

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°12

Le Conseil Economique et Social Régional
du Nord-Pas de Calais

Analyser le présent, lancer des débats,
faire émerger des idées, pour éclairer l'avenir.



Conseil économique & social régional du
Nord-Pas de Calais

185 Bd de la liberté

59555 LILLE Cedex

tél : 03 28 82 58 03 - fax : 03 28 82 58 05

www.nordpasdecalais.fr/cesr

Calais Port 2015 est un projet majeur d'aménagement et de renforcement des capacités d'accueil du port de Calais. Il correspond à une volonté affirmée de mieux répondre aux importants besoins futurs de la logistique et du transport. Conçu avec une vision élargie de son impact, il devrait permettre de soutenir le développement économique et durable de l'agglomération calaisienne et d'en améliorer le niveau de création d'emplois, ainsi que l'ensemble de la région, par le renforcement de son organisation logistique globale.

Ce projet doit devenir une ambition régionale partagée.

Une attention toute particulière doit être apportée par les acteurs publics pour que les moyens nécessaires à la modernisation du port de Calais, en permettant la consolidation de sa fonction transmanche et d'autres activités, soient en cohérence avec les objectifs des autres grands acteurs de la façade maritime. **La réussite du projet Calais Port 2015, comme celle des autres projets portuaires envisagés, dépend étroitement de la coordination des investissements et des stratégies commerciales qui aura pu être mise en place.**

Contribution du CESR Nord-Pas de Calais



Présentation du Conseil économique et social régional du Nord-Pas de Calais

Le Conseil économique et social régional du Nord-Pas de Calais, assemblée consultative régionale constituée de représentants socioprofessionnels, rassemble 113 conseillers issus de quatre collèges : entreprises et activités professionnelles non-salariées, syndicats et salariés, vie collective, personnalités qualifiées. Expression organisée

de la société civile régionale, le CESR est, aux côtés du Conseil régional, assemblée élue, une composante à part entière de la Région, collectivité territoriale.

Sa mission est d'apporter aux élus régionaux d'abord, mais aussi à la société régionale entière, la vision et l'analyse de la société civile organisée

sur tout sujet d'intérêt régional. Pour éclairer, voire initier, les réflexions et l'action des décideurs régionaux, le CESR conduit de sa propre initiative ou à la demande du Président du Conseil régional, des études à caractère économique, social, éducatif ou culturel et effectue des diagnostics et des analyses prospectives.



1- La façade maritime du Nord-Pas de Calais, un atout à valoriser

Alors que les ports voisins se sont considérablement développés ces dernières années (Anvers, Rotterdam, Zeebrugge, Le Havre...), force est de constater que les ports du Nord-Pas de Calais n'ont pas bénéficié du même essor. Et ce, malgré une adaptation réussie de l'activité maritime sur le Transmanche à la suite du "choc" de la mise en service du lien fixe, à partir de 1994. Même si l'infrastructure à elle seule ne constitue jamais une réponse suffisante au fonctionnement des grands projets de transport, il semble incontournable que des investissements conséquents soient réalisés sur les ports de la région afin de créer les conditions de leur adaptation aux évolutions économiques et techniques en cours. Différentes études, réalisées avant la crise économique, paraissent établir que le transport de marchandises devrait sensiblement augmenter dans les années à venir, tant sur les trafics anglo-continentaux que sur d'autres segments intéres-

sant potentiellement l'activité du port de Calais : cabotage maritime (côte est de l'Angleterre, Irlande, Espagne, Maroc), autoroutes de la mer.

Le CESR note cependant que le rapport préparé par le Conseil régional pâtit d'un déficit informationnel qui n'est pas sans incidence sur l'impression d'ensemble qui ressort de la présentation du projet, des caractéristiques de ses aménagements prévus et qui risque d'infléchir les débats qui entoureront sa préparation. En effet, si de fait aucun point n'est éludé, l'analyse de l'évolution des différents segments d'activité maritime et portuaire (modèles prévisionnels de la demande) justifiant les investissements envisagés pourrait être plus développée, au regard, par exemple, de la place accordée aux enjeux environnementaux et leur traitement. En particulier, les données relatives aux prévisions de trafics et à l'évolution des marchés correspondants, sur le transmanche mais également sur les autres segments tels

que les autoroutes de la mer ou le shortsea shipping (cabotage) auraient sans doute gagné à quelques approfondissements et compléments d'information⁽¹⁾ (ce comprenant les inflexions ou modérateurs que la crise actuelle peut conduire à adopter). Le CESR s'interroge notamment sur les réserves de capacités pour le Transmanche de Eurotunnel et des ports de Dunkerque et Boulogne, sujet intrinsèquement lié aux travaux prévus pour le port de Calais. Dans le même ordre d'idées, les retombées attendues de l'extension des activités portuaires et annexes pour le Calais méritaient plus qu'il n'en est dit, s'agissant d'une zone à fort taux de chômage persistant, comme l'indique le rapport.

