



Le Port Boulogne Calais est le principal port d'échanges maritimes entre la Grande Bretagne et le continent européen, via la route maritime courte du détroit du Pas-de-Calais. Il est géré et exploité par la Société d'Exploitation des Ports du Déroit (SEPD) dans le cadre d'une délégation de service public régional. Le port Boulogne Calais assure un lien vital et massif entre les deux rives de la Manche qui le place parmi les ports du réseau central de transport de l'Union européenne.

**Contact : PORT BOULOGNE  
CALAISPORT**

285, avenue du Mérite Maritime  
T +33 3 21 46 29 00  
Site Internet :  
<https://www.portboulognecalais.fr>

## Port Boulogne Calais : disposer des outils de la transition énergétique.

### Avant-propos

Alors que les transports représentent 21% des émissions globales de GES (gaz à effet de serre), 29% à l'échelle européenne et 41% au niveau national, le port de Calais, ses clients, et ses partenaires se sont engagés à réduire l'impact de leurs activités sur le changement climatique mondial.

La stratégie européenne de lutte contre le dérèglement climatique s'exprime dans le Green Deal. Face à l'urgence environnementale, la voie réglementaire a été choisie pour imposer une alimentation électrique des navires à quai et des carburant décarbonés aux navires dès 2030.

Par ailleurs, les ports de Dunkerque, Douvres et Boulogne Calais, ainsi que l'armement DFDS ont signé un accord de mise en œuvre d'un corridor vert dans la foulée de la COP26 et de la *Clydebank declaration*.

Les partenaires du port de Calais souhaitent répondre à leurs obligations réglementaires mais aussi profiter de la courte distance entre les ports pour décarboner les escales et les traversées maritimes en offrant aux navires la possibilité du tout électrique.

Cette solution implique une fourniture électrique en adéquation avec les besoins industriels des armateurs, du port et de leurs clients transporteurs routiers, ferroviaires ou voyageurs particuliers. Celle-ci doit être en mesure de fournir une énergie disponible à la demande.



## Le chemin vers une liaison transmanche décarbonée

Le Port Boulogne Calais s'est engagé de longue date dans la décarbonation des transports.

L'étude du bilan carbone du port révèle que les émissions issues de sa propre activité (scopes 1&2) sont de 1,2 KT équivalent CO<sub>2</sub>. Le port a agi sur ses propres consommations et émissions en optant pour des choix sans ambiguïté - construction d'un nouveau port dont les bâtiments sont BEPOS (bâtiments à énergie positive), passage à la mobilité électrique, etc. L'étude indique par ailleurs que le scope 3 est évalué à 763 KT équivalent CO<sub>2</sub>.

Cet axe est celui sur lequel les choix menés ont le plus d'impact. Le Port a concentré son effort sur les autoroutes ferroviaires permettant un report modal pour le trafic routier de longue distance.

Cette action produit les résultats attendus et le port et ses clients tournent désormais leurs regards vers la décarbonation des traversées maritimes.

### Un cadre réglementaire européen obligatoire

L'Union Européenne a défini un cadre d'action pour la lutte contre le dérèglement climatique dans le Green deal européen. Cette politique est déclinée dans le programme Fit for 55 qui inclue des règles obligatoires nouvelles en matière de transports.

Ainsi, le règlement AFIR (UE 2023/1804) vise à réduire les pollutions atmosphériques en rendant obligatoires les alimentations électriques des ferries à quai (OPS) à compter du 1er janvier 2030.

Le règlement FuelEU Maritime (UE 2023/1805) incite les armateurs à opter pour des carburants ou énergies décarbonés.

### Une stratégie en cours de développement

La configuration géographique du détroit du Pas-de-Calais et de ses ports induit des lignes maritimes de courte distance favorables à la propulsion électrique des navires.

