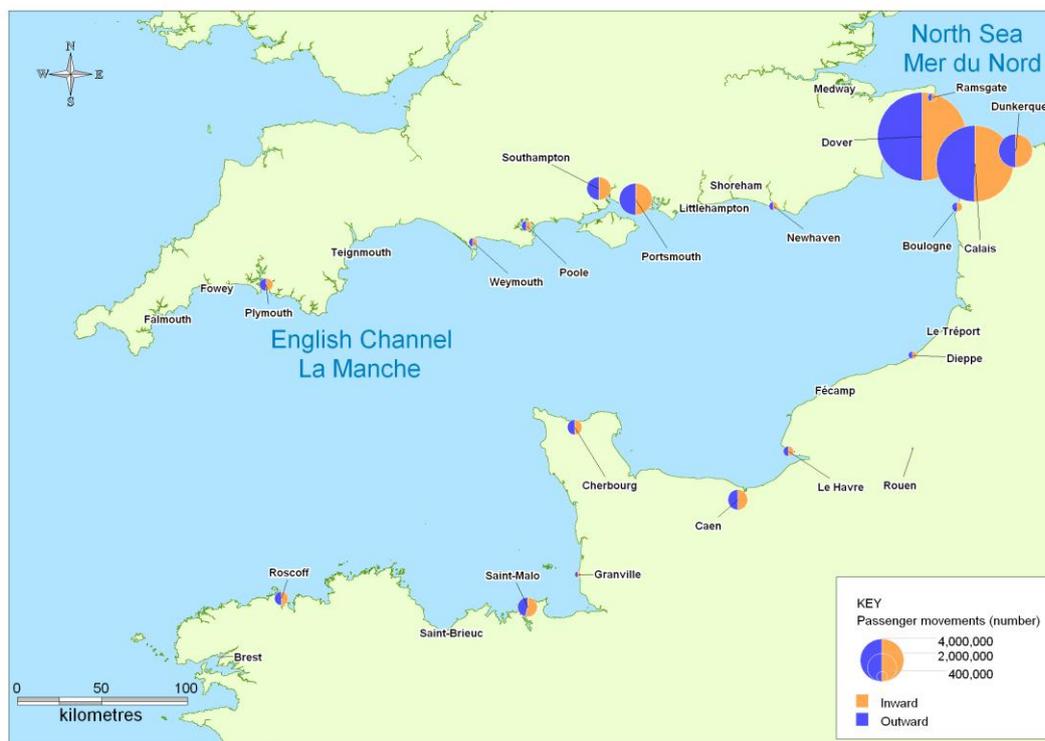
3.1.21 Ces données suggèrent que, selon les opérateurs portuaires presque tous les ports pourraient manipuler du fret supplémentaire, au moins en partie attribuable à la diminution des volumes gérées depuis le ralentissement économique de 2008. La plupart des ports apparaissant prêts à accueillir des volumes de fret supplémentaires. Il est essentiel que l'infrastructure environnante puisse faire face si et quand cela se concrétisera. Dans le cas contraire les ports se positionnent dans une perspective de perte de terrain par rapport aux concurrents.

3.1.22 Ce potentiel de croissance sera comparé avec les prédictions de croissance dans les sections ultérieures.

Analyses des volumes passagers

3.1.23 Certains ports ont renvoyé de l'information sur les mouvements de passagers. Comme montré dans le graphe 3.6 Douvres et Calais dominent à cet égard le Transmanche avec Dunkerque, Portsmouth et Southampton qui traitent également un haut volume de passagers. Comme prévu il y a également une correspondance étroite entre les flux de passagers entrants et sortants dans tous les ports.

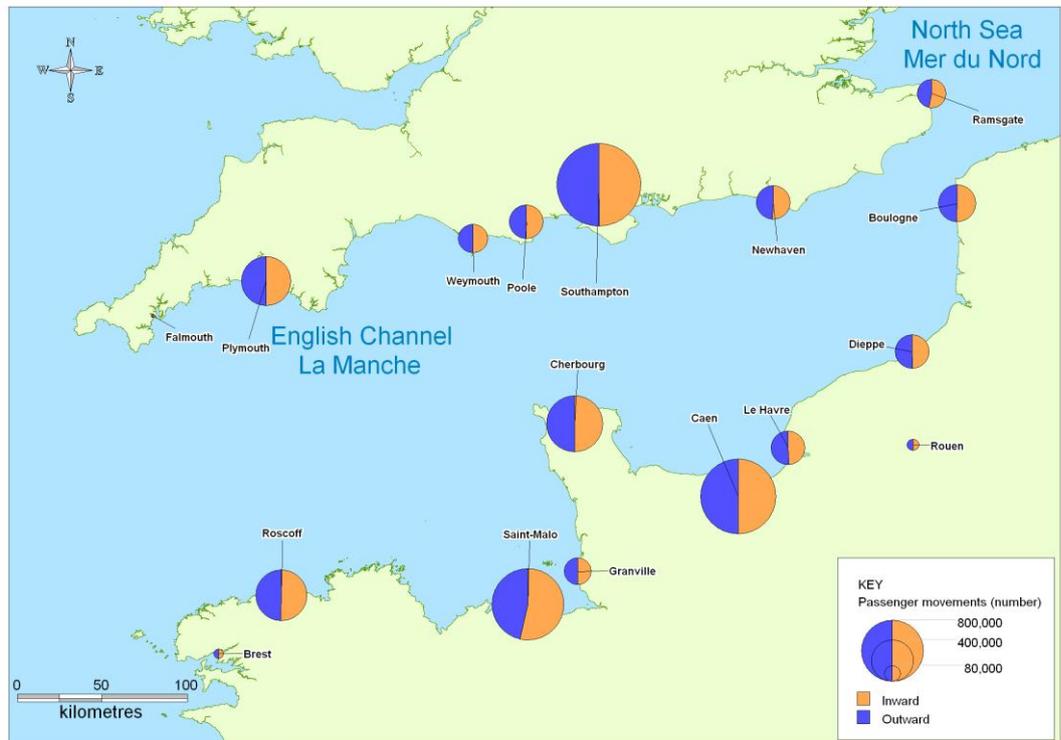
Figure 3.6: Mouvements de passagers (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

- 3.1.24 Une carte supplémentaire (Graphe 3.7) exclut les ports possédant un total de flux annuel de passagers de plus de 1.000.000 (Douvres, Portsmouth, Dunkerque et Calais). Les ports suivants ont également été supprimés comme n'ayant pas de passagers ou de données sur les passagers: Fowey, Littlehampton, Medway, Shoreham, Teignmouth, Fécamp, Le Tréport et Saint-Brieuc.
- 3.1.25 L'importance de Southampton est soulignée. Plusieurs ports français (Caen, Cherbourg, Saint-Malo et Roscoff) traitent également des opérations significatives de passagers.
- 3.1.26 Comparativement, Poole, Weymouth and Plymouth traitent un nombre conséquent de passagers du côté Royaume Uni.

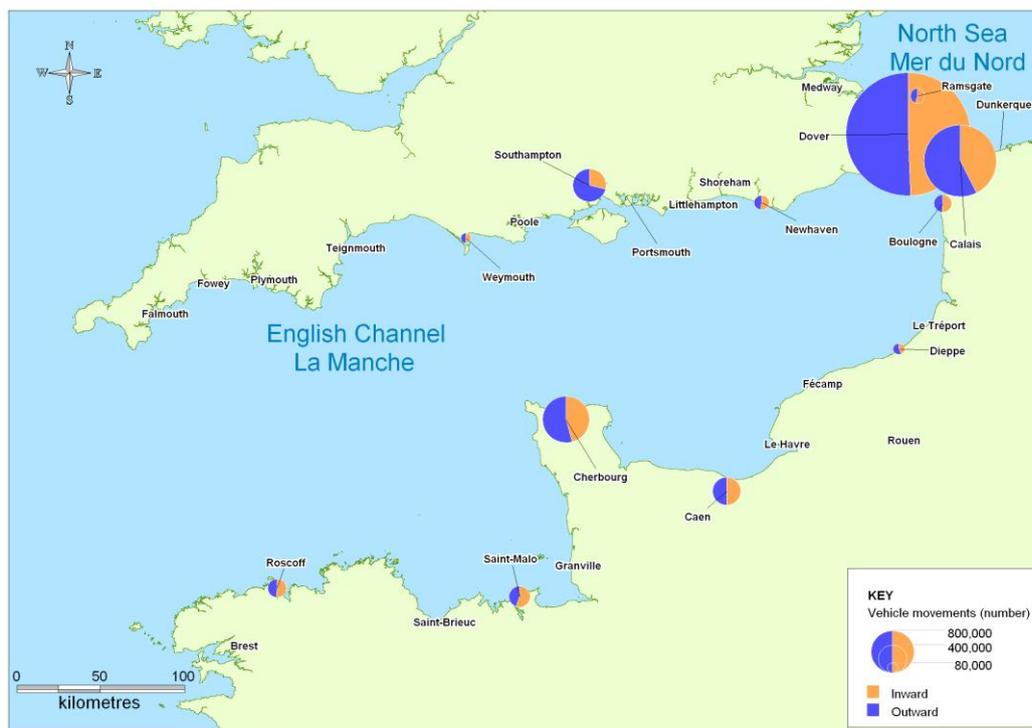
Figure 3.7: Mouvements de passagers – sélection de ports (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

3.1.27 Les mouvements de véhicules (Ro-Ro) sont présentés dans le graphe 3.8. Douvres et Calais étant les ports dominants. Comme indiqué précédemment ont donné un tonnage total de véhicules plutôt qu'un nombre réel.

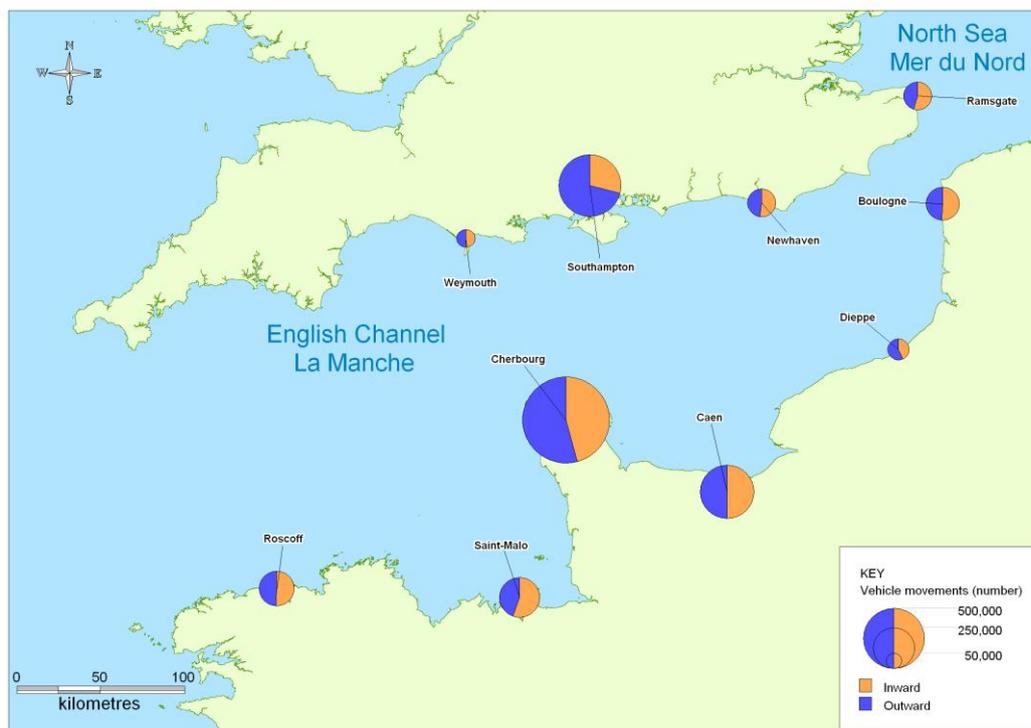
Figure 3.8: Mouvements de véhicules (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

- 3.1.28 Les mouvements de véhicules sont à nouveau présentés pour les ports sélectionnés dans le graphe 3.9 en excluant Douvres et Calais compte tenu de leur taille et 17 autres ports compte tenu de l'absence de données de mouvements de véhicules par nombre d'unité.
- 3.1.29 Southampton et Cherbourg peuvent être vus comme ayant des volumes significatifs avec un rôle fort joué par les ports de soutien tels que Roscoff, Saint-Malo et Caen.

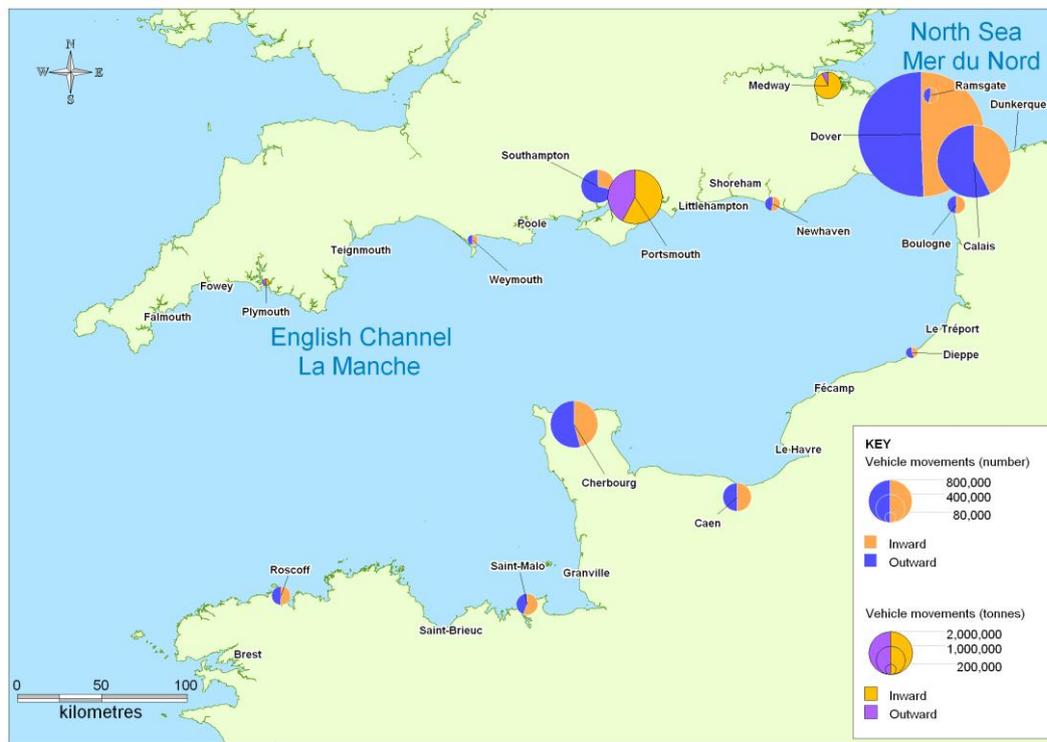
Figure 3.9: Mouvements de véhicules – ports sélectionnés (Données 2010 si disponibles. 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

- 3.1.30 Le graphe 3.10 présente tous les mouvements de véhicules par port. Il est suggéré que les futures études devraient établir une distinction claire entre les passagers voyageant avec des voitures, des véhicules transportant des marchandises et l'import / export de véhicules neufs. Volumes de véhicules doivent également être mesurés de façon cohérente en nombre ou en tonnage.
- 3.1.31 En termes de tonnage manipulé, les ports du Royaume Uni de Portsmouth et Medway sont particulièrement dominant, tandis qu'en termes de nombre d'unités les ports de Douvres, Cherbourg, Calais et Southampton dominent.
- 3.1.32 Des hypothèses peuvent également être faites quant au type de commerce fondé sur l'automobile dans chaque port basées sur les totaux d'importation et d'exportation. La forte proportion de voitures importées au Medway suggère que ce sont des véhicules neufs destinés à la vente, tandis que Southampton, connu pour être le plus grand exportateur du Royaume-Uni de voitures neufs, a un grand nombre de mouvements de sortie de voiture. Dans les autres ports, le ratio importation - exportation souvent très proche de 50/50, est plus susceptible d'être imputable à des passagers et des camions de marchandises entrant et sortant du pays.

