



Miguel Pericetti / iStockphoto.com

MOBILITÉ

Octobre 2021 • www.institutparisregion.fr

8

PORTS MARITIMES TRANSMANCHE
(DUNKERQUE, CALAIS, DIEPPE,
LE HAVRE, CAEN, CHERBOURG,
SAINT-MALO ET ROSCOFF)

1

LIEN FIXE : CALAIS

90%

DU TRAFIC TRANSMANCHE DANS LA
ZONE DU DÉTROIT DU PAS-DE-CALAIS

ÉCHANGES TRANSMANCHE
FRANCE - ROYAUME-UNI :

2,8 millions

DE CAMIONS ET REMORQUES
PAR AN PAR FERRIES

1,6 million

PAR AN PAR LE TUNNEL SOUS
LA MANCHE

BREXIT : QUELS IMPACTS SUR LE FRET TRANSMANCHE ET SUR L'AXE SEINE ?

COMPTE TENU DE SON INSULARITÉ, LA SORTIE DU ROYAUME-UNI DE L'UNION DOUANIÈRE EUROPÉENNE N'EST PAS SANS CONSÉQUENCE SUR L'ORGANISATION DES FLUX DE MARCHANDISES TRANSMANCHE. EN EFFET, SI LE ROYAUME-UNI ET L'UNION EUROPÉENNE SE SONT ENFIN ENTENDUS, LE 24 DÉCEMBRE 2020, SUR UN ACCORD DE COMMERCE, ENTRÉ EN VIGUEUR LE 1^{ER} JANVIER 2021, DE NOUVEAUX CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES ONT ÉTÉ MIS EN PLACE. ILS POURRAIENT SE TRADUIRE PAR UNE MODIFICATION DE L'ACTIVITÉ DES PORTS TRANSMANCHE FRANÇAIS ET, PARTANT, DES FLUX CONTINENTAUX.

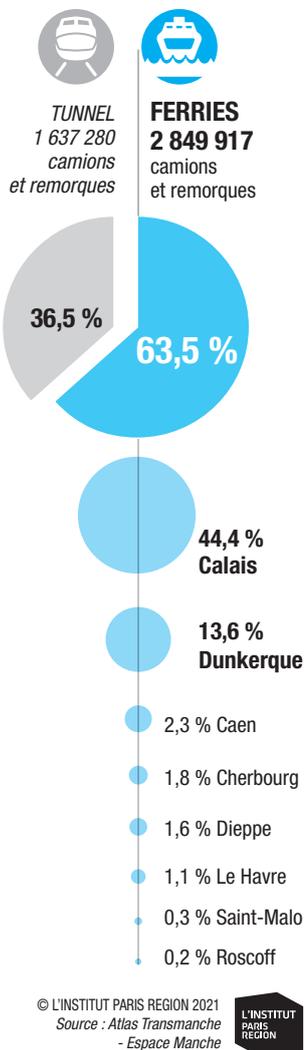
La mise en œuvre partielle du Brexit, au 1^{er} janvier 2021, et la crise de la Covid-19 ont impacté le transport maritime transmanche même si, courant 2021, le trafic était redevenu quasiment normal. En attendant que d'autres mesures du Brexit soient mises en application en 2022, les compagnies tentent de conserver leurs marchés et, pour cela, modifient leurs offres, malgré un manque de visibilité.

Les échanges de marchandises entre la France et le Royaume-Uni se font par le mode maritime et par le tunnel sous la Manche. Ils représentent un flux annuel d'environ 4,5 millions de camions et remorques. Les ferries en transportent un peu moins des deux tiers, soit 2,8 millions de camions et remorques. Le tunnel sous la Manche, mis en service en 1993, en transporte un gros tiers (1,64 million de camions et remorques), et sa part relative est stable.

HUIT PORTS FRANÇAIS ET UN LIEN FIXE

Du côté français, huit ports assurent les liaisons transmanche (voir carte) : deux dans les Hauts-de-France (Dunkerque et Calais, avec, à Calais, en plus du trafic ferries, le lien fixe d'Eurotunnel), quatre en Normandie (Dieppe, Le Havre, Caen et Cherbourg) et deux en Bretagne (Saint-Malo et Roscoff). Du côté britannique, plusieurs ports sont spécialisés dans le trafic transmanche en lien avec les ports français : Plymouth, Poole, Portsmouth, Newhaven et Douvres. Du côté irlandais, il s'agit des ports de Cork, Rosslare et Dublin.