La décarbonation des traversées a débuté par le recours à des navires hybrides diesel-électriques indépendants des ports pour la fourniture de l'énergie. La compagnie P&O Ferries a acquis deux navires de nouvelle



*Le port de Calais de nuit.*

génération bénéficiant des dernières évolutions technologiques leur permettant de réduire leur consommation d'énergies fossiles de 40% et de naviguer sous propulsion électrique.

Cette étape innovante majeure permet d'envisager les étapes suivantes et la transformation de l'ensemble des navires transmanche en navires à propulsion électrique.

### Des besoins massifs appellent une réponse industrielle à la hauteur

Les navires ferries de Calais ont effectués plus de 24.000 mouvements en 2024, soit près de 12.000 escales. A compter de 2030, les escales donneront lieu à un branchement électrique en vue de réduire les émissions des moteurs diesels.

Afin de pouvoir réaliser l'ensemble de la traversée en mode électrique, il sera nécessaire de charger le navire pendant l'escale à une puissance comprise entre 20 et 30 MW. Par ailleurs, nous devons être en mesure de charger jusqu'à 3 ferries simultanément. Le besoin de puissance instantané au port s'élève donc à près de 100MW

Le Port Boulogne Calais a vu transiter sur ses installations transmanche en 2024 près de 3,2 M de véhicules dont 1,8 M de poids-lourds. Ces trafics ne peuvent pas tous faire l'objet d'un report modal. Nombre d'entre eux sont amenés à voir leur motorisation s'électrifier.

Afin de répondre aux consommations issues des nouveaux usages, le Port Boulogne Calais va mettre en œuvre une connexion avec le réseau de 100MW.

### Garantir la capacité de la filière électrique à fournir l'énergie pour assurer la pérennité des investissements dans la transition énergétique

Ce projet est mené avec les ports signataires du partenariat sur les corridors verts de Douvres, de Calais et de Dunkerque. Ces 3 ports partagent un client commun, DFDS, qui prévoit une flotte transmanche de 6 navires électriques. Ce projet ne s'inscrit pas dans un cadre de concurrence, mais au contraire, de coopération en vue d'une transition énergétique réussie pour tous.

Ces appels de puissance devront respecter les contraintes opérationnelles du marché, notamment un fonctionnement programmé 24/7.

Afin d'assurer aux opérateurs de marché qu'ils peuvent investir dans des moyens de transport qui disposeront d'une énergie disponible tant en quantité, qu'en qualité (linéarité) et en prix, il est nécessaire pour le Port Boulogne Calais que la France et la Côte d'Opale s'équipent d'une source d'électricité industrielle, massive, et régulière.

(Source : Port Boulogne Calais)

## CONCLUSION

La transition énergétique est une réponse obligatoire aux défis du changement climatique. Le marché transmanche dispose d'un levier majeur pour réduire son impact environnemental en éliminant les sources fossiles des moyens de transport.

Les opérateurs transmanche font preuve d'un volontarisme affirmé en décidant de remplacer leurs navires par des unités décarbonées. Leur choix se trouve facilité par la géographie qui rend l'électricité pertinente pour réaliser des traversées plus propres et plus performantes.

La mise en œuvre des solutions est cadrée par les règlements européens qui encouragent les acteurs du marché à investir dans de nouveaux navires et les ports dans les alimentations électriques à quai. (OPS)

Le port de Calais, le port de Douvres et le GPM Dunkerque choisissent d'accompagner les investissements de leurs clients en s'engageant dans l'équipement des quais et des interfaces entre les navires et le réseau.

Ces choix stratégiques de l'ensemble de la filière ne se justifient que si la filière peut disposer d'une source d'énergie robuste, couvrant les usages et assurant un prix d'accès compétitif.

Le Port Boulogne Calais encourage la construction de 2 réacteurs EPR2 ainsi que des ouvrages de raccordement nécessaires afin de garantir la pertinence des investissements menés dans le cadre du Green Deal européen.



*Le P&O Liberté, l'un des deux navires hybrides diesels-électriques de P&O Ferries*