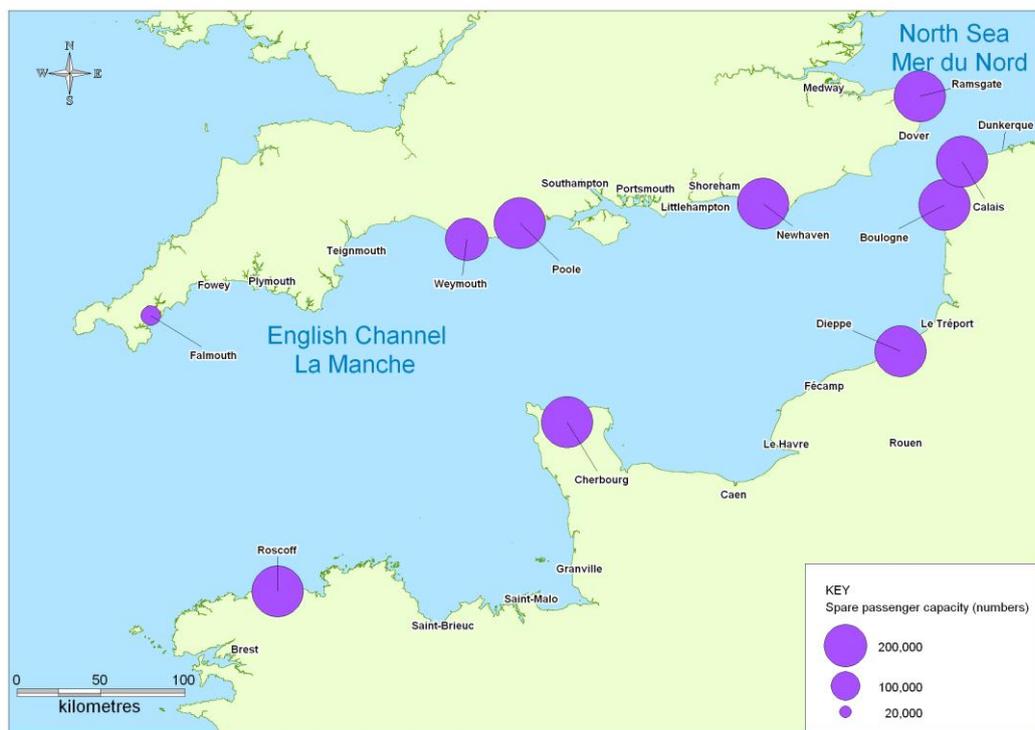
Figure 3.10: Véhicules totaux, nombres et tonnes (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

3.1.33 Le graphe 3.11 (et la table 3.2) présente une estimation de la capacité de réserve du trafic passagers (lorsqu'elle est disponible). A nouveau, le potentiel d'expansion est évident pour tous les points pour lesquels les données sont disponibles. La prudence est recommandée dans l'interprétation de ces valeurs en raison de la nature subjective des données fournies.

Figure 3.11: Capacité de réserve du trafic passagers (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans les autres cas)*



* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

3.2 Développement portuaire, politique et contraintes

Vue d'ensemble sur la politique portuaire du Royaume-Uni

3.2.1 Les documents clés de la politique portuaire du Royaume Uni sont résumés ci-dessous.

- **Projet de Déclaration de politique nationale des ports (Département des transports, 2009)** – Il fournit un cadre pour les futures décisions concernant le développement portuaire, en soulignant l'importance des ports en matière de transport en vrac de marchandises, l'approvisionnement en énergie, le tourisme et les loisirs et de plus larges avantages économiques connus pour l'arrière-pays. La politique ne prévoit pas une diminution de la dépendance du Royaume-Uni des mouvements via la mer (actuellement 95% de toutes les marchandises circulant en entrée / sortie du Royaume-Uni), avec des volumes du commerce global qui devraient atteindre des niveaux de prospérité plus élevés. Le gouvernement ne souhaite pas dicter d'orientations sur le développement des ports. Il préfère laisser la place à un processus de réactivité par rapport à l'évolution du marché. L'orientation sous-jacente du gouvernement est l'impérieuse nécessité de développement de la capacité des ports pour les 20-30 prochaines années.
- **Un plan d'action pour une politique portuaire européenne (British Ports Association, 2010)** – Il demande au gouvernement de fournir un régime de planification efficace et de compléter le financement public des liaisons portuaires routières et ferroviaires. Bien que le Royaume-Uni possède d'excellentes

connexions autoroutières, les connexions locales vers ou au départ des ports sont souvent insuffisantes, ont besoin d'être actualisées et d'investissements.

- 3.2.2 L'intervention directe du gouvernement britannique, sensible aux conditions du marché, vis-à-vis des ports est minimale. Le secteur privé est l'acteur clé pour accroître les capacités portuaires.
- 3.2.3 En France (et dans d'autres pays de l'UE) les ports sont généralement considérés comme des infrastructures publiques et des éléments de la politique gouvernementale au sens large. En tant que tel, notamment certains ports peuvent être choisis comme acteur de croissance afin de stimuler des avantages économiques plus larges.
- 3.2.4 La politique européenne élargie du transport maritime (jusqu'en 2018) met en lumière la concurrence croissante des pays non membres de l'UE bénéficiant d'une réglementation plus souple, un coût de travail moins cher et / ou le soutien de leur gouvernement. La politique suggère que le potentiel du transport maritime sur de courtes distances doit être pleinement exploité, en créant de nouvelles routes commerciales sur de plus courtes distances.

Encourager le commerce Transmanche

- 3.2.5 La politique suivante d'encouragement des échanges transmanche a été mise en évidence:
- Le réseau TEN (Transmanche Entreprise Network) en partie financé par le Conseil de la Ville de Canterbury pour encourager les liens commerciaux avec des entreprises du nord de la France et de la Belgique.

Vue d'ensemble de la politique portuaire française

- 3.2.6 La politique française exige que les projets de développement se conforment aux politiques européennes de transport et au «Grenelle de l'Environnement», visant à renforcer des solutions de transport tout en favorisant la logistique verte.
- 3.2.7 Sur cette base, les lignes directrices suivantes ont été émises:
- Pour le transport - soulignant le potentiel de la rivière et des chemins de fer, renforcement des liens de transport multimodal et développement de bateau-navette et / ou de petit commerce de passage entre les centres locaux et des ports. Ceux-ci portent sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la congestion, en mettant l'accent sur le transport maritime.
 - Pour les installations logistiques - la lutte contre la distance entre les centres de distribution « hors-les-murs », les hangars et les places de marché de centre ville.
- 3.2.8 Pour les ports de l'Arc Manche, ces orientations se traduisent en:
- Le renforcement de navettes de transport ainsi que de routes maritimes sur de courtes distances.
 - L'adoption de stratégies de transport de masse.

Contraintes de développement actuelles et futures

- 3.2.9 Une série de contraintes spécifiques portuaires pour le future développement a été identifiée. Elles sont résumées dans les tables 3.3 pour le Royaume Uni et 3.4 pour la France.

Table 3.3: Contraintes des ports du Royaume Uni

Port	Road	Land	Autres
Dover	Besoin d'un parking à camions dans le Kent, congestion sur la A2	Manque d'espace	
Falmouth	Faiblesse de l'accès et restriction due à la hauteur du pont ferroviaire, éloignement des marchés, Congestion à Salisbury (A36)	Proximité d'une zone spéciale européenne de préservation naturelle	
Fowey	Congestion à Salisbury (A36)		
Littlehampton			La barre sur rive limite les temps d'accès à mare haute
Medway Sheerness	-	Manque de foncier disponible pour le développement	
Medway Thamesport	-		
Newhaven	Les hauts volumes des trafics rendent difficiles l'obtention des autorisations des plans d'expansion		Manque de moyens financiers
Plymouth	Congestion à Salisbury (A36)		
Poole	Congestion à Salisbury (A36), et sur l'approche via la A350		
Portsmouth			
Ramsgate	Congestion sur la A299	Manque de foncier, jouxte une zone de préservation	
Shoreham		Le Port manque d'espace, est proche des lieux d'habitation	
Southampton	Congestion sur la A33/A3025; congestion à Salisbury (A36)		Arrivée par vaques des navires créant une pression additionnelle sur les infrastructures.

Port	Road	Land	Autres
Teignmouth	Congestion à Salisbury (A36)	Espace limité pour du stockage, des opérations générales. Difficulté d'obtention des autorisations d'aménagement	
Weymouth	Congestion à Salisbury (A36)	Espace limité. Difficulté d'obtention des autorisations d'aménagement	

-
- 3.2.10 Pour le Royaume Uni les problèmes routiers sont la principale contrainte, avec la congestion à Salisbury provoquant des difficultés pour tous les ports du sud ouest à atteindre leurs marchés.
 - 3.2.11 Bon nombre des autres facteurs semblent plus difficiles à résoudre, avec un manque de fonciers suggérant que la croissance devrait être encouragée ailleurs, et que les réglementations environnementales susceptibles d'être amoindries.
 - 3.2.12 Pour la France, le besoin en investissements ferroviaires est évident pour de nombreux ports et à un moindre degré un besoin d'amélioration des infrastructures de contournement. Les autres facteurs mentionnés sont similaires à ceux du Royaume Uni notamment le manque d'espace et les préoccupations environnementales.

Table 3.4: Contraintes des ports français

Port	Road/Rail	La disponibilité des terres	Autre
Boulogne	Maintenance du réseau ferré local	Manque d'espace	Nécessité de moderniser les installations de stockage
Brest	Organisation du réseau ferré local et absence de liaisons ferroviaires modernes avec l'hinterland portuaire.		
Caen			Capacité d'accueil des voitures et camions insuffisante lors des opérations d'embarquement. Difficultés des manœuvres d'entrée-sortie des ferries.
Calais	M 8 trains au maximum par jour.	Proximité de la ville et d'une zone sensible environne mentalement	Manque d'installations de stockage, d'espace.
Cherbourg			Besoin de développement d'installations de stockage (si la demande existe)
Dieppe	Absence de réseau ferré	Espace disponible limité du à la géographie physique	Port localisé à l'intérieur de la ville
Dunkerque	L'utilisation des voituresses de chemin de fer du port doit être optimisé		Une grande partie de l'activité portuaire est étroitement liée à - et donc dépendante de - des secteurs économiques locaux (p. ex raffinerie, sidérurgie).
Fécamp	Nécessité d'améliorer le temps d'accès aux autoroutes européennes (A29, A13) Nécessité de moderniser le réseau ferré portuaire	Manque d'espace	Connections logistiques insuffisantes avec Port-Jérôme (Port de Seine).
Granville			
Le Havre			
Le Tréport	Difficulté d'accès entre la ville et le port.		
Roscoff	Absence de réseau ferré.	Foncier disponible utilisable et pour du stockage, limité.	

Port	Road/Rail	La disponibilité des terres	Autre
Rouen	Organisation du réseau local ferré		Problématique des accès nautiques
Saint-Brieuc	Coûts d'exploitation élevés des embranchement ferroviaires à Le Legue		
Saint-Malo			Limitation de la taille maximale des navires par les écluses (150m de long; 21 m de large; 9 m de tirant d'eau maximum). Le port est localisé au centre ville d'une cité historique ; limitation du potentiel de développement.

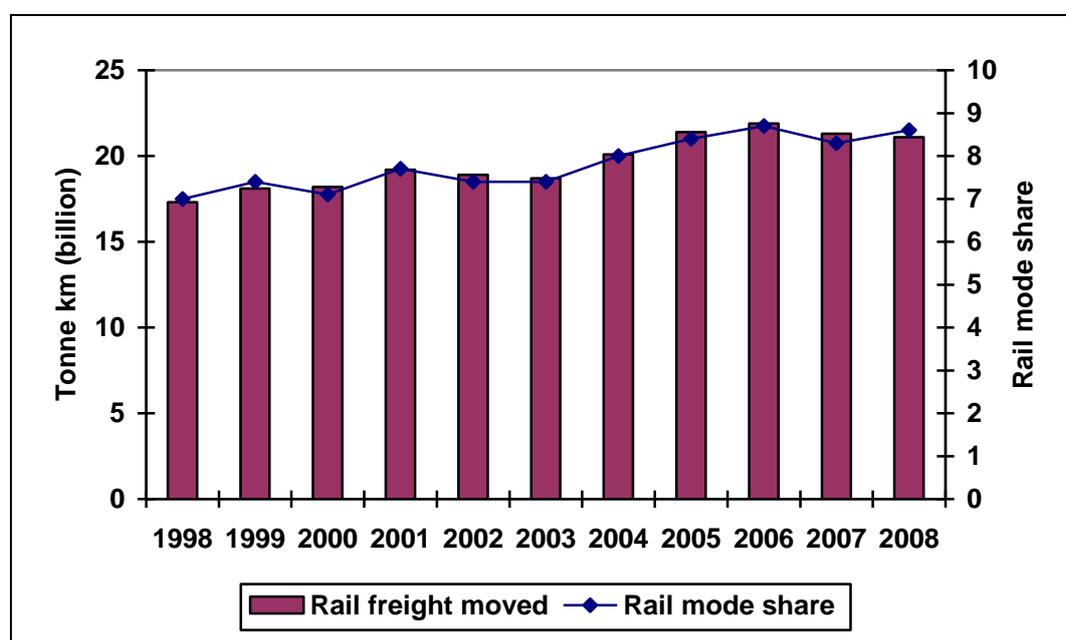
4 Référentiel et contraintes futures

4.1 Flux de fret ferroviaire: tendances récentes du Royaume Uni

4.1.1 Après un déclin de plusieurs décades, l'activité du fret ferroviaire en Grande Bretagne connaît un regain depuis le milieu des années 1990.

4.1.2 Le graphe 4.1 montre pour le fret ferroviaire, une tendance à la hausse depuis 1998. Ce taux de croissance a été supérieur à celui du marché total du fret avec une part du rail sur le marché du fret britannique croissant de 7,0% à 8,7% entre 1998 et 2008.

Figure 4.1: Fret ferroviaire britannique et part du fret rail (1998-2008)



4.1.3 Le tableau 4.1 présente l'évolution de la structure du marché du fret ferroviaire pendant la même période, ventilé en : vrac et produits de base non-vmc.

4.1.4 En référence aux définitions des statistiques officielles, les produits de base en vrac sont : le charbon (présenté séparément) ; les métaux ; la construction et l'huile/ pétrole. Tandis que les groupes des produits de base non-vmc sont portés par l'intermodal intérieur (vu comme intermodal, mais principalement articulés sur les flux de conteneurs maritimes à destination ou au départ des ports aussi bien qu'une partie du trafic purement intérieur) ; l'international (c'est-à-dire le trafic du tunnel sous la Manche) et d'autres. En réalité le marché du trafic du tunnel sous la Manche est ventilé en : vrac et non-vmc, comme il sera analysé ultérieurement, mais les statistiques n'établissent pas de distinction et sont affectées au non-vmc.

Table 4.1: Répartition du marché du fret ferroviaire britannique (1999/00 and 2009/10)

Produits de Base	% du Fret Transporté	
	1999/00	2009/10
Charbon	26	33
Autres vrac	31	31
Total Vrac	58	63
Intermodal	21	29
Autres non-vrac	20	8
Total non-Vrac	42	37

4.1.5 La principale évolution survenue depuis 1998 est le déclin de l'activité pour la catégorie 'autres non-vrac'. Elle reflète d'importantes réductions des flux de trains incomplets et des trains du tunnel sous la Manche ainsi que la perte de quelques vrac et non-vrac de flux de trains complets (exemple : dans le secteur automobile).

4.1.6 A contrario, il y eut une très forte croissance sur les volumes de charbon et dans le secteur intermodal. Ce dernier proportionnellement ayant porté la plus forte croissance. Dans l'ensemble, il y a maintenant, par rapport à 1998, une concentration beaucoup plus importante d'opérations par trains entiers, concernant à la fois le vrac traditionnel et les flux de l'intermodal.

4.2 Services de fret ferroviaire desservant les ports et le tunnel sous la Manche

4.2.1 Le tableau 4.2, construit sur les opérations type de fret ferroviaire de début 2011, révèle les origines-destinations desservies ; la répartition des « produits de base » et la fréquence des services pour chaque port. Les conteneurs maritimes, l'intermodal et les services de chargement de camion sont en flux aller-retour. La plupart des autres produits de base sont seulement des flux d'import. Les flux d'acier, de voitures et de kaolin sont en direction de l'export. Il est évident que le tunnel sous la Manche domine les flux ferroviaires transitant par les ports du champ de l'étude avec les navettes Eurotunnel de camions s'accaparant une écrasante majorité des services.