Trafic transmanche France - Royaume Uni en 2017



Du côté français, en ce qui concerne seulement le trafic ferries, le port de Calais (premier port européen pour les passagers et quatrième port français de marchandises) est, de très loin, le premier port transmanche (70 % du trafic ferries), suivi de Dunkerque (21 %). La zone du détroit du Pas-de-Calais est naturellement la plus fréquentée, car elle offre le plus court passage entre la Grande-Bretagne et la France (moins de 45 km).

Les ports normands arrivent loin derrière, avec le port de Caen (4 %), puis ceux de Cherbourg, Dieppe et Le Havre (30 000 à 50 000 camions et remorques chacun). Les ports bretons de Saint-Malo et de Roscoff ferment la marche. Les ports allant de Dieppe à Roscoff ne concentrent donc qu'un trafic marginal, d'environ 5 % de l'ensemble du trafic transmanche (ferries et tunnel).

L'ADAPTATION DES PORTS FRANÇAIS AU BREXIT

Les ports français, où transitent quotidiennement des milliers de camions à destination et en provenance du Royaume-Uni, se sont préparés au Brexit et à de possibles congestions générées par les nouvelles formalités aux frontières. Pour maintenir la fluidité du passage portuaire et éviter la saturation des terminaux maritimes, ils ont mis en place des infrastructures physiques et numériques destinées à faciliter les nouveaux contrôles (douanes, services vétérinaires et sanitaires, police aux frontières...). Ainsi, la douane française a développé une solution technologique innovante, « la frontière intelligente », permettant aux opérateurs d'automatiser le passage de la frontière par les poids lourds. Cette solution est basée sur l'anticipation des formalités en douane avant d'arriver au poste-frontière.

Plusieurs ports de part et d'autre de la Manche ont également créé des zones de stationnement supplémentaires pour accueillir les camions en amont des terminaux des ferries et en attente de leurs documents de douane.

Au début de l'année 2021, le trafic a été réduit de moitié du fait du surstockage qui avait été effectué par les entreprises britanniques au dernier trimestre 2020. Aussi les premières semaines de l'année 2021 se sont-elles passées de manière fluide. Quatre mois plus tard, en mai 2021, selon le directeur interrégional de la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) des Hauts-de-France, le trafic avait retrouvé 90 % de son niveau d'avant le Brexit.

Mais, s'il n'y a pas de congestion à proprement parler, les chaînes logistiques se sont allongées de plusieurs jours et les nouvelles procédures ne sont pas sans impact sur les coûts de transport.

LE REPOSITIONNEMENT DES COMPAGNIES MARITIMES

Cinq compagnies maritimes – Brittany Ferries (France), Irish Ferries (Irlande), Stena Line (Suède), DFDS Seaways (Danemark) et P&O Ferries (Royaume-Uni) – proposent une douzaine de lignes régulières pour le transport transmanche de fret.

Plus de 80 % de ces liaisons sont concentrées dans le détroit du Pas-de-Calais, desservies par DFDS Seaways et P&O Ferries.

Avant le Brexit, ces compagnies assuraient au total plus de 60 liaisons quotidiennes sur l'ensemble de la Manche. En prévision du et depuis le Brexit, les compagnies ont modifié leurs offres. Certaines ont suspendu des liaisons et en ont ouvert d'autres. Ainsi, Brittany Ferries a suspendu les lignes Saint-Malo – Portsmouth et Cherbourg – Poole en 2020. En parallèle, la compagnie avait prévu trois rotations supplémentaires par semaine entre Cherbourg et Portsmouth, mais elle a dû suspendre cette liaison du fait de la fermeture de la frontière pendant plusieurs mois dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19. Ce n'est qu'en juin 2021 qu'elle l'a remise en service, à raison d'une rotation par semaine, principalement pour le fret, dans un premier temps. DFDS, pour sa part, a mis en service, en janvier 2021, une troisième rotation quotidienne entre Dieppe et Newhaven. Quant à la compagnie Irish Ferries, elle a complété son offre de fret, qui se composait de deux liaisons entre l'Irlande et l'Angleterre et d'une liaison entre la France et l'Irlande (Cherbourg – Dublin), par une liaison entre Calais et Douvres en juin 2021.