(1) Ceci pose d'autant moins de problèmes que les modèles de trafics existent dans la mesure où ils sont un point de passage obligé pour les calculs du TRI dont l'estimation est annoncée dans la fourchette de 17,5%, à 10% selon les hypothèses de renchérissement du coût des travaux (p.11.5)

2- Coordonner les investissements et les politiques commerciales sur la façade maritime du Nord-Pas de Calais

403 M€ pour Calais, 368 M€ pour Dunkerque et 120 M€ pour Boulogne, près d'un milliard d'euros vont ainsi être investis dans les ports de la façade maritime du Nord-Pas de Calais. Une grande partie de ces investissements étant financée sur des ressources d'origine publique, il est indispensable de créer les conditions d'une réelle coordination entre les différentes autorités en charge de leur réalisation. Rien ne serait pire en effet que les stratégies mises en œuvre ne fassent pas l'objet d'un minimum de visions communes sur les spécialisations portuaires envisagées, conduisant

à des risques de concurrence commerciale, là où, au contraire, seule la recherche de la complémentarité est gage de réussite pour un ensemble portuaire régional de premier ordre dans la "rangée nord", son véritable espace d'insertion. Chaque port ayant ses spécificités, il convient d'en tenir compte dans les investissements. Un contexte institutionnel nouveau donne à la Région la propriété et la compétence sur les ports de Calais et Boulogne. Les chambres consulaires, elles-mêmes en cours de restructuration territoriale, ont choisi de constituer une société portuaire de droit privé entre les ports

de Calais et Boulogne. Cette décision, sous réserve de vérifier les marges de manœuvre laissées par le droit européen de la concurrence, devrait constituer un facteur favorable à une gestion concertée des deux places. Le CESR encourage la Région à mettre en place le mode de coopération permettant de jeter les bases d'une véritable coordination avec la troisième composante de ce futur possible ensemble portuaire régional, le Grand port maritime de Dunkerque, voire à y associer le quatrième acteur, non portuaire mais étroitement complémentaire, Eurotunnel.

3- Le port de Calais, un port d'avenir parvenu aux limites de ses capacités

Le port de Calais possède des atouts indéniables pour asseoir de réelles perspectives de développement. 1^{er} port français pour le transport de voyageurs et 4^{ème} port pour le transport de marchandises, Calais bénéficie d'une situation géographique optimale pour le trafic transmanche. La présence du tunnel sous la Manche permet une complémentarité avec le port et un choix intéressant pour les chargeurs. Il est donc raisonnable d'investir sur un port qui a du reste fait la preuve de sa capacité de réponse aux évolutions de trafic induites par la croissance soutenue des échanges anglo-continentaux résultant des différentes étapes de l'intégration économique européenne. Ses développements futurs se heurtent

à certaines limites. Les infrastructures existantes ne permettent en effet pas de répondre à la poursuite attendue de la croissance du trafic transmanche, d'accueillir des navires toujours plus grands et de garantir un niveau de fluidité des circulations satisfaisant. Elles ne permettent pas non plus le développement potentiel de trafics nouveaux, liés aux perspectives ouvertes en matière de cabotage maritime, d'autoroutes de mer et, plus généralement, de fret roulier non accompagné, enfin, de transport de voitures neuves. Ces différents segments commerciaux, la recherche de performances accrues (cadencement des dessertes par ferries, sécurisation), ainsi que l'adaptation du port aux évolutions attendues

des organisations logistiques (transfert modal au profit du ferroviaire voire du fluvial, liens avec les ports intérieurs, dématérialisation et automatisation des procédures, positionnement et suivi électronique des marchandises,...) sont au fondement des lignes d'investissement prévues, détaillées au point 6 du rapport ; sans oublier la mise en cohérence du développement de Calais avec le projet "Terminal 2" d'agrandissement et de modernisation de Douvres⁽²⁾, les deux sites pouvant être considérés comme les pièces maîtresses d'un "système" portuaire sur le segment transmanche.

(2) Le port de Douvres, auquel la croissance de Calais est à l'évidence liée en partie, va bénéficier d'investissements de l'ordre de 360 M€ ces prochaines années.

4- Développer une vision à long terme

La durée d'investissement du projet Calais Port 2015 est estimée à plusieurs dizaines d'années. Le CESR apporte une attention particulière au fait que le projet puisse s'adapter de manière optimale aux nouvelles conditions économiques mais également climatiques, même s'il est difficile de prévoir celles-ci à l'horizon de 2050.

Le transport maritime est une activité économique en constante évolution, technique