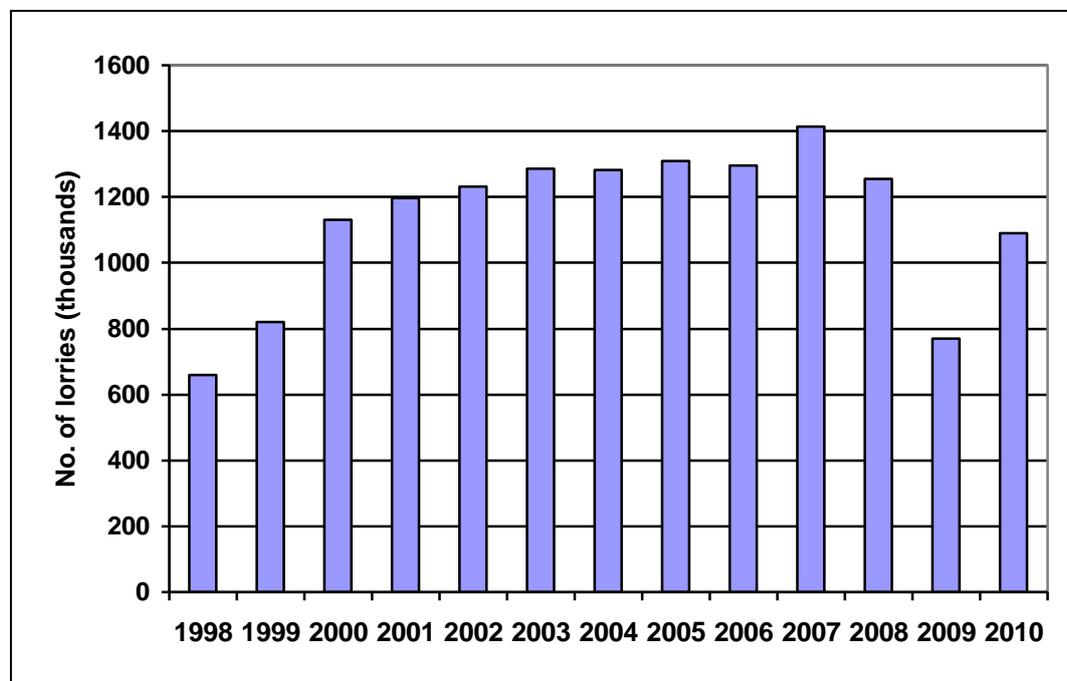
Table 4.2: Services ferroviaires réguliers de fret transitant par les ports

Pour/De	Produits et Services de Base	Nombre Hebdomadaire de Trajet	Typique de Train (1 Trajet)
Thamesport (Medway)		17 – 18	
Birmingham	Conteneurs maritimes	5	
Bristol	Conteneurs maritimes	2 – 3	
Leeds	Conteneurs maritimes	5	
Manchester	Conteneurs maritimes	5	
Cliffe (Medway)		8 – 10	
Diverses destinations en London and South East	Agrégats issus des boues de dragage maritime	8 – 10	
Grain (Medway)		10 – 13	
Diverses destinations	Ballast ferroviaires et autres agrégats	10 – 13	
Channel Tunnel (trains)		600 – 800 (est.)	
Trains de tunnel	Chargements des camions	600 – 800 (est.)	
Channel Tunnel (trains)		23 – 30	
Barking (London)	Intermodal	0 – 1	
Barry (Vale of Glamorgan)	Produits chimiques	0 – 1	
Dagenham (London)	Composants automobiles	2 – 4	
Daventry (Northants)	Eau embouteillée	5	
Daventry (Northants)	Intermodal	1 – 2	
Ditton (Cheshire)	Intermodal	1	
Hams Hall (Warwickshire)	Intermodal	3	
Irvine (N. Ayrshire)	Kaolin	1	
Llanwern (Newport)	Acier	2 – 3	
Manchester	Intermodal	3	
Scunthorpe	Acier	5 – 6	
Southampton		81 - 83	
Birch Coppice (Warwickshire)	Conteneurs maritimes	12	
Birmingham	Conteneurs maritimes	10	
Cardiff	Conteneurs maritimes	5 – 6	
Castle Bromwich (W. Midlands)/ Halewood (Merseyside)	Voitures neuves	5	
Daventry (Northants.)	Conteneurs maritimes	5	
Ditton (Cheshire)	Conteneurs maritimes	5	
Hams Hall (Warwickshire)	Conteneurs maritimes	5	
Leeds	Conteneurs maritimes	11	
Liverpool	Conteneurs maritimes	5	
Manchester	Conteneurs maritimes	10	
Mountfield (E. Sussex)	Gypse	2 – 3	
Wakefield	Conteneurs maritimes	6	
Fowey		12	
Cornish clay mines	Kaolin	12	

4.2.2 Le graphe 4.2 présente la tendance en nombre de camions utilisant les navettes Eurotunnel de 1998 à 2010. Depuis l'ouverture du tunnel, les volumes ont rapidement augmenté. Depuis cette période et jusqu'à 2007, il y eut une croissance plus graduelle. Ces dernières années ont montré une importante réduction du trafic, provenant majoritairement de la crise économique et de l'incendie qui restreignit les opérations pour

une longue période. Les chiffres les plus récents pour 2010 montre un fort regain du nombre de camions transportés.

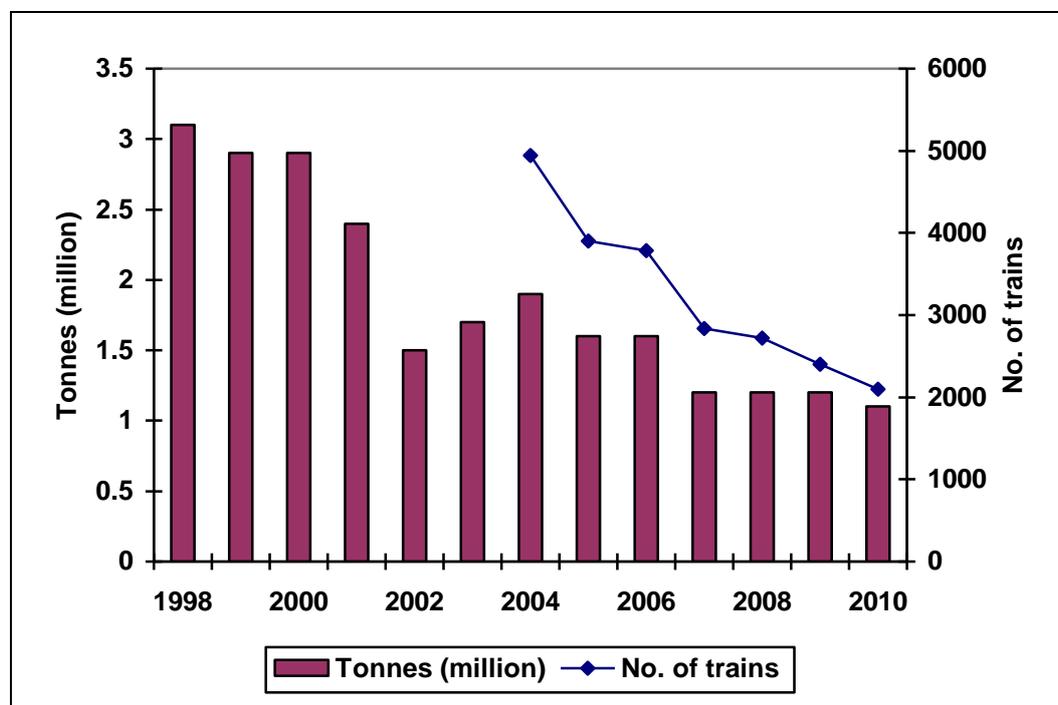
Figure 4.2: Activité des navettes camions du tunnel (total des aller-retour)



4.2.3 En se concentrant sur les services de fret ferroviaire qui utilisent le réseau britannique (en excluant les navettes de camions), les trains de conteneurs de/vers Southampton sont les plus nombreux. Ils sont suivis par les trains de fret et trains de conteneurs de/vers Thamesport.

4.2.4 Le graphe 4.3 montre la tendance en tonnage transporté via le tunnel en trains de fret et, à partir de 2004, le nombre de trains de fret opérés. En revanche avec les graphes de navette de camions, il apparaît évident de constater une longue période de déclin des volumes de trains de fret, renforçant la conclusion atteinte précédemment. Ceci dit, il existe une variété de flux comprenant l'intermodal, l'acier, les bouteilles d'eau et les composants pour l'automobile. Le reste des ports avec une activité de fret ferroviaire régulier n'ont pas plus de 12 trains hebdomadaires dans chaque direction.

Figure 4.3: Activité du fret ferroviaire du tunnel (activité ferroviaire, total des aller-retour)



4.2.5 En complément, plusieurs flux ferroviaires domestiques utilisent les terminaux situés à l'intérieur des zones portuaires (voir le tableau 4.3). Sheerness et Poole reçoivent respectivement des flux de déchets métalliques et d'agrégats, alors que l'argile séchée est chargée à « Par » pour des mouvements de sortie de Cornwall, le plus probablement vers Staffordshire. En comparaison des flux de nombreux ports, il est clair que ces flux additionnels sont à la fois hautement insignifiants et concernent des produits de base spécifiques.

Table 4.3: Services réguliers de fret ferroviaire non portuaire utilisant des terminaux portuaires

Pour/de	Produits de Base	Nombre Hebdomadaire Type de Train (1 Trajet)
Sheerness (Medway)		
Origines diverses	Déchets métalliques	3 – 4
Poole		
Mendip Hills	Agrégats	0 – 1
Par		
Inconnue	Argile séchée	0 – 1

4.3 Ports : connexions de fret ferroviaire

4.3.1 Le tableau 4.4 montre toutes les connexions ferroviaires liées aux ports le long de la cote de Medway à Falmouth. Comme il peut être observé, la majorité des ports dans le champ de l'étude dispose d'une infrastructure de fret ferroviaire, mais dans de nombreux cas les terminaux sont hors d'usage (infrastructure existante mais non utilisée depuis

plus de 2 ans) ou non régulièrement utilisés (inactifs actuellement mais avec des flux ces 2 dernières années).

- 4.3.2 Douvres était connecté au réseau ferroviaire et proposait des train-ferries vers le continent européen, mais le terminal a été enlevé après l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994.
- 4.3.3 Dans le cas de Poole, le terminal du port lui-même est hors d'usage, mais un terminal pour les trafics de pierre sur l'embranchement du port reste actif.
- 4.3.4 Le terminal de Portsmouth achevé en 2009 n'a pas vu de trafic régulier. Plusieurs essais ont eu lieu depuis l'ouverture du terminal. Cependant aucun service permanent n'a encore été établi.

Table 4.4: Etat des connections de fret ferroviaire des ports

Port	Terminal ferroviaire	Détails
Medway	Oui	Terminaux actifs dans la zone portuaire de Medway à Thamesport, Grain, Cliffe et Sheerness (produits sidérurgiques) ; les terminaux à Chatham, Queenborough and Sheerness (docks) ne sont pas utilisés régulièrement ; le terminal de Ridham Dock est hors d'usage.
Ramsgate	No	-
Dover	No	-
Channel Tunnel	Oui	Terminal actif à Cheriton et gare de triage à Dollands Moor, avec un lien entre les réseaux ferroviaires français et britannique.
Newhaven	Oui	Terminal hors d'usage.
Shoreham	No	-
Portsmouth	Oui	Terminal en usage irrégulier.
Southampton	Oui	Plusieurs terminaux actifs dans les docks ouest et est.
Poole	Oui	Terminal hors d'usage (bien qu'à proximité d'Hamworthy un terminal à Pierre soit utilise)
Weymouth	Oui	Terminal hors d'usage
Teignmouth	No	-
Plymouth	Oui	Terminal de Cattewater en usage irrégulier.
Fowey	Oui	Terminal actif
Par	Oui	Terminal actif
Falmouth	Oui	Terminal hors d'usage

- 4.3.5 Le tableau 4.4 ne donne aucune indication sur la capacité de chacun des terminaux ou sur leurs connections au réseau ferroviaire national. Lorsque les terminaux existent, ils sont souvent limités à la fois en terme de capacité ferroviaires et de produits de base pouvant être opérés. Pour l'ensemble du réseau, les mesures les plus importantes de la capacité pour le fret se rapportent à évaluer la disponibilité des routes et le chargement, la première concernant les charges autorisées par essieu tandis que le second dicte les dimensions maximales des véhicules ferroviaires et de leurs charges. D'autres mesures qui sont de moindre importance incluent le longueurs de boucle de passage, la vitesse des lignes et l'électrification.

- 4.3.6 Basé sur les plans de « Network Rail Route 2010 », le tableau 4.5 résume la disponibilité routière la plus élevée et celle du gabarit pour les connexions de chaque port. Bien que ces mesures soient techniques, dans les deux cas plus le nombre est élevé, plus élevée est la capacité, ainsi que les connexions au tunnel sous la Manche. L'île de Grain et Southampton ont le plus de capacités, tandis que ceux dans le Devon et Cornwall sont le plus limitant pour le trafic marchandises.

Table 4.5: Mesures de capacités de réseau pour les ports de l'étude (Situation 2010)

Port	Disponibilité Routière	Gabarit
Medway	RA7-9	W8 (Isle of Grain); W6 (autre)
Channel Tunnel	RA7-9 (RA10 on HS1)	W9
Newhaven	RA7-9	W7
Portsmouth	RA7-9	W7
Southampton	RA7-9	W8
Poole	RA7-9	W7
Weymouth	RA7-9	W7
Plymouth	RA1-6	W6
Fowey	RA1-6	W6
Par	RA1-6	W6
Falmouth	RA1-6	W7

4.4 Futurs développements

- 4.4.1 Cette section fournit une vaste évaluation de l'évolution probable et des principales contraintes liées à l'activité de fret ferroviaire des ports pour les 20 prochaines années. Étant donné les incertitudes, cette évaluation est raisonnablement subjective. Elle vise à utiliser les données disponibles pour discuter de l'évolution probable à moyen et à long terme. D'abord les perspectives générales pour le marché du fret ferroviaire sont considérées, ensuite des questions spécifiques relatives à la zone d'étude seront examinées.

- 4.4.2 Un travail considérable a déjà été réalisé par l'industrie ferroviaire pour développer des prévisions de fret jusqu'à 2030. Le tableau 4.6 présente des prévisions acceptées sur des mesures clés d'activité pour 2015 et 2030. Elles prédisent plus qu'un doublement du volume du fret ferroviaire (en tonne kilomètre) pour 2030 et une croissance de 13% à 21% des parts ferroviaires du marché de fret sur la même période.

Table 4.6: Prévisions de fret ferroviaire de 2015 à 2030 (Groupe du fret ferroviaire / Association du transport de fret)

	2006 (Actuel)	2015	2030
Tonnes (million)	115.5	122.1	189.6
Tonne kilomètres (billion)	23.5	31.0	50.4
Trains (mille)	409	434	634
% tonne kilomètres by rail	12.6	15.0	20.7

- 4.4.3 Tableau 4.7 présente une ventilation sur les produits de base de ces prévisions. Bien qu'un potentiel de croissance limité soit identifié dans les marchés traditionnels du vrac, les secteurs non-vmrac, qui comprennent les services intermodaux, sont attendus pour une augmentation très considérable d'activité. Cela est particulièrement le cas pour les trafics domestiques non-vmrac, où le rail détient actuellement une part de marché extrêmement

faible, mais vaut également pour le flux portuaires non-vrac, où une multiplication par quatre est prévu.