LES LIAISONS AVEC L'IRLANDE, UN NOUVEL ENJEU

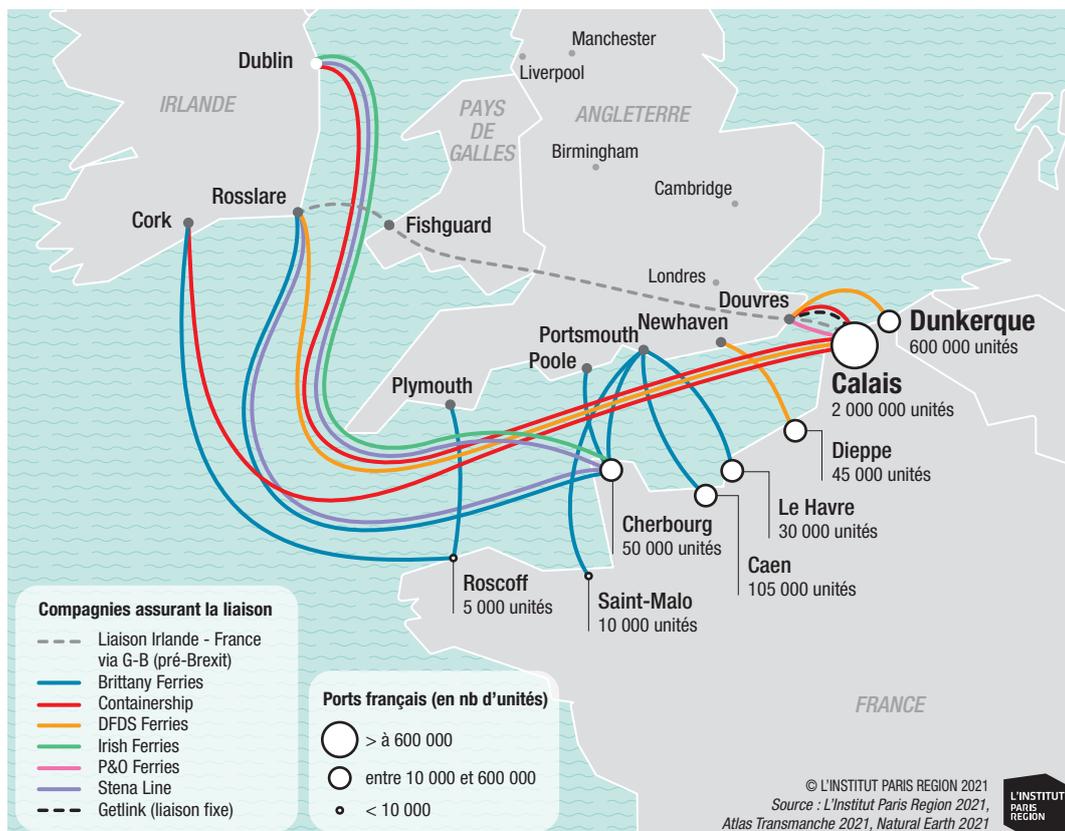
Mais les évolutions les plus marquantes concernent les liaisons qui se mettent en place avec l'Irlande, dans le but de ne plus transiter par la Grande-Bretagne et d'éviter ainsi les passages en douane à l'entrée et à la sortie du Royaume-Uni. En effet, avant le Brexit, pour rejoindre la France, les chauffeurs irlandais embarquaient au port de Rosslare, au sud-est de l'Irlande, et débarquaient au port de Fishguard, au Pays de Galles. Ils traversaient ensuite par la route le sud de l'Angleterre et embarquaient à Douvres pour Calais. Désormais, l'itinéraire direct par la mer revêt un nouvel intérêt, même si contourner le Royaume-Uni n'est pas sans conséquence sur l'organisation des chaînes logistiques (notamment pour les produits périssables), car le temps de transport est beaucoup plus long : un trajet de Dublin à Dunkerque par le Royaume-Uni ne prend que 13 heures environ, alors que la traversée Rosslare – Dunkerque, par exemple, dure 24 heures. Bien que le trafic avec l'Irlande soit faible, la compagnie DFDS a décidé de mettre en place, dès le 2 janvier 2021, trois navires sur la liaison Dunkerque – Rosslare, avec pour l'instant six départs hebdomadaires depuis chacun de ces deux ports.

Stena Line, le plus grand opérateur de la mer d'Irlande, a doublé ses services sur la liaison Cherbourg – Rosslare et suspendu certaines traversées vers la Grande-Bretagne après la forte chute des volumes de fret en janvier 2021.

Irish Ferries, qui desservait la ligne Roscoff – Rosslare depuis 1995, a suspendu ce service et repositionné son bateau de grande capacité sur la ligne Cherbourg – Dublin.