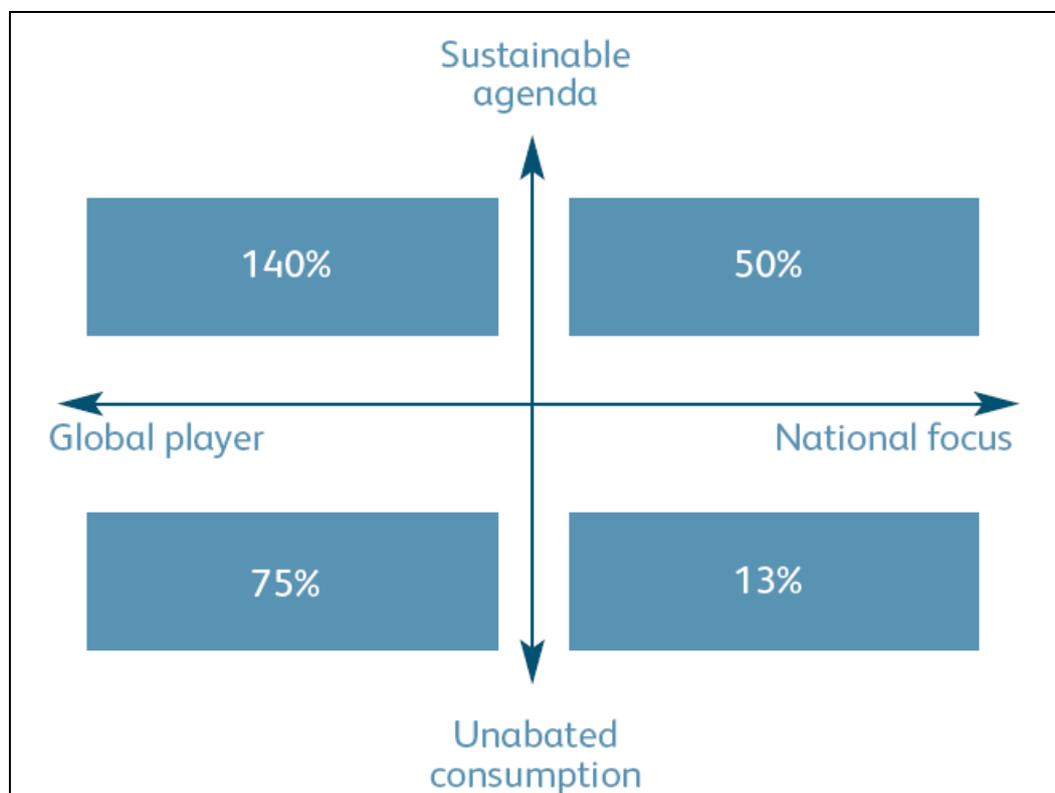
Table 4.7: Prévisions de trafic fret ferroviaire sur les produits de base (Groupe du fret ferroviaire / Association du transport de fret)

Produits de Base	Million Tonnes Lifté			Billion Tonne Kilomètres		
	2006*	2015	2030	2006*	2015	2030
Charbon	51.4	35.7	41.1	8.8	6.0	6.0
Métaux	11.0	11.5	13.1	2.2	2.1	2.1
Minerais	6.5	6.1	5.5	0.3	0.3	0.2
Matériaux de construction	21.4	23.8	30.3	2.7	2.9	3.5
Voitures neuves	0.3	0.5	0.5	0.1	0.2	0.2
Pétrochimie	8.1	8.5	9.3	2.1	2.1	2.3
Déchets	2.0	2.1	2.0	0.2	0.2	0.2
Produits domestiques non-vrac	2.2	8.9	31.9	1.0	5.4	14.8
Port non-vrac	12.8	25.0	55.9	4.9	10.5	19.9
Total	115.5	122.1	189.6	23.5	31.0	50.4

4.4.4 En 2010, « Network Rail » a publié son réseau RUS, qui a élaboré quatre scénarios pour le long terme pour permettre de tester la sensibilité des prévisions de l'activité ferroviaire, y compris le fret. Ces scénarios étaient fondés sur deux séries d'hypothèses comme le montre la figure 4.4. L'un allant d'une mondialisation continue vers une orientation plus nationale et l'autre d'une consommation continue vers un programme de développement durable. Les hypothèses retenues pour cette analyse comprennent prix de l'énergie, l'internalisation des coûts externes et les importations commerciales et les exportations.

4.4.5 La figure 4.4 montre le résultat de cet exercice, avec des taux prévus de croissance de fret ferroviaire pour 2031 allant de 13%, en repli national et scénario sans relâche de la consommation, à 140% avec une combinaison de la poursuite de la mondialisation et la poursuite d'un programme de développement durable.

Figure 4.4: Estimations de croissance du fret ferroviaire (en tonnes-kilomètres) entre 2006/07 et 2031 selon différents scénarios



4.4.6

Tableau 4.8 présente une ventilation des produits de base pour les extrêmes de ces scénarios. Tout en utilisant les définitions des produits différents, il existe une corrélation étroite entre le non-vrac du tableau 4.7 et les biens de consommation. Le résultat de l'exercice des scénarios est donc similaire aux prévisions, avec une stabilité générale ou déclin dans les secteurs clés traditionnels en vrac, mais avec une croissance considérable dans les marchés non-vrac prévus même avec la prévision de taux de croissance la plus basse. Avec les taux de croissance les plus élevés, plus de 300% de croissance dans les flux internationaux de biens de consommation et, pour les flux internes, une augmentation de 1200% est prévue. En termes absolus, 310% de croissance dans les flux internationaux représentent un plus grand volume additionnel qu'une augmentation de 1200% des flux domestiques, compte tenu de la taille relative des marchés existants.

Table 4.8: Réseau ferré, prévision de croissance du fret ferroviaire en tonne km transporté entre 2006/2007 et 2031 (par produits de base)

Commodité	Prévision de Taux de Croissance le Plus Faible	Prévision de Taux de Croissance le Plus Elevé
Charbon	-70%	0%
Métaux	-20%	20%
Construction matériels	6%	50%
Les biens de consommation - le transport international	60%	310%
Les biens de consommation - réalisée au pays	200%	1200%
Total fret ferroviaire	13%	140%

4.4.7 Les prévisions de croissance figurant dans la section précédente auront un impact considérable sur le réseau ferroviaire desservant les ports de la zone d'étude. En particulier, la croissance prévue des biens de consommation transportés internationalement conduirait à une augmentation significative de l'activité de fret ferroviaire dans les ports clés à conteneurs (par exemple, Southampton) et à travers le tunnel sous la Manche.

4.4.8 Southampton - des efforts considérables ont été réalisés pour améliorer les capacités du réseau central et des voies de diversion desservant Southampton, et certains d'entre eux commencent maintenant à porter leurs fruits. Avec le système de mise à niveau du gabarit de base maintenant terminé, et certaines routes de diversion à suivre, la capacité à traiter l'augmentation des volumes de conteneurs devrait augmenter considérablement. En utilisant les données d'une vaste enquête des facteurs de charge des trains de conteneurs réalisée par l'Université de Westminster en 2007, et sur la base des modèles de service à ce moment-là, il est théoriquement possible de convoyer 86% de conteneurs de plus (EVP, équivalent vingt pieds) par la conversion de tous les services existants à 72 EVP et de les faire fonctionner à pleine charge. Plusieurs raisons rendent cette approche impossible, mais l'amélioration du gabarit devrait fournir une augmentation considérable des volumes ferroviaires de conteneurs maritimes. Les schémas de liquidation additionnelle du gabarit et des capacités identifiés précédemment devraient permettre une croissance à moyen et long terme. À supposer qu'il y ait une continuité du cadre de planification ferroviaire actuel, l'inclusion dans le réseau stratégique de transport des axes clés de Southampton devrait faire en sorte que les goulets d'étranglement potentiels à plus long terme soient identifiés dans un délai suffisant pour prendre les mesures nécessaires pour assurer la croissance.

- 4.4.9 Eurotunnel II semble y avoir peu de contraintes physiques pour le développement des trains de fret sur 2030. 35 sillons par jour dans chaque sens entre le tunnel sous la Manche et Wembley sur le réseau ferroviaire «classique» sont protégés jusqu'en 2052. Ceci permettrait jusqu'à 10 fois plus de trains de marchandises pouvant être opérés par rapport à la position au début-2011. En outre, l'utilisation proposée de « High Speed 1 » pour la capacité additionnelle d'offres de fret et, surtout, la capacité du réseau pour le fret ferroviaire, à moins de ne pas être en mesure de transporter du trafic à gabarit européen pour la région de Londres (et éventuellement au-delà, au fur et à mesure des disponibilités d'autres lignes). Quant à l'avenir, il semble que la politique, les questions d'organisation et les coûts sont de plus grande importance. Elles ont déjà agi comme une contrainte sur la croissance. Les volumes de services de fret ferroviaire ne se sont jamais remis des problèmes de sécurité et d'asile d'il y a une décennie. Problèmes qui étaient hors du contrôle direct des autorités ferroviaires, mais qui ont considérablement perturbé la circulation des trains de marchandises à travers le tunnel sous la Manche. Les opérateurs ferroviaires affirment également que la taxe d'accès à Eurotunnel pour l'utilisation du tunnel sous la Manche est prohibitif pour de nombreux flux de trafic, tandis que la nature fragmentée des différents réseaux ferroviaires nationaux a également conduit à des problèmes de performances et de coût pour les flux internationaux, bien qu'il y ait eu quelques signes récents d'amélioration à cet égard. Étant donné que les services de fret ferroviaire sont une part très limitée du marché transmanche, estimés par DB Schenker à moins de 2%, il y a une marge importante pour la croissance des volumes de fret ferroviaire si les questions liées à des non-infrastructure sont résolues. Il n'y a pas de contraintes de capacité connue sur le fonctionnement des navettes ferroviaires de fret d'Eurotunnel. Étant donné que cette opération est interne à Eurotunnel, les contraintes qui peuvent survenir sont susceptibles d'être relativement faciles à régler, mais les interactions avec les services de passagers et de fret peuvent entraîner des problèmes de capacité à une date ultérieure, ce qui nécessiterait une enquête plus approfondie. Le niveau de concurrence des ports en provenance du tunnel sous la Manche reste une inconnue, même si les volumes de fret pourraient atteindre les volumes de 2007 si la reprise économique se poursuit. Il semble logique que le commerce du tunnel sous la Manche augmente dans une proportion semblable à celle du commerce des ports du Royaume-Uni, bien que la relaxation des contraintes mentionnées précédemment peut augmenter la part globale du marché.
- 4.4.10 Les perspectives de Thamesport sont moins claires. Le gabarit limité est un peu une contrainte, car il augmente les inefficacités de traitement des grands conteneurs maritimes. En l'absence de l'amélioration du gabarit de la route desservant Thamesport encore engagée, les options pour accroître les volumes de fret ferroviaire sont assez limitées, mais il y a des possibilités résultant de l'amélioration de facteurs de charge, des trains plus longs et / ou des services de trains supplémentaires. Sur la base de l'enquête de 2007 du facteur de charge réalisée par l'Université de Westminster, il serait théoriquement possible d'accroître de 36% le nombre d'EVP en remplissant les trains existants. À plus long terme, si les volumes de conteneurs Thamesport croissent, l'analyse de rentabilité pour améliorer la capacité et la capacité de l'itinéraire de Londres serait de nature à renforcer.

- 4.4.11 Les autres ports - La quasi-totalité de l'attention dans les documents de planification de l'industrie ferroviaire pris en compte dans cette analyse se concentre sur les principaux ports générant actuellement une activité de fret ferroviaire. Ceci est cohérent avec l'objectif d'ensemble d'aménagement du réseau ferroviaire de se concentrer sur le développement des corridors de fret clés. Il est clair que certaines autorités portuaires sont prêtes à établir d'autres services de fret ferroviaire, cependant. Par exemple, le récent investissement dans le nouveau terminal à Portsmouth peut générer une certaine activité, bien que les questions du réseau ferroviaire soient globalement les mêmes que pour Southampton depuis que l'itinéraire principal à partir de Portsmouth rejoint la ligne de Southampton à Eastleigh. Il ya aussi des aspirations à réintroduire des services de fret ferroviaire aux deux ports de Douvres et de Sheerness. Il semble peu probable de constater un changement significatif de l'activité de fret ferroviaire d'ici 2020 dans ces ports non desservis actuellement, mais la situation au-delà de 2020 est moins claire à l'heure actuelle. La future prestation de services de fret ferroviaire à Fowey sera déterminée par les tendances plus larges de l'extraction du kaolin de Cornouailles et de la destination des matières extraites.
- 4.4.12 En ce qui concerne les questions de capacité du réseau, les Stratégies d'Utilisation des Itinéraires (RUS) produites par Network Rail fournissent le plus clairement les contraintes existantes pour les flux de marchandises. Six documents RUS présentent un intérêt pour la zone d'étude: Fret et quatre zones géographiques (sud de Londres, Kent, Sussex, sud-ouest de la ligne principale et le Grand Ouest). Ceux de Kent, du Sussex et de Great Western ont été publiés en 2010 et ont un niveau raisonnable de mise à jour des informations relatives aux contraintes spécifiques du fret, le RUS du sud de Londres date de 2008, mais il est également détaillé.
- 4.4.13 Toutefois, les documents RUS « Main Line Sud-ouest » et « marchandises » été respectivement publiés en 2006 et 2007 et, en plus d'être plus datés, leur niveau de détail est moindre que les plus récents. À la suite de la production du document « Marchandises RUS », il y eu le développement du Réseau Stratégique de Transport (SFN), qui est pertinent pour la zone d'étude, et une mise à jour de l'état des recommandations de chaque document RUS a été publiée en 2010. En combinaison, ces documents fournissent une vue assez complète sur les contraintes actuelles du réseau pour le fret ferroviaire dans la zone d'étude.
- 4.4.14 Le tableau 4.9 résume les lacunes qui ont trait aux itinéraires desservant les ports de la région d'étude et les recommandations associées portées par les documents RUS, avec le statut de chaque recommandation et le calendrier prévu pour la livraison. Il convient de garder à l'esprit qu'il peut y avoir des contraintes supplémentaires ailleurs sur le réseau ferroviaire qui aurait une incidence sur la capacité du rail à fournir des services supplémentaires, mais ceux qui sont affichés dans le tableau représentent ceux qui sont les plus directement concernés.

Table 4.9: Etat des recommandations pertinentes à partir des documents RUS

Lacunes	Recommandations RUS	Etat	Horizon de Réalisation	Ports Concernés
Contraintes de gabarit Southampton	Autorisation de gabarit pour l'itinéraire principal (Southampton – Eastleigh – Reading West – Leamington – Coventry – Nuneaton)	Engagé	2009 – 2014	Southampton (Portsmouth, Poole, Weymouth)
Contraintes de gabarit Southampton – itinéraire de dégage WCML via Andover	Autorisation de gabarit pour l'itinéraire de dégage (Southampton – Laverstock – Andover – Basingstoke)	Engagé	2009 – 2014	Southampton (Portsmouth, Poole, Weymouth)
(Atlantic Line) Capacité de fret et capabilité (ligne Atlantique)	Supprimer le contrôle d'approche à Crofton Road Junction	Engagé	2009 – 2014	Medway
Capacité de fret et capabilité (Redhill)	Activer des locomotives électriques pour utiliser l'itinéraire de dégage du tunnel sous la Manche via Redhill.	Engagé	2009 – 2014	Medway, Newhaven
Capacité de fret et capabilité (HS1)	Utilisation de HS1 pour le fret	Engagé	2009 – 2014	Medway
Capacité de fret Leamington-Southampton	Passage étagé à Reading West Junction	Engagé	2014 – 2019	Southampton
Capacité de fret et capabilité (ligne oust de Londres)	Fournir des boucles de fret sur la ligne ouest de Londres	Non engagé	Au-delà de 2019	Channel Tunnel, Medway
Capacité de fret et capabilité (Itinéraires du tunnel sous la Manche)	Fourniture du gabarit 12W pour le tunnel sous la Manche	Non engagé	Au-delà de 2019	Medway
Capacité de fret et capabilité (Itinéraire est de Maidstone)	Trains de fret plus longs sur les itinéraires du tunnel sous la Manche et améliorations des gabarits.	Non engagé	Au-delà de 2019	Medway
Capacité de fret et capabilité (accès à Grain)	Grain chord. Fourniture de Higham à Grain	Non engagé	Au-delà de 2019	Medway
Contraintes de gabarit à Southampton – itinéraire de dégage WCML via Melksham	Autorisation de gabarit	Non engagé	À déterminer	Southampton
Capacité de fret et capabilité (Grain branch)	Boucles de fret sur la branche Grain.	Non engagé	Ne s'applique pas	Medway

Lacunes	Recommandations RUS	Etat	Horizon de Réalisation	Ports Concernés
Capacité de fret et capabilité (Grain branch)	Fourniture du gabarit W10 à Grain	Retiré	Ne s'applique pas	Medway

4.4.15 Il semble évident que plusieurs améliorations importantes seront mises en œuvre dans la période actuelle de financement du réseau ferroviaire (par exemple en 2014). Notamment l'autorisation du gabarit de W10 pour l'itinéraire de base de Southampton à la West Coast Main Line (WCML) qui a été achevée en Février 2011. Sans surprise, la liste des schémas engagés et proposés est fortement pondérée pour les itinéraires principaux de fret existants connectés au tunnel sous la Manche, Southampton et, dans une moindre mesure, Thamesport sur l'île de Grain, en fournissant ainsi une capacité de réseau supplémentaire à la fois pour un usage quotidien et des objectifs de dégagement. Il n'y a pas de plans spécifiques pour fournir une nouvelle capacité ou des améliorations sur l'un des autres ports de la zone d'étude, ou sur les itinéraires de service.

4.4.16 En parallèle à l'implémentation des RUS (Route Utilisation Stratégies), des progrès considérables ont été constatés avec le développement du SFN (Stratégie Fret Network). Celui-ci prévoit essentiellement un réseau interurbain de base qui :

- Fournirait suffisamment de capacité pour absorber la croissance du fret.
- Chercherait à réduire ou éliminer les conflits de trafic entre le fret et le passager.
- Minimiserait le volume du fret ferroviaire transitant par l'aire de Londres.
- Permettrait des trains plus longs avec des charges par essieu adaptées.
- Offrirait des capacités suffisantes de gabarit.
- Fournirait des itinéraires de dégagement pour chacun des itinéraires principaux et ainsi assurer en permanence une disponibilité du réseau.

4.4.17 Dans le champ de l'étude, la SFN ne comprend que les itinéraires de / vers le Tunnel sous la Manche et Southampton, en se concentrant principalement sur l'amélioration du gabarit et de la capacité des lignes. En plus des programmes déjà engagés, le réseau proposé comprend également l'amélioration du gabarit des voies de Basingstoke et de Reading vers Londres, et la réouverture et le renforcement du gabarit de l'itinéraire d'Oxford à Bletchley, de manière à fournir plus d'options de dégagement pour les trains de conteneurs de / vers Southampton.

4.5 Fret ferroviaire français

Vue nationale générale

4.5.2 Le fret ferroviaire en France a décliné au cours de ces dernières années, avec un mouvement de trains complets de marchandises vers l'extérieur tombant de 27% entre 2008 et 2009. Sur la même période le nombre de trains complets entrants a augmenté de 37%.

4.5.3 Les données officielles sur le commerce par voie ferroviaire avec l'étranger et en intra-européen sont difficile à trouver, et quelques imprécisions de données pourraient exister.

4.5.4 Le gouvernement français a publié des orientations pour démarrer une restauration intense de l'infrastructure de son réseau ferroviaire, afin d'encourager le transfert modal et d'augmenter l'interopérabilité avec les réseaux européens. L'objectif global est de parvenir à un transfert modal de 15% à 16% en 2020 (à partir de la route vers le rail et le fleuve).

- 4.5.5 Les ports et le fret ferroviaire entretiennent des liens très étroits, avec plusieurs ports de la région de l'Arc Manche directement impliqués dans les projets ferroviaires majeurs qui doivent être initialisés par le gouvernement français, les collectivités locales des régions administratives ou les ports eux-mêmes.
- 4.5.6 La majorité des ports est reliée au réseau ferroviaire national, offrant un potentiel significatif de mouvement d'évacuation des marchandises. Un grand nombre de ports prévoit également des améliorations, qui serviront à améliorer l'efficacité du réseau ferroviaire dans son ensemble.
- 4.5.7 Le tableau 4.10 fournit un résumé des connexions nationales et européennes disponibles pour chaque port du champ de l'étude. Les investissements planifiés sont également fournis.

Table 4.10: Connexions ferroviaires des ports français et améliorations

Port	Connexion Avec le Réseau Ferroviaire National	Connexion Avec le Réseau Ferroviaire Européen	Investissements Ferroviaires Planifiés
Boulogne	Oui	Pas de date	
Brest	Oui	No	Projet Combiwest
Caen	Oui	No	
Calais	Oui	Oui (Eurotunnel)	Lancement d'un opérateur ferroviaire de proximité
Cherbourg	Oui	No	No
Dieppe	Oui	No	Améliorations locales portuaires
Dunkerque	Oui	Oui	Rénovation du réseau ferroviaire interne et développement des connexions européennes
Fécamp	Oui	No	Améliorations portuaires locales et connexions indirectes au RTE
Granville	Pas de date	Pas de date	Pas de date
Le Havre	Oui	Oui	Développement des connexions européennes
Le Tréport	Oui	No	Améliorations portuaires locales
Roscoff	No	No	Projet Combiwest
Rouen	Oui	No	Connexion directe au RTE
Saint Brieuc	No	No	No
Saint Malo	Pas de date	No	Améliorations portuaires locales

- 4.5.8 Le projet Combiwest est mis en œuvre par un opérateur de transport combiné de Bretagne et connecte Rennes à Lyon via Macon par traction électrique depuis 2011. La capacité initiale est de 40 conteneurs, et des développements sont prévus pour connecter Morlaix à Rungis en 2012. D'autres ports de l'Arc Manche explorent également la possibilité de se connecter à ce réseau.
- 4.5.9 Les localisations suivantes sont officiellement reconnues comme des goulots d'étranglements et des contraintes pour les flux de fret:

- Le réseau ferroviaire pour desservir directement Le port du Havre.
- Le réseau ferroviaire pour desservir directement Le port de Rouen.
- La ville de Lille, dont les effets de « point noir ou goulot d'étranglement » concernent tous les ports de la partie nord de l'Arc Manche.

4.5.10 Répondre à toutes ces questions est considéré comme essentiel pour atteindre pleinement le potentiel de transport de fret ferroviaire.

4.5.11 Un résumé des récents projets ferroviaires de la France du Nord Ouest est fourni en Annexe F.

Cas d'études portuaires

4.5.12 Des études de cas des projets ferroviaires en cours d'exécution dans les ports du Havre, Rouen, Dunkerque et Calais sont décrits ci-dessous.

Le port du Havre

4.5.13 Le port du Havre est l'un des plus sérieux points noirs de fret ferroviaire dans l'ouest de la France. Ceci est partiellement attribuable à la géographie physique locale.

4.5.14 Le Gouvernement français a décidé d'implémenter une nouvelle ligne ferroviaire à haute vitesse entre Paris et Le Havre, offrant des connections de raccordement aux réseaux ferrés européens

4.5.15 Les capacités, actuelle et future, du réseau ferroviaire desservant le port du Havre sont montrés dans les tableaux 4.11 et 4.12. Le tonnage total opéré chute de 5,6M en 2009 à 3,4M en 2010, avec un futur hub multimodal attendu pour augmenter la capacité à partir de 2013.

Table 4.11: Le Havre - Connections de fret ferroviaires existantes.

Gares Connectées	Ferroviaires	Fréquence Connections Hebdomadaires	des A/R	Nombre de Focs
Le Havre – Bordeaux		5 par semaine		2
La Havre – Chalon-sur-Saône		2 par semaine		1
Le Havre - Cognac		5 par semaine		1
Le Havre - Dijon		5 par semaine		1
Le Havre - Lille		2 par semaine		1
Le Havre - Lyon		7 par semaine		2
Le Havre - Marseille		2 par semaine		1
Le Havre - Milan		5 par semaine		1
Le Havre - Paris Valenton		5 par semaine		1
Le Havre - Strasbourg		4 par semaine		1
Le Havre - Turin		5 par semaine		1

Table 4.12: Le Havre – Investissements de fret ferroviaire

Futurs Plans - Gares / Lignes Ferroviaires	Projet	Future Capacité	Date Planifiée
Le Havre	Multimodal hub	150,000 TEU/année	2013

4.5.16 En résonance avec les évolutions du développement durable sur le fret, le port du Havre prévoit également d'augmenter la part modale des transports ferroviaires et fluviaux. Ceci est illustré dans le tableau 4.13.

Table 4.13: Croissance du transport ferroviaire et fluvial au Havre (2013-30)

Objectives	Augmentation de la Part Modale du Transport Ferroviaire	Augmentation de la Part Modale du Transport Fluvial	Commentaires
2013	10%	10%	Dans la configuration actuelle le port du Havre pourrait opérer jusqu'à 2020.
2015	10.8%	No data	
2020	13%	12%	
2030	No data	13%	

Port de Rouen

4.5.17 Le second sérieux goulot d'étranglement dans l'ouest de la France est sur Rouen. Comme au Havre, ceci est partiellement lié aux limitations imposées par la géographie physique environnante.

4.5.18 Ces contraintes géographiques ont été soulignées par le Directeur Général du Conseil Régional de Haute Normandie lors d'une conférence politique et technique à Bruxelles le 24 mars.

4.5.19 Les données concernant le fret ferroviaire actuel ne sont pas disponibles pour ce port, mais un hub multimodal permettant un volume supplémentaire annuel de 250 trains est planifié pour le futur.

Port de Dunkerque

4.5.20 L'infrastructure ferroviaire de Dunkerque peut être résumée comme suit:

- Elle représente 12% du total du trafic ferroviaire de fret français.
- L'ensemble du réseau ferroviaire interne a besoin d'être rénové.
- Les liens ferroviaires avec l'hinterland environnant a besoin d'être développé.
- D'importants bénéfices pourraient être créés si la station de fret ferroviaire était connecté avec les principaux corridors de fret européens.

4.5.21 Indisponibilité pour Dunkerque de données détaillées décrivant le total des flux.

4.5.22 Le développement proposé du fret ferroviaire au port de Dunkerque est résumé dans le tableau 4.14. Il montre par exemple que le total du fret ferroviaire transporté est donné pour plus que doubler entre 2013 et 2020.

Table 4.14: Développement proposé du fret ferroviaire à Dunkerque

Type de fret (Million Tonnes)	2008		2013		2020	
	Trafic de Transit	Trafic de Rail	Trafic de Transit	Trafic de Rail	Trafic de Transit	Trafic de Rail
Vrac Liquides	1	0	1.1	0	1.4	0
Coal	2.1	1.86	2.65	2.2	4	3.7
Ore	2.9	2.9	1.9	1.9	3.3	3.3
Céréales	1.1	0.09	1.3	0.3	2.5	0.9
Sand	0.5	0	0.6	0	0.6	0
Petit solides en vrac	1.1	0.32	1.2	0.6	1.2	0.5
Voitures	0	0	0.1	0	0.4	0.1
Ro-Ro accompagnée	0	0	0	0	0	0
Ro-Ro non accompagnés	0	0	0.4	0.1	1.6	0.5
Conteneurs	1.7	0.09	2.4	0.8	10	4
Classique	0.4	0.28	0.7	0.5	0.5	0.1
TOTAL	10.	5.54	12.35	6.4	25.5	13.1

4.5.23 Les connexions stratégiques suivantes sont également planifiées pour développer des liens avec les corridors clés européens :

- Etablir un lien avec le corridor « Rotterdam-Anvers-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon »
- Prolonger le corridor « Gênes-Milan-Duisbourg-Anvers-Zeebrugge » via le tunnel sous la Manche en direction des parties nord du Royaume Uni.
- Développer 2 nouvelles liaisons ferrées avec la Belgique, 1 en direction d'Adinderke, l'autre en direction de Strasbourg (le long de la frontière belge)

Port de Calais

4.5.24 Le port de Calais peut être résumé comme suit:

- Le réseau ferroviaire portuaire est virtuellement inexistant.
- La ville a lancé un ambitieux projet "Calais 2015" qui comprend des investissements sur les services ferroviaires fret et passager.

Récapitulatif

4.5.25 La majorité des ports français est liée avec l'infrastructure ferroviaire nationale, bien qu'il y ait eu un récent déclin des volumes transportés par le réseau.

4.5.26 Les ports apparaissent cependant comme suivant la politique gouvernementale pour redynamiser le réseau ferroviaire français. Ainsi de nombreux plans d'améliorations sont préparés et il semble évident que le ferroviaire jouera prochainement un important rôle.

5 Scénarios de croissance

5.1 Contexte du Royaume Uni

5.1.1 De nombreux scénarios pourraient être utilisés pour envisager la future croissance des ports du Royaume Uni, tous basés sur d'autres hypothèses sous-jacentes. Il peut s'agir de documents spécifiques comme des plans directeurs ou des chiffres plus généraux de prévisions des tendances à l'échelle du pays. Toutefois, bon nombre de ces prévisions ont été réalisées avant le ralentissement économique de 2008.

5.1.2 L'équipe économique de CB a cependant développé des scénarios à jour de croissance (par port et fret) en utilisant la méthodologie suivante:

- Collecte de données d'historiques de statistiques (1994-2009) du total du fret mouvementé dans chaque port par catégorie de produits (vrac liquide, vrac sec, LoLo, RoRo, autres) ;
- Collecte sur la même période des pourcentages de croissance du PIB par rapport à l'année précédente.
- Utilisation des méthodes d'analyse de régression pour établir une relation entre la croissance du PIB et la croissance du trafic de marchandises dans les quatre catégories décrites ci-dessus.
- Collecte de prévisions de croissance du PIB pour 2020 et 2030.
- Les relations dérivées dans l'analyse de régression ont été utilisées pour prévoir la croissance future par catégorie de marchandises en utilisant les estimations futures de croissance du PIB.
- Réalisation d'un ajustement pour les développements prévus qui pourraient modifier les prévisions de croissance.

5.1.3 Cette méthodologie produit les taux de croissance suivant pour 2020 et 2030 comme détaillés dans les tableaux 5.1 et 5.2.

Table 5.1: Taux de croissance du fret du Royaume Uni (2020, à partir du référentiel de 2010)

	Conteneurs (Unités)	Vrac Solide (Tonnes)	Vrac Liquide (Tonnes)	Autres (Tonnes)
Dover	34%	16%	N/A	-11%
Falmouth	N/A	16%	-13%	-11%
Fowey	N/A	16%	N/A	N/A
Littlehampton	N/A	16%	N/A	N/A
Medway	39%	16%	-13%	-11%
Newhaven	39%	16%	N/A	N/A
Plymouth	39%	16%	-13%	-11%
Poole	27%	16%	N/A	-11%
Portsmouth	39%	16%	N/A	-11%
Ramsgate	39%	16%	N/A	N/A
Shoreham	N/A	16%	-13%	-11%
Southampton	39%	16%	-13%	-11%
Teignmouth	N/A	16%	N/A	N/A
Weymouth	N/A	N/A	N/A	N/A

Table 5.2: Taux de croissance du fret du Royaume Uni (2030, à partir du référentiel de 2010)

	Conteneurs (Unités)	Vrac Solide (Tonnes)	Vrac Liquide (Tonnes)	Autres (Tonnes)
Dover	75%	27%	N/A	-26%
Falmouth	N/A	27%	-24%	-26%
Fowey	N/A	27%	N/A	N/A
Littlehampton	N/A	27%	N/A	N/A
Medway	80%	27%	-24%	-26%
Newhaven	80%	27%	N/A	N/A
Plymouth	80%	27%	-24%	-26%
Poole	52%	27%	N/A	-26%
Portsmouth	80%	27%	N/A	-26%
Ramsgate	80%	27%	N/A	N/A
Shoreham	N/A	27%	-24%	-26%
Southampton	80%	27%	-24%	-26%
Teignmouth	N/A	27%	N/A	N/A
Weymouth	N/A	N/A	N/A	N/A

5.1.4

Les futures volumes de passagers ont été générés port par port avec une méthodologie similaire à celle utilisée pour le fret. Cela impliquait de regarder les séries historiques à partir des ports (5-10 années précédentes) et d'appliquer les taux dérivés de croissance annuels pour 2020/2030.

5.1.5 Pour tous les ports, les volumes de passagers sont prévus pour chuter de 25% d'ici à 2020 et 42% d'ici 2030. Ceci s'explique par la croissance continue des compagnies aériennes « low cost » ainsi que par le récent ralentissement économique.

5.2 Prévision d'activité portuaire du Royaume Uni

Fret

5.2.2 Le référentiel des mouvements et volumes de fret est résumé dans le tableau 5.4. Les résultats de l'application des facteurs de croissance, calculés dans la section précédente, au référentiel numérique sont mis en évidence dans le tableau 5.3.