La compagnie Brittany Ferries, déjà présente au Havre avec la liaison Le Havre – Portsmouth, dont

Les lignes transmanche au départ de la France



LE BREXIT

Le Brexit (« British exit ») est le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne (UE) depuis le 31 janvier 2020 après avoir été pendant 47 ans un État membre. Selon les termes de l'accord de retrait du Brexit, l'Irlande du Nord continue de participer au marché unique européen en ce qui concerne les marchandises, et d'être un membre *de facto* de l'union douanière de l'UE.

le trafic a fortement décliné, envisage d'ouvrir une deuxième liaison au départ du Havre vers Rosslare. D'autres compagnies, qui jusqu'alors n'avaient pas de lignes vers l'Irlande, ont mis en place des liaisons. Parmi elles, Containership, filiale de CMA-CGM, spécialisée dans le transport maritime de conteneurs, en a ouvert deux au départ de Dunkerque en novembre 2020, l'une vers Cork et l'autre vers Dublin, assurées par un navire d'une capacité de 900 conteneurs. Ce service ne consiste, pour le moment, qu'en une liaison hebdomadaire.

Ces nouvelles liaisons et pratiques vont-elles se développer ? Aujourd'hui, le trafic direct entre la France et l'Irlande a notablement augmenté. Ce mouvement sera-t-il pérenne ? La concurrence que les ports se livrent en permanence s'est exacerbée à l'occasion du Brexit et de la crise sanitaire liée à la Covid-19. On ne sait pas, pour l'heure, quelle sera l'ampleur de cette redistribution des trafics fret entre les ports de la Manche.

À CHAQUE PORT SA STRATÉGIE

Bien que ce soient les compagnies maritimes qui décident des ports où elles vont développer ou non des liaisons, les ports tentent de peser sur ces décisions et investissent pour attirer des escales, comme offrir aux compagnies maritimes les meilleures conditions possible et leur permettre d'assurer leurs liaisons avec le maximum de fluidité. Dans le nouveau contexte du Brexit et de la crise sanitaire, les ports normands et bretons veulent jouer leur carte.

Cherbourg, qui est déjà le premier port transmanche pour les échanges de fret avec l'Irlande, est peut-être le port qui va le plus bénéficier de ces réorganisations. Avant le Brexit, le trafic y était réparti à parts égales entre l'Irlande et la Grande-Bretagne. Désormais, Cherbourg s'orienterait davantage vers l'Irlande. Des investissements y ont été effectués pour réorganiser le terminal transmanche et aménager de nouveaux postes douaniers. En conséquence, dès le début de l'année 2021, trois compagnies (Irish Ferries, Stena Line et Brittany Ferries) ont positionné à Cherbourg davantage de navires, et des navires plus capacitaires. De plus, le port de

Répartition des flux entre l'axe Nord et l'axe Seine



UN ACCORD QUI NE SUPPRIME PAS LES FORMALITÉS AUX FRONTIÈRES

Malgré l'accord signé le 24 décembre 2020 entre le Royaume-Uni et l'UE, les formalités douanières et les autres démarches à effectuer par les importateurs-exportateurs pour prouver la conformité des produits aux normes du pays de destination n'ont pas disparu. Ces formalités renchérissent les coûts du commerce entre le Royaume-Uni et l'UE, mais aussi rallongent les délais de transport, ce qui peut amener les entreprises à réviser leurs schémas logistiques. À noter : le Royaume-Uni a choisi de ne pas imposer certaines formalités douanières à la frontière aux importations en provenance de l'UE jusqu'en juillet 2021 et d'autres jusqu'au 1^{er} janvier 2022.

Cherbourg pourrait se voir desservi par la première autoroute ferroviaire de la façade atlantique, qui relierait Cherbourg à Bayonne. Sa mise en service, prévue en 2022, pourrait ainsi créer un nouveau corridor entre le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Espagne.

Dieppe, Caen et Le Havre se sont également préparés aux changements, mais, à l'inverse de Cherbourg, ils ne desservent pas l'Irlande et n'ont de liaisons qu'avec l'Angleterre.

En Bretagne, les ports de Roscoff et de Saint-Malo espèrent également attirer de nouvelles liaisons et s'intégrer aux nouvelles routes logistiques avec l'Irlande. Mais la compagnie Brittany Ferries, qui a mis en place la nouvelle ligne Roscoff – Cork, est actuellement en difficulté.