Table 5.3: Prévision de croissance du fret du Royaume Uni (2020 et 2030)

Port	Total (Tonnes)			Augmentation (Tonnes)		Augmentation %	
	Baseline*	2020	2030	2020	2030	2020	2030
Dover	433,472	429,188	433,472	-4,284	0	-1.0%	0.0%
Falmouth	930,000	849,176	773,203	-80,824	-156,797	-8.7%	-16.9%
Fowey	773,562	899,385	979,908	125,823	206,346	16.3%	26.7%
Littlehampton	23,357	27,156	29,587	3,799	6,230	16.3%	26.7%
Medway - Sheerness	1,450,000	1,356,192	1,206,242	-93,808	-243,758	-6.5%	-16.8%
Medway - Thamesport	13,149,000	14,136,105	15,007,757	987,105	1,858,757	7.5%	14.1%
Newhaven	303,301	352,634	384,206	49,333	80,905	16.3%	26.7%
Plymouth	1,944,000	1,881,974	1,799,285	-62,026	-144,715	-3.2%	-7.4%
Poole	364,000	423,206	461,096	59,206	97,096	16.3%	26.7%
Portsmouth	3,953,000	3,700,357	3,318,107	-252,643	-634,893	-6.4%	-16.1%
Ramsgate	37,069	43,098	46,957	6,029	9,888	16.3%	26.7%
Shoreham	1,900,000	2,013,622	2,041,935	113,622	141,935	6.0%	7.5%
Southampton	37,578,000	37,245,665	37,459,654	-332,335	-118,346	-0.9%	-0.3%
Teignmouth	400,000	465,061	506,699	65,061	106,699	16.3%	26.7%
Weymouth	0	0	0	N/A	N/A	N/A	N/A

Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E.

5.2.3 Tous les résultats doivent être considérés relativement, avec par exemple, le déclin des 118 346 tonnes à Southampton d'ici à 2030 qui représentent seulement 0,3% des totaux du référentiel de ce jour. La chute de 144 715 tonnes à Plymouth est par exemple plus significative et représente 7% des volumes du référentiel du fret manipulé.

5.2.4 Dans l'attente de l'année 2030, le tableau met en évidence les points clés suivants:

- Des augmentations importantes à Fowey, Newhaven, Poole, Ramsgate, Teignmouth, Shoreham et Littlehampton en raison d'une dépendance actuelle sur le fret en vrac qui est prévue d'augmenter.
- Baisse à Falmouth, Plymouth et Southampton en raison de baisses dans l'importation et l'exportation de vrac liquide, principalement liées à une réduction prévue des importations de pétrole. L'effet à Southampton est toutefois partiellement compensé par des augmentations dans les autres types de marchandises transportées.
- Moins d'activité au Medway Sheerness et Portsmouth en raison de la baisse des importations et exportations «autres».

- Peu de changements à long terme à Douvres du à la variation du type de marchandises transportées.

Table 5.4: Référentiel des imports et exports par catégorie et port (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)

Port	Conteneurs (Tonnes)		Vrac Sec (Tonnes)		Produits Frais (Tonnes)		Vrac Liquides (Tonnes)		Autres (Tonnes)		Véhicules (Tonnes)		Total (Tonnes)	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
Dover			125,558	35,667	272,247								397,805	35,667
Falmouth			120,000	15,000			420,000	370,000		5,000			540,000	390,000
Fowey			27,817	745,745									27,817	745,745
Littlehampton			19,607	3,750									19,607	3,750
Medway - Sheerness				250,000	350,000				450,000		400,000		1,200,000	250,000
Medway - Thamesport	1,568,000	1,570,000	3,323,000	205,000			4,425,000		1,433,000	218,000	349,000	58,000	11,098,000	2,051,000
Newhaven			209,905	93,396									209,905	93,396
Plymouth			295,000	349,000			1,217,000		6,000		43,000	34,000	1,561,000	383,000
Poole			136,000	228,000									136,000	228,000
Portsmouth	118,000	104,000	289,000						582,000	12,000	1,636,000	1,212,000	2,625,000	1,328,000
Ramsgate			37,069										37,069	0
Shoreham			1,200,000				180,000		370,000	150,000			1,750,000	150,000
Southampton	3,614,000	3,986,000	1,024,000	1,022,000	54,000		18,532,000	9,228,000	15,000	103,000			23,239,000	14,339,000
Teignmouth			200,000	200,000									200,000	200,000
Weymouth													0	0
UK Total	5,300,000	5,660,000	7,006,956	3,147,558	676,247	0	24,774,000	9,598,000	2,856,000	488,000	2,428,000	1,304,000	43,041,203	20,197,558
Boulogne			13,744	26,853	3,498		72,292		3,107				92,641	26,853
Brest			1,257,458	464,186			908,124		104,589	81,464			2,270,171	545,650
Caen			352,369	352,369					57,038	57,039			409,407	409,408
Calais									10,566,691	6,783,220			10,566,691	6,783,220
Cherbourg	1,575		20,966	20,036					16,290	9,590			38,831	29,626
Dieppe			291,897					94,520	127,675	59,734			419,572	154,254
Dunkerque			18,060,000	4,609,000			4,477,000	1,151,000	6,475,000	7,942,000			29,012,000	13,702,000

Port	Conteneurs (Tonnes)		Vrac Sec (Tonnes)		Produits Frais (Tonnes)		Vrac Liquides (Tonnes)		Autres (Tonnes)		Véhicules (Tonnes)		Total (Tonnes)	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
Granville				127,289									0	127,289
Le Havre	10,595,651	12,445,790	3,073,187	322,517			37,751,953	4,636,401	686,300	691,694			52,107,091	18,096,402
Le Tréport			234,917	30,227			29,711						264,628	30,227
Roscoff			79,493	3,915					211,249	189,925			290,742	193,840
Rouen			4,342,637	2,341,456			4,012,181	4,701,225	585,574	7,315,018			8,940,392	14,357,699
Saint-Brieuc			231,242	114,655									231,242	114,655
Saint-Malo			977,709	115,895			100,428	925	461,954	314,664			1,540,091	431,484
France Total	10,597,226	12,445,790	28,935,619	8,528,398	3,498	0	47,351,689	10,584,071	19,295,467	23,444,348	0	0	106,183,499	55,002,607

* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E.

5.2.5 Parmi les ports où le fret est prévu d'augmenter au cours des 20 prochaines années, le tableau 5.5 indique une comparaison entre l'augmentation prévue des volumes absolus de fret et la capacité actuelle de réserve dans les ports comme estimée par les opérateurs.

Table 5.5: Croissance prévue du fret du Royaume Uni versus capacité de réserve estimée*

Port	Référentiel de Capacité de Réserve	Augmentation 2020	Augmentation 2030	Capacité de Réserve 2020	Capacité de Réserve 2030
Fowey	N/A	125,823	206,346	N/A	N/A
Littlehampton	170,000	3,799	6,230	166,201	163,770
Medway - Thamesport	-	987,105	1,858,757	N/A	N/A
Newhaven	4,000,000	49,333	80,905	3,950,667	3,919,095
Poole	1,000,000	59,206	97,096	940,794	902,904
Ramsgate	-	6,029	9,888	N/A	N/A
Shoreham	2,000,000	113,622	141,935	1,886,378	1,858,065
Teignmouth	800,000	65,061	106,699	734,939	693,301

* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

5.2.6 Le tableau indique que, selon les estimations, les ports pourront confortablement faire face à la croissance des prévisions futures. Toutefois, il convient de souligner qu'étant donné la nature qualitative de l'évaluation des capacités de production inutilisées, il est probable que les chiffres dans le tableau sont sujettes à une marge d'erreur. En outre, aucune information sur la capacité de réserve a été reçue de Fowey, Medway Thamesport ou Ramsgate.

5.2.7 La comparaison des résultats du tableau 5.5 à la liste récapitulative des contraintes de chacun des ports (tableau 3.3) indique que les mouvements de marchandises : à Fowey, Teignmouth et Poole sont contraints par la congestion du trafic sur l'A36 près de Salisbury, avec des problèmes supplémentaires cités sur l'A350 pour accéder à Poole. Poole est particulièrement susceptible d'être affecté par cette congestion car lors de la consultation il a été indiqué que le fret quittant Poole arrive de toutes les régions du Royaume-Uni, tandis que le fret entrant est destiné à Londres et aux Midlands de l'Est et de l'Ouest. L'efficacité du mouvement des marchandises est donc menacée. En outre, les ports à Shoreham et Teignmouth ont indiqué que la croissance potentielle de l'activité serait limitée par des problèmes de disponibilité foncière.

5.2.8 Il convient de noter que le scénario de croissance centrale testé ici ne comprend pas un transfert potentiel de l'activité de fret à la nouvelle installation London Gateway, qui devrait être pleinement opérationnelle dans un proche avenir. En conséquence, ces prévisions de croissance pourraient être interprétées comme optimistes, bien que les prévisions antérieures faites avant la crise économique de 2008 prévoient une croissance annuelle qui n'est pas évidente dans nos prévisions.

Passagers

5.2.9 Par port, le référentiel passager et le nombre de véhicules sont résumés en table 5.6.

Table 5.6: Référentiel en nombre de passagers et véhicules (Données 2010 si disponibles, Données 2009 dans tous les autres cas)*

Port	Véhicules (Nombre)		Passagers (Nombre)	
	Import	Export	Import	Export
Dover	2,410,179	2,477,420	6,572,970	6,581,668
Falmouth			1,500	1,450
Fowey				
Littlehampton				
Medway - Sheerness				
Medway - Thamesport				
Newhaven	62,113	57,615	127,952	124,382
Plymouth			242,000	242,000
Poole			127,500	127,500
Portsmouth			1,106,000	1,106,000
Ramsgate	69,806	58,557	98,025	88,315
Shoreham				
Southampton	136,945	333,793	618,057	625,406
Teignmouth				
Weymouth	29,631	29,631	99,050	99,050
Boulogne	81,283	78,356	149,345	146,405
Brest			17,074	17,074
Caen	182,643	182,644	510,867	510,867
Calais	801,808	1,082,646	5,134,729	5,098,728
Cherbourg	394,337	466,440	309,705	309,706
Dieppe	30,678	40,981	125,600	128,808
Dunkerque			1,266,000	1,266,000
Fécamp				
Granville			87,132	87,132
Le Havre			131,673	136,990
Le Tréport				
Roscoff	89,190	87,915	268,181	265,954
Rouen			19,665	19,665
Saint-Brieuc				
Saint-Malo	112,035	99,063	505,977	441,447

* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E.

- 5.2.10 Les hypothèses chiffrées de croissance précédemment calculées leurs ont été appliquées, les résultats sont présentés en tableau 5.7.
- 5.2.11 On peut voir que tous les ports de passagers devraient connaître une baisse importante de trafic. Ceci est partiellement dû à l'impact négatif de la récession économique sur le nombre de passagers au cours des dernières années.
- 5.2.12 Il est également important de noter que, globalement au Royaume-Uni, le nombre de passager maritime a décliné depuis le milieu des années 1990 suite à l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994. L'expansion des compagnies aériennes « low cost » a également contribué à cette baisse, et en 2008 par exemple, il y eut 7 fois plus de visites à l'étranger réalisées par des résidents du Royaume-Uni faites par l'air plutôt que par mer (Voyage Tendances 2008, l'International Passenger Survey).

Table 5.7: Mouvements futures de passagers du Royaume Uni par port (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*

Port	Nombre Total de Passagers		
	Baseline	2020	2030
Dover	13,125,000	9,823,084	7,548,096
Falmouth	2,950	2,208	1,697
Fowey	0	0	0
Littlehampton	0	0	0
Medway - Sheerness	0	0	0
Medway - Thamesport	0	0	0
Newhaven	252,334	188,853	145,116
Plymouth	484,000	362,238	278,345
Poole	255,000	190,848	146,649
Portsmouth	2,212,000	1,655,517	1,272,106
Ramsgate	186,340	139,462	107,163
Shoreham	0	0	0
Southampton	1,243,463	930,639	715,107
Teignmouth	0	0	0
Weymouth	198,100	148,263	113,926

* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E

Scénario alternative de croissance fret au Royaume Uni

- 5.2.13 La méthodologie utilisée pour estimer la croissance du Royaume-Uni est réalisée sur base « port par port », et ne reconnaît pas le fait que les volumes des ports croissent et baissent à un rythme semblable à travers la zone d'étude.
- 5.2.14 Cette tendance a été précisée par plusieurs intervenants clés et pour y faire face un scénario de croissance alternative a été développé. Il est fondé sur le rapport final « MDS Transmodal Limited » détaillant les «Mises à jour des prévisions de la demande portuaire du Royaume-Uni en 2030 et sur l'étude de la valeur économique du transbordement » (2007).
- 5.2.15 Cette étude a examiné les prévisions de carburants en vrac et le commerce des voitures, la distribution intérieure des marchandises, la prévision de croissance des produits de base et les impacts du transbordement.
- 5.2.16 Les facteurs de croissance sont résumés dans le tableau 5.8. Il convient de rappeler que ces chiffres ne sont pas spécifiquement portuaire et ont été calculés avant le ralentissement économique.

Table 5.8: Facteurs de croissance de fret du Royaume Uni 2020/2030 (000 tonnes) (MDS Transmodal Ltd)

Type	2010	2020	2030	2020 Augmentation	2030 Augmentation
Vrac liquide	275,764	277,153	282,284	1.01	1.02
Vrac sec	109,414	104,580	110,630	0.96	1.01
Autre	33,817	35,322	36,476	1.04	1.08
Conteneurs	15,271	20,735	27,432	1.36	1.80

5.2.17 La plus forte augmentation devrait se produire dans les mouvements de conteneurs. Le vrac sec diminuera d'ici à 2020, avant de connaître une résurgence à l'horizon 2030 et les liquides en vrac ne cesseront d'augmenter en volume.

5.2.18 Les résultats de l'application de ces facteurs pour chaque port sont indiqués dans le tableau 5.9.

Table 5.9: Croissance alternative par port, Royaume Uni (Données 2010 si disponibles. Données 2009 dans tous les autres cas)*

Port	Total (Tonnes)			Augmentation (Tonnes)		Augmentation (%)	
	Baseline	2020	2030	2020	2030	2020	2030
Dover	433,472	438,465	456,670	4,993	23,198	1.15%	5.35%
Falmouth	930,000	928,237	950,572	-1,763	20,572	-0.19%	2.21%
Fowey	773,562	739,385	782,159	-34,177	8,597	-4.42%	1.11%
Littlehampton	23,357	22,325	23,617	-1,032	260	-4.42%	1.11%
Medway - Sheerness	1,450,000	1,492,360	1,547,133	42,360	97,133	2.92%	6.70%
Medway - Thamesport	13,149,000	14,229,792	15,953,584	1,080,792	2,804,584	8.22%	21.33%
Newhaven	303,301	289,901	306,672	-13,400	3,371	-4.42%	1.11%
Plymouth	1,944,000	1,925,371	1,986,457	-18,629	42,457	-0.96%	2.18%
Poole	364,000	347,918	368,045	-16,082	4,045	-4.42%	1.11%
Portsmouth	3,953,000	4,172,847	4,403,642	219,847	450,642	5.56%	11.40%
Ramsgate	37,069	35,431	37,481	-1,638	412	-4.42%	1.11%
Shoreham	1,900,000	1,871,032	1,958,479	-28,968	58,479	-1.52%	3.08%
Southampton	37,578,000	40,354,384	44,322,834	2,776,384	6,744,834	7.39%	17.95%
Teignmouth	400,000	382,328	404,446	-17,672	4,446	-4.42%	1.11%
Weymouth	0	0	0	0	0	0	0

* Sources et données, voir tableaux 2.1 et 2.2, annexe E.

5.2.19 Dans ce cas, tous les ports avec une forte dépendance du vrac sec connaîtront une baisse en 2020 avant une croissance en 2030.

5.2.20 Tous les ports sont appelés à croître d'ici à 2030, avec la plus forte croissance proportionnelle sur Medway Thamesport, Southampton et Portsmouth. Il s'agit d'une conséquence directe de ces trois postes possédant du fret conteneurisé important, ce qui devrait augmenter d'un facteur de 1,80 en 2030.

- 5.2.21 En termes de tonnage réel, Southampton connaîtrait une croissance de plus de 6 millions de tonnes par an, tandis que Medway Thamesport connaîtrait une croissance de 2,8 millions de tonnes. Le plus petits ports du sud-ouest connaîtront une croissance globalement en ligne avec l'expansion économique locale.
- 5.2.22 Le tableau 5.10 compare ces prévisions de croissance aux capacités portuaires actuelles.

Table 5.10: Futurs volumes de fret du Royaume Uni Versus Capacité actuelle

Port	Capacités Actuelles	Prévisions de Flux à 2030	Capacités de Réserve pour 2030
Dover	-	456,670	-
Falmouth	1,500,000	950,572	549,428
Fowey	-	782,159	-
Littlehampton	170,000	23,617	146,383
Medway - Sheerness	1,740,000	1,547,133	192,867
Medway Thamesport	-	15,953,584	-
Newhaven	4,000,000	306,672	3,693,328
Plymouth	-	1,986,457	-
Poole	1,000,000	368,045	631,955
Portsmouth	-	4,403,642	-
Ramsgate	270,000	37,481	232,519
Shoreham	2,000,000	1,958,479	41,521
Southampton	44,083,000	44,322,834	-239,834
Teignmouth	800,000	404,446	395,554

- 5.2.23 Southampton est le seul port incapable de répondre à l'augmentation prévue de la demande, bien que cela ne devrait pas être surestimé en raison de «l'oubli» de la capacité de réserve qui ne représente qu'une faible proportion du total du fret à manipuler.
- 5.2.24 La note supérieure est la capacité de tous les autres ports du Royaume-Uni à assimiler la croissance des volumes de marchandises. Ceci suggère que l'infrastructure environnante est d'une plus grande importance pour ce qui concerne la manutention des flux du fret futurs plutôt que les capacités réelles du port.

5.3 Contexte français

- 5.3.1 La croissance future dans les ports français a été extrêmement difficile à calculer, pour les raisons suivantes:
- Les plans stratégiques des plus grands ports portent seulement sur un horizon de 5 ans.
 - Les programmes d'investissement sont intégrés dans des contrats nationaux et régionaux, et s'étendent seulement jusqu'à 2013/2015.
 - La crise économique actuelle a provoqué une évolution des marchés de consommation. Cela a conduit les gestionnaires des ports à modifier leurs visions de l'avenir.
 - Le Président de la République française a récemment lancé une nouvelle politique maritime qui n'a pas eu encore le temps de produire ses effets.

5.3.2 À la lumière des limitations, il a été jugé approprié de faire des prévisions jusqu'en 2020 seulement. Elles se fondent sur les facteurs suivants:

- Les déclarations des dirigeants portuaires (y compris Dunkerque, Rouen et Le Havre).
- Un taux de croissance estimé de l'ordre de 1,9% pour la période 2010-2020 a été pris en charge.
- L'important taux de croissance (+45%) sur la demande 2010 de minerai de fer au sein de l'UE
- Le taux de croissance (+21%) de 2010 des importations de coke au sein de l'UE.
- Le taux de croissance (-25%) de 2010 des importations de charbon vapeur à l'intérieur de l'UE.
- Le taux de croissance (-1,44%) de la consommation d'huile/pétrole de 2010 dans l'UE.
- Le taux de croissance (+28%) de 2010 de la consommation de gaz dans l'UE.
- Le taux de croissance (-3,5%) du marché de l'automobile 2010 au sein de l'UE,
- La lenteur du redémarrage du commerce mondial.

5.3.3 Les tableaux 5.11 et 5.12 présentent des sources additionnelles d'information (avec des commentaires) également utilisées dans le calcul final des facteurs de croissance du fret français.

Table 5.11: Scénarios de croissance PREDIT

PREDIT scenarios	2030/2005	Commentaires
Intégration mondiale	+49%	Il semble raisonnable de supposer un taux de croissance entre 25% et 30%. Les augmentations de trafic passagers Transmanche sont directement liés à l'élargissement de l'UE.
Intégration régionale forte	+40%	
Intégration régionale lente	+23%	
Déclin et division	+20%	

Table 5.12: Projections démographiques 2008 d'EUROSTAT pour 2030 et 2050

Scénarios	2005	2030	Augmentation (%)	Commentaires
Eire	4.1	5.1	+25%	Les augmentations de populations sont susceptibles d'impacter l'augmentation du trafic transmanche.
Royaume-Uni	60	69.2	+15%	
France	60.2	68	+13%	

5.3.4 Ceci produit les taux de croissance par port et type de fret comme résumé dans le tableau 5.13.

Table 5.13: Taux de croissance des fret France (2010 à 2020)

	Conteneurs (Unités)	Vrac Solide (Tonnes)	Vrac Liquide (Tonnes)	Autres (Tonnes)
Boulogne	0%	+5%	+20%	N/A
Brest	+3%			
Caen	+5%	+10%	N/A	N/A
Calais	+8%			
Cherbourg	+2%	+6%	N/A	N/A
Dieppe	0%	+7%	+10%	+30%
Dunkerque	+400%	+20%	+5%	+10%
Fécamp	0%	+7%	+12%	+16%
Granville	0%			
Le Havre	+117%	+8%	+5%	+16%
Le Tréport	0%	+30%	+5%	+0%
Roscoff	+0.25%			
Rouen	+8%	+20%	+6%	+8%
Saint Brieuc	0%			
Saint Malo	+0.25%	+8%	+3%	+3%

5.3.5

Les chiffres de la croissance des passagers ont également été calculés, sur la base:

- Du taux de croissance estimé de l'OCDE de 1,9% entre 2010 et 2020, et entre 1,7% et 2% pour 2020 à 2050.
- Le renforcement d'Eurotunnel, et les impacts de cette situation sur la politique commerciale à long terme.
- Les changements dans le comportement des consommateurs en réponse à des difficultés économiques et sociales au Royaume-Uni et sur le continent.
- Les avantages détenus par les ports à passagers historiques, et le renforcement futur de ce positionnement.
- Les analyses numériques des passagers et du fret sur 2030 (Analyses de «Calais 2015 - Débat public»).

5.3.6

Les futurs taux de croissance passager sont résumés dans le tableau 5.14.

Table 5.14: Prévisions de croissance du passagers en France (2020/2030)

Port	2020	2030
Eurotunnel	2%	
Boulogne	0%	
Caen	4%	6%
Calais	2%	3%
Cherbourg	0%	0%
Dieppe	1%	2%
Dunkerque	6%	8%
Granville	0%	0%
Le Havre	8%	10%
Roscoff	10%	15%
Saint Malo	2%	3%

5.4 Prévisions de croissance des ports français

Fret

- 5.4.2 Les facteurs de la croissance française (tableau 5.13) sont appliqués aux volumes de référence du fret français détaillés dans le tableau 5.4. Cela permet de prédire une croissance à l'horizon 2020 pour chaque port en fonction du type de fret manipulé.
- 5.4.3 Les résultats sont mis en évidence dans le tableau 5.15. Il montre à la fois l'augmentation des tonnages totaux gérés par chaque port et la croissance globale en pourcentage que cela représente.

Table 5.15: Prévisions de croissance du fret en France (2020)

Port	Total (Tonnes)		Augmentation (Tonnes)	Augmentation (%)
	Baseline	2020	2020	2020
Boulogne	119,494	135,982	16,488	13.8%
Brest	2,815,821	2,815,821	0	0.0%
Caen	818,815	889,289	70,474	8.6%
Calais	17,349,911	17,349,911	0	0.0%
Cherbourg	68,457	70,949	2,492	3.6%
Dieppe	573,826	659,933	86,107	15.0%
Dunkerque	42,714,000	48,970,900	6,256,900	14.6%
Fecamp	0	0	0	N/A
Granville	127,289	127,289	0	0.0%
Le Havre	70,203,493	99,773,532	29,570,039	42.1%
Le Tréport	294,855	375,884	81,029	27.5%
Roscoff	484,582	484,582	0	0.0%
Rouen	23,298,091	25,789,761	2,491,670	10.7%
Saint-Brieuc	345,897	345,897	0	0.0%
Saint-Malo	1,971,575	2,085,402	113,827	5.8%

- 5.4.4 En termes de tonnage, une croissance importante est attendue au Havre, attribuée à l'importante croissance attendue sur le commerce déjà significatif des conteneurs.
- 5.4.5 Une forte augmentation est également attendue à Dunkerque, qui ne tient même pas compte de l'ajout du trafic de conteneurs. Il devrait se développer rapidement, mais n'a pas été pris dans les chiffres de base.
- 5.4.6 L'augmentation de Rouen est en grande partie par les augmentations attendues de vrac sec, avec les transports de céréales de nature à impulser le commerce.
- 5.4.7 Loin du Havre, la plus forte croissance relative est attendue au Tréport, qui connaît une hausse de la demande de ses services de vrac sec.
- 5.4.8 Une absence de croissance est souvent le reflet d'une absence de données disponibles, plutôt que d'une activité portuaire restant constante.
- 5.4.9 Il n'a pas été jugé opportun de comparer les facteurs de croissance avec la capacité de réserve actuelle car un certain nombre de ports français a exprimé des préoccupations avec les valeurs calculées.

Passagers

- 5.4.10 Les résultats de l'application des prévisions de passager au flux du référentiel existant sont détaillés en tableau 5.16.

Table 5.16: Mouvements futurs de passagers par ports de France

Port	Total Passagers		
	Baseline	2020	2030
Boulogne	295,750	295,750	295,750
Brest	34,147	34,147	34,147
Caen	1,021,734	1,062,603	1,083,038
Calais	10,233,457	10,438,126	10,540,461
Cherbourg	619,411	619,411	619,411
Dieppe	254,408	256,952	259,496
Dunkerque	2,532,000	2,683,920	2,734,560
Fecamp	0	0	0
Granville	174,264	174,264	174,264
Le Havre	268,663	290,156	295,529
Le Treport	0	0	0
Roscoff	534,135	587,549	614,255
Rouen	39,330	39,330	39,330
Saint-Brieuc	0	0	0
Saint-Malo	947,424	966,372	975,847

5.4.11 Les augmentations sont en ligne avec les facteurs de croissance décrits précédemment, ils reflètent les hausses les plus importantes à Dunkerque, Le Havre et Roscoff.

5.5 Plans directeurs des ports

5.5.1 La croissance prévue est également détaillée dans les plans directeurs portuaires. Une attention particulière incite cependant à la prudence dans l'interprétation des chiffres car la majorité des ports du Royaume-Uni sont des propriétés privées, ils défendent donc leur cause individuelle dans une quête de maximisation de leurs profits.

5.5.2 Un résumé des prévisions de croissance et plans de développement détaillés des plans directeurs des ports du Royaume Uni est détaillé ci-dessous (si disponibles)

- **Douvres** - (planification pour la prochaine génération, Direction du Port de Douvres, 2006) - plan à 30 ans pour le port, qui se concentre sur l'expansion à l'ouest en raison de la saturation des accès, de l'occupation foncière à l'est. Les croisières et le commerce des produits frais sont également mis en évidence en tant qu'opportunités pour réduire la dépendance actuelle sur les opérations de base du trafic ferry. Une croissance soutenue est prévue jusqu'en 2034 dans tous les secteurs du commerce (véhicules, passagers, croisières, produits frais et agrégats).
- **Plymouth** - (port de Plymouth, Etude d'une base de données probantes, Atkins, 2010) – Elle décrit différents scénarios futurs, y compris ; la sauvegarde de la position existante, une diversification ciblée, une contraction du commerce et l'expansion des loisirs, une rapide expansion grâce à la réutilisation de terrains vacants et une radicale restructuration.
- **Poole** – La presse locale suggère un investissement 20 à 25 millions de livres, principalement axé sur les bateaux de plaisance et un nouveau quai pour la croisière (par exemple Daily Echo Dorset, 02/09/2011).

- **Shoreham** - (Plan Directeur Shoreham, Shoreham Port, 2010) – Il souligne la nécessité de davantage de foncier portuaire opérationnel, une demande non satisfaite pour des postes de loisirs et des opportunités pour des projets uniques d'énergie renouvelable. Il suggère également que la remise en état majeure n'est pas viable, que les besoins d'accès doivent être améliorés et certaines zones doivent être mises à niveau ou réaménagées. Les étapes dans le plan directeur permettront une croissance de 25% du commerce (en tonnes) d'ici 2026 en mettant l'accent sur 8 domaines clés du port.
- **Southampton** - (ABP port de Southampton Plan directeur 2009-2030) – Il prévoit une augmentation du tonnage total manutentionné de 38.830.000 tonnes en 2005 à 62.663.000 tonnes en 2030. Il sera réalisé par la construction de nouveaux ponts composés pour les voitures dans les docks Est et Ouest ; la construction de hangars supplémentaires de fret ; la remise en service de postes pour accueillir de plus gros, plus profonds navires et l'introduction d'un cinquième terminal de croisière passager.

Diversification future du commerce

5.5.3

La consultation auprès de divers intervenants et des ports a révélé que certains ports vont se diversifier à l'avenir et rechercher des flux de revenus moins traditionnels. Les exemples comprennent:

- Les ports fournissent souvent l'occasion idéale pour des parcs d'éoliennes off-shore, qui deviennent de plus en plus rentables, plus que les approvisionnements en énergie traditionnelle qui s'épuisent. Ceci est également conforme à une tendance générale vers l'utilisation de plus de sources d'énergie durable. Les ports du Royaume-Uni de Newhaven, Ramsgate et Shoreham ont tous mis en œuvre ou sont en train d'examiner la mise en place de telles exploitations.
- L'importance du transport maritime à courte distance devrait augmenter car le transport maritime offre un mode de transport de plus en plus durable et aide à réduire le trafic des routes encombrées du Royaume-Uni. Ceci est appelé à jouer un rôle croissant dans tous les ports du Royaume-Uni, et a également été repris lors de la consultation française avec de nouvelles routes conclues entre Le Havre et Caen pour un volume situé entre 50.000 et 180.000 conteneurs par an.
- Même s'il n'est pas extrêmement rentable pour les ports, l'afflux de passagers de croisière génère des revenus, est important pour l'économie locale. L'expansion de plusieurs ports est basée sur un « plan croisière », allant de Southampton et son accueil de navires de phare tel que le Queen Mary 2, à Falmouth, où un «Projet croisière » a été lancé en 2008 pour augmenter considérablement le nombre de passagers de croisière en accueillant de plus gros navires.
- Plusieurs petits ports du Royaume-Uni ont également suggéré de mettre l'accent sur les activités de loisirs, en mesure de fournir un modèle économique performant par lui-même. Des exemples de cette tendance ont été trouvés à Folkestone et Poole.

6 Les impacts de la croissance

6.1 Commerce transmanche

- 6.1.1 La croissance des échanges transmanche est particulièrement pertinente pour cette étude, car elle impactera les ports des deux côtés de la Manche.
- 6.1.2 Du point de vue du Royaume-Uni, les ports transmanche sont considérés comme étant : Poole, Portsmouth, Newhaven, Dover et Ramsgate. Cela est principalement dû à leur localisation qui permet les passages les plus courts vers la France.
- 6.1.3 Tous les autres ports ouest commercent généralement avec d'autres régions de l'UE et des destinations nord Amérique.
- 6.1.4 Southampton a créé de nombreuses routes commerciales internationales vers l'Extrême-Orient, le Moyen-Orient, l'Afrique, les USA, l'Amérique du Sud ainsi que l'Europe continentale, et donc met moins l'accent sur les passages transmanche. L'autre exception est Shoreham, port de niche. Il est principalement spécialisé dans l'importation de matériaux de construction en provenance d'autres pays européens.
- 6.1.5 Les contraintes sur le développement dans les cinq ports transmanche du Royaume-Uni ont tous été mis en évidence, à savoir les questions routières de Douvres, Portsmouth, Poole, Newhaven et Ramsgate. Ceci est particulièrement pertinent à Douvres, où la concurrence directe est assurée par la réserve de capacité latente du tunnel sous la Manche. Si Douvres ne peut pas assurer un transfert transparent et efficace des marchandises et de passagers, il peut perdre ce commerce.
- 6.1.6 Les principaux ports transmanche en France sont Calais, Dunkerque, Boulogne, Dieppe et Cherbourg, encore une fois principalement de par leur situation géographique (temps de passage limité).
- 6.1.7 La consultation française a suggéré 3 voies d'harmonisation de la gouvernance et de maximisation de la contribution économique de l'Arc Manche:
- Les représentants des secteurs économiques, industriels et commerciaux devraient identifier les besoins complémentaires, les objectifs et la promotion de leur développement.
 - L'intégration accrue entre les représentants et les syndicats des ports de l'Arc Manche.
 - La création de clubs d'entreprises transmanche pour favoriser la promotion de leur développement.
- 6.1.8 A également mis en évidence les orientations suivantes pour développer une identité économique au sein de l'Arc Manche:
- Créer un Forum Economique Arc Manche pour réduire la séparation entre l'Angleterre et la France, et également contribuer à la création d'un réseau de ports locaux dédiés à la navigation sur de courtes distances.
 - Promouvoir la création de syndicats de la mer et de ports pour renforcer les liens économiques au sein de l'Arc Manche.
 - Cartographier entièrement les relations économiques pour en tirer des possibilités de coopération en termes de flux de transport (fluvial et maritime).