Enfin, le port de Calais entend bien rester leader sur le trafic transmanche. De fait, en préparation du Brexit, le port a investi 860 millions d'euros (dont 270 millions d'euros de financement public) pour changer de dimension, avec la construction notamment de trois nouveaux postes d'accostage afin d'accueillir des ferries de nouvelle génération de plus de 200 mètres de long. De son côté, le groupe Getlink y a consacré 47 millions d'euros pour construire un parking de 260 places et un bâtiment pour les formalités liées au passage de la frontière. Le port de Calais présente l'avantage d'être équipé de deux terminaux d'autoroute ferroviaire : celui de VIA, filiale de la SNCF, reliant l'Espagne (via Le Boulou) et l'Italie (via Orbassano, près de Turin) à la Grande-Bretagne, ainsi que celui de « CargoBeamer »¹, mis en service en juin 2021, avec une liaison Calais – Perpignan quatre fois par semaine et, depuis septembre, une seconde liaison Calais – Domodossola (Italie). Ces liaisons contribuent à renforcer l'attractivité du port de Calais, d'autant plus que la qualité des dessertes terrestres multimodales – et donc ferroviaires – est un facteur de compétitivité important des ports maritimes.

LE CAS DU HAVRE ET LES CONSÉQUENCES SUR L'AXE SEINE

Avec le Brexit et la réorganisation des flux transmanche entre la France, la Grande-Bretagne et l'Irlande, le corridor Seine devrait permettre un rééquilibrage des voies d'approvisionnement de l'Île-de-France entre le port du Havre et celui d'Anvers, entre l'axe Seine et l'axe Nord.

Certes, plus de 80 % des liaisons transmanche sont concentrées dans le détroit du Pas-de-Calais et, en comparaison, le trafic transitant par les autres ports transmanche est faible. Mais le port du Havre, bien que port de second rang à l'échelle européenne, est le premier port français à conteneurs et l'une des principales portes d'entrée et de sortie de France pour les flux internationaux de marchandises. Aussi le Brexit constitue-t-il une belle opportunité pour permettre au port du Havre de reconquérir une place parmi les ports de la rangée Nord², à condition de mettre en place des chaînes logistiques massifiées dans l'axe Seine. La création, le 1^{er} juin 2021, du grand port fluviomaritime de l'axe Seine à travers la fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris au sein d'Haropa est, quant à elle, un levier supplémentaire pour le renforcement de l'axe Seine en tant que corridor intermodal transmanche et européen.

La zone du détroit du Pas-de-Calais constituera toujours un espace à enjeu majeur pour le trafic transmanche de marchandises, et le port de Calais, compte tenu de son importance et des avantages liés à son positionnement, conservera sa position dominante parmi les ports transmanche français. Mais les autres ports souhaitent également se positionner et récupérer un éventuel report de trafic ou le trafic lié à la desserte directe de l'Irlande. La région normande pourrait saisir cette occasion pour devenir une porte d'entrée maritime du Royaume-Uni, en complément du détroit du Pas-de-Calais. Un renforcement du positionnement du port de Havre sur le trafic transmanche pourrait accroître l'attractivité de l'axe Seine et contribuer à en favoriser la multimodalité. ■

Lydia Mykolenko, experte transport de marchandises et logistique,
département Mobilité et transports (*Dany Nguyen-Luong, directeur*)

1. CargoBeamer est un prestataire de services de transport allemand qui déploie un système innovant d'autoroute ferroviaire adapté à tous types de semi-remorques standard.
2. Les ports de la « rangée Nord » sont ceux de la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord s'étendant du port du Havre en France au port de Hambourg en Allemagne.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquette

RÉDACTION EN CHEF

Laurène Champalle

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Emmanuel Marion, Gaétane Carette, Sylvie Castano

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière
75740 Paris cedex 15
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 2724-928X
ISSN ressource en ligne
2725-6839



institutparisregion.fr



RESSOURCES

- Atlas Transmanche, Université de Caen Normandie, Certic, UMR CNRS 6590 ESO, MRSH.
- Aucame : Act'Urba n° 16, novembre 2017 : L'impact potentiel du Brexit en Normandie.
- Isemar : Note de synthèse n° 115, mai 2009 : le détroit du Pas-de-Calais. Note de synthèse n° 148, octobre 2012 : Roro et ferry ; bouleversements et recompositions.
- Préfecture des Hauts-de-France : Séminaire du 15 février 2021, « Les effets du Brexit en matière de logistique et de transport de marchandises ». www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france

L'INSTITUT
PARIS
REGION