- 6.1.9 La situation économique des ports peut également être renforcée par le développement de stratégies interportuaires, réalisées par:
- L'optimisation d'itinéraires avec l'objectif de réduire le nombre de trajets de retour à vide.
 - L'accroissement de la coopération entre Le Havre et Southampton pour améliorer la visibilité globale du complexe de « Channel-Port » qui se nourrit de Londres et de Paris.
 - L'accroissement de la coopération entre tous les ports de l'Arc Manche par le développement d'objectifs communs et partagés (par exemple, le dragage qui profitera à plus d'un port).

6.2 Analyse stratégique économique

Conséquences économiques des flux de passagers et de fret

- 6.2.2 Les ports fournissent à la fois des emplois directs et indirects à l'économie locale. L'emploi direct se présente sous la forme d'emplois liés à l'exploitation du port alors que l'emploi indirect concerne les emplois dans les entreprises qui fournissent des services généraux aux entreprises liées à l'activité portuaire. Les emplois indirects peuvent être plus importants que l'emploi direct - par exemple le port de Douvres prétend représenter 6.700 emplois directs dans le port et 24.000 emplois indirects dans le Sud-est, dont 14.000 sont dans le district de Dover.
- 6.2.3 L'emploi portuaire est proportionnel aux volumes des marchandises transportées. Par conséquent, nous supposons que si le débit de fret augmente de 10%, alors l'emploi (direct et indirect) augmentera également d'une croissance de 10%. Nous supposons également que les ports deviendront plus efficaces au fil du temps, avec une réduction de l'emploi total de 1% par an.

6.3 Propositions d'infrastructures

Appréciation des principaux ports

- 6.3.2 Les projets d'investissement et d'infrastructures sont résumés dans la section suivante. Ils tiennent également compte de la taille relative de chaque port et de leur importance pour l'ensemble de l'économie.
- 6.3.3 Les contraintes actuelles de Southampton et Douvres par exemple reçoivent une pondération plus importante que les contraintes des petits ports car l'économie du Royaume-Uni est d'une plus grande dépendance envers les plus grands ports.

Propositions d'investissements au Royaume Uni

- 6.3.4 Le tableau 6.1 résume les priorités de CB de propositions d'investissement basé sur l'analyse décrite ci-dessus. En général, les contraintes identifiées dans les ports où le fret devrait croître jusqu'en 2030 ont bénéficié d'un rang de priorité élevée, à moins que le volume total des marchandises transportées soit très faible (c.-à Littlehampton et Ramsgate). Les enjeux dans d'autres ports ont été classés comme une priorité moyenne.

Table 6.1: Priorités des investissements du Royaume Uni

Port	Priorité Haute	Priorité Moyenne
Dover	Besoin d'un parc à camions dans le Kent; congestion routière sur la A2 et la A20	Examiner la distribution intérieure à partir de Douvres - de nombreux opérateurs de fret ont leurs centres de distribution à une longue distance du port
Falmouth		Réduire la pauvreté des accès locaux et supprimer la restriction de la hauteur du pont ferroviaire
Fowey	Congestion routière à Salisbury (A36)	
Littlehampton		Creuser « la barre à terre » pour permettre l'accès hors marée haute
Medway Sheerness	-	Rechercher d'autres solutions pour accroître les espaces opérationnels
Medway Thamesport	- Enjeux à confirmer	Enjeux à confirmer
Newhaven	Gérer les questions de déplacement local plus efficacement - aidera au bon fonctionnement du port, et également facilitera les applications de planification future	Attirer un financement pour l'investissement
Plymouth	Enjeux à confirmer	Enjeux à confirmer
Poole	Congestion routière à Salisbury (136°) et à l'approche par la A350	
Portsmouth	Essayez et assurer un plus grand espacement des temps d'arrivée des bateaux pour réduire les pointes de flux de trafic	
Ramsgate		Congestion routière sur l'A299; manque de foncier; recherche de moyens de développement tout en préservant la zone locale environnementale
Shoreham		Recherche de nouveaux moyens pour accroître l'espace opérationnel
Southampton	Congestion routière sur A33/A3025; Congestion routière à Salisbury (A36)	

Port	Priorité Haute	Priorité Moyenne
Teignmouth	Congestion routière sur A36; Recherche de nouveaux moyens pour accroître l'espace opérationnel ; dialogue accru avec les collectivités locales pour trouver des compromis sur les questions de planification	
Weymouth		Recherche de nouveaux moyens pour accroître l'espace opérationnel ; dialogue accru avec les collectivités locales pour trouver des compromis sur les questions de planification

France : proposition d'investissements

6.3.5 Les priorités d'investissement françaises sont détaillées dans le tableau 6.2

Table 6.2: France : investissements prioritaires

Port	Priorité Haute	Priorité Moyenne
Boulogne	Mettre en place de nouvelles lignes maritimes pour réduire la dépendance actuelle sur les routes existantes	Installer une nouvelle grue et développer un nouvel entrepôt en 1 an
Brest	Intégrer le réseau ferroviaire "Combiwest". Développer une compagnie ferroviaire portuaire	
Caen	Poursuite des investissements en technologie. 2011-2012: Extension du terminal ferry: foncier de 4,2 ha avec 280 places pour les camions et remorques non accompagnées (large de 4 m; Long de 13,50 m) Fin 2011 : développement d'une navette maritime régulière de transport de conteneurs entre Le Havre et Caen.	
Calais	Implantation d'un espace intermodal et augmentation de la capacité de stockage des voitures	2017: implantation du projet "Calais 2017" (début des travaux en 2015)
Cherbourg	Le port a créé une aire de 8 ha pour le stockage et le traitement des marchandises en vrac. Extension vers le sud sur 6 ha. Disponibles Nouvelle zone disponible pour les ferrailles (2,5 ha.) Projets d'éoliennes et de turbines hydrauliques océan - 20 à 25 ha dans une première étape.	
Dieppe	L'hébergement du grand projet éolien offshore (140 turbines) avec une station-service pour accueillir 6 bateaux de servitude. Le développement du trafic spécifique dans l'arrière-pays.	L'hébergement du grand projet éolien offshore (140 turbines) avec une station-service pour accueillir 6 bateaux de servitude. Le développement du trafic spécifique dans l'arrière-pays.
Dunkerque	Développement des transports terrestres (2009-2013)	
Fécamp	L'autorité portuaire a récemment développé un plan stratégique d'investissement pour 2020/2030. L'information sur les priorités d'investissement est cependant indisponible.	
Granville		
Le Havre		
Le Tréport	Désenclaver le port par amélioration des liaisons routières.	
Roscoff	Intégration au réseau ferré "Combiwest". Création d'un quai additionnel de 100 m. de long.	
Rouen	-	

Port	Priorité Haute	Priorité Moyenne
Saint-Brieuc	Nouveau port en eau profonde et terminal à partir de 2015.	
Saint-Malo	Restructuration des zones de circulation et de travail et repositionnement du terminal ferry. Intégration au réseau ferroviaire « Combiwest » Développement d'une compagnie ferroviaire privée. Intégrer un nouvel embranchement ferroviaire	

7 Résumé des résultats

7.1 Conclusions

Le demande de fret

- 7.1.2 Les ports de l'Arc Manche de Southampton, Medway, Le Havre, Rouen, Dunkerque et Calais traitent actuellement les plus gros volumes commerciaux, avec le trafic passager dominé par les ports de Douvres et Calais qui offrent des économies de temps de passage compte tenu des courtes distances.
- 7.1.3 L'importance des ports de niche a été mis en évidence, et même si les volume totaux du tonnage est moindre, ils sont généralement très liés aux industries locales et donc leur bon fonctionnement est fondamental.
- 7.1.4 Deux scénarios de croissance ont été développés pour les ports du Royaume-Uni, le premier examen de croissance sur base « port par port » suggère que le vrac sec augmenterait en importance en 2020 et 2030. Cela signifie que plusieurs petits ports tels que Fowey, Littlehampton, Newhaven, Poole, Ramsgate et Newhaven pourraient connaître une croissance substantielle en raison de leur dépendance à l'égard de ce type de trafic. La même méthode conduit également à une baisse continue du nombre de passagers dans tous les ports à passagers du Royaume-Uni inclus dans l'étude.
- 7.1.5 Un second scénario de croissance plus optimiste montre une croissance dans tous les ports du Royaume Uni même si pour certains un déclin court terme jusqu'à 2020 est envisageable.
- 7.1.6 Les Plans Directeurs Portuaires prévoient généralement une croissance nettement plus élevée que celles des prévisions économiques
- 7.1.7 L'analyse française prévoit une augmentation importante dans le commerce des conteneurs sur Dunkerque et Le Havre, et des niveaux élevés de croissance au Tréport, à Dieppe et Boulogne. La croissance du trafic passagers a également été prévue d'augmenter significativement dans la plupart des ports de passagers français avec une concentration probable sur quelques ports spécialisés.
- 7.1.8 Les estimations de la croissance future rapprochées de la capacité du port semblent indiquer l'absence de pénurie de capacités dans les ports du Royaume-Uni, même si les données ont été très subjectives. Les données françaises n'étant pas disponibles. Cependant, d'après les informations recueillies, il est suggéré que certaines contraintes de l'arrière-pays routier et ferroviaire doivent être améliorées si le mouvement des plus grands volumes de marchandises doit être assimilé.
- 7.1.9 L'importance de cette approche augmentera à mesure que les méthodes de livraison juste-à-temps seront favorisées, et que les plus grandes demandes s'expriment sur l'importation et l'exportation de produits frais.
- 7.1.10 Pour ce faire, différents points chauds routiers ont été identifiés et doivent être abordés au Royaume-Uni. Les améliorations à Douvres (A2, A20) et Southampton (A33, A36, A3025) devraient avoir la priorité en raison de l'importance stratégique de ces ports, avec l'a36 qui présenterait l'avantage supplémentaire d'améliorer l'accès à tous les ports dans le sud-ouest.

- 7.1.11 En France, plusieurs questions clés sont identifiées et mettent l'accent sur le réseau ferroviaire, et il est encourageant de voir que de nombreuses initiatives porteuses d'investissements sont à l'origine de nombreuses améliorations. Des améliorations supplémentaires sont prévues dans la majorité des ports.

Fret ferroviaire

- 7.1.12 L'analyse du fret ferroviaire au Royaume-Uni a révélé que l'activité existante du fret ferroviaire dans les ports de la zone d'étude est fortement concentrée sur seulement quelques endroits. Lorsqu'il est fait usage du réseau ferroviaire britannique, le trafic de conteneurs maritimes à Southampton est actuellement dominant, et le tunnel sous la Manche ainsi que Thamesport génèrent également des flux considérables de trafic.
- 7.1.13 Il y a également un flux important de trafic de navette à travers le tunnel sous la Manche, mais il est indépendant de l'infrastructure Eurotunnel. Un certain nombre d'autres ports sont actifs pour manutentionner des produits de base dédiés par chemin de fer, notamment les agrégats via les terminaux de l'île de Grain et le kaolin à Fowey. Un certain nombre d'autres ports ont des liaisons ferroviaires existantes, mais elles ne sont pas en cours d'utilisation.
- 7.1.14 La combinaison des procès de « Network Rail Route Stratégie d'Utilisation » et les actions propres à « Stratégie Fret Network » semblent traiter la plupart des questions concernant la capacité et la capabilité du réseau, prévues pour la période de 2020. Alors qu'une croissance très importante de l'activité fret ferroviaire est prévue pour 2030/31, les processus en place fournissent un moyen bien structuré par lequel les futures contraintes peuvent être identifiées ; des mesures de réduction possibles évaluées à l'avance sur des problèmes apparaissant, et la poursuite d'une telle approche sera bénéfique. En particulier, le programme d'amélioration de gabarit pour les liaisons desservant Southampton et la sauvegarde d'un grand nombre de sillons fret entre le tunnel sous la Manche et Londres fournissent les capacités d'infrastructure ferroviaire pour la croissance considérable du volume de marchandises desservant ces deux grands générateurs de trafic. En ce qui concerne les services du Tunnel sous la Manche, les questions indépendantes de l'infrastructure sont actuellement une contrainte plus importante sur le volume de l'activité de fret ferroviaire. Donc les niveaux de trafic afin à venir dépendent de la façon de surmonter ces contraintes.
- 7.1.15 De ce constat, il semble probable que l'écrasante majorité de l'activité de fret ferroviaire desservant les ports de la zone d'étude continuera d'être traitée le long de la côte entre Southampton et le groupe des ports Medway. L'une des principales incertitudes à l'heure actuelle est la mesure dans laquelle d'autres ports tels que Portsmouth ou Sheerness peuvent être en mesure de générer des volumes ferroviaires dans le moyen et long terme.
- 7.1.16 Des études ont également montré que Southampton en particulier, pourraient transmettre d'importants volumes ferroviaires de conteneurs maritimes en suivant les schémas engagés d'amélioration de gabarit. En revanche, le développement futur de Thamesport est susceptible d'être freiné par son gabarit limité.
- 7.1.17 En France, la majorité des ports est étroitement liée à l'infrastructure ferroviaire nationale, même s'il y eu une baisse récente et que les volumes traités ont diminué.
- 7.1.18 Les ports examinés se développent cependant conformément à la politique gouvernementale de redynamisation du réseau ferroviaire français. En tant que tel un grand nombre de plans d'amélioration ont été proposés et il est probable que les chemins de fer joueront un rôle toujours plus important dans l'avenir.

- 7.1.19 Une recommandation clé est l'établissement de coopérations accrues entre les ports français et britanniques afin qu'ils travaillent ensemble pour atteindre des objectifs communs. Cela pourrait être encouragé par des associations de la Manche, visant à rassembler les autorités portuaires. Ports français et britanniques sont peu susceptibles d'être en concurrence les uns avec les autres.
- 7.1.20 Des programmes d'investissement mixte devraient également être envisagés au profit à la fois des ports du Royaume-Uni et des ports français. Si une route commerciale établie entre deux ports, et que seulement l'un des deux réalise des améliorations, il peut être difficile d'accroître les volumes d'échanges globaux. Toutefois, si les améliorations d'infrastructure sont à la fois réalisées au Royaume-Uni et en France, « in fine » le transport global de marchandises peut être amélioré.

7.2 Les prochaines étapes

7.2.1 Les travaux futures devraient intégrer les points suivants:

- Poursuivre la coopération avec les parties prenantes et les ports pour créer un ensemble final complet de données à partir duquel des conclusions pourront être tirées.
- L'accent doit demeurer sur le fret plutôt que sur les passagers. Cela est dû à la plus grande importance économique du fret et à la diminution du nombre de passagers .
- Une méthode doit être élaborée pour normaliser les différentes méthodes portuaires utilisées pour décrire les mouvements de véhicules.
- L'objectif de l'étude pourrait être affiné afin d'inclure seulement les routes commerciales de la Manche.
- Des mesures visant à accroître la coopération entre Royaume-Uni et les ports français, la maximisation et l'optimisation des opérations transmanche, devraient être développées.
- Les scénarios prospectifs (économiques, réseaux de transport, démographiques) de l'EU devraient être intégrés sur la maille des trafics transmanche avec un objectif de cohérence méthodologique (logiques des analyses, méthodes de calcul, comparaisons).
- Les axes d'analyse correspondants au renouveau de la politique maritime de la France à partir du Havre ainsi qu'à la valorisation mondiale de l'Axe Seine sont à traiter de manière spécifique compte tenu de l'importance des flux transmanche qui y sont associés ainsi que des coopérations à développer avec les ports du Royaume Uni en face du Havre.

Annexe A – Liens des plans directeurs des ports et sélection de statistiques françaises

Plans directeurs : liens.

Dover – Planning for the next generation, Dover Harbour Board, 2006:

http://www.doverport.co.uk/_assets/client/images/collateral/first%20round%20consultation.pdf

Plymouth – Port of Plymouth Evidence Base Study, Atkins, 2010:

http://www.plymouth.gov.uk/port_of_plymouth_final_report_volume1.pdf

Shoreham - Shoreham Port Masterplan, Shoreham Port, 2010:

<http://www.shoreham-port.co.uk/Masterplan>

Southampton – ABP Port of Southampton Master Plan 2009-2030:

http://www.hythe-hants.org.uk/PDF_Files/ABP_Master_Plan_2009.pdf

Annexe B – Questionnaire des ports

Annexe C – Questionnaire transporteurs

Annexe D - RHA points noirs

Annexe E – Sources additionnelles des données portuaires

Annexe F - Résumé des améliorations du réseau ferroviaire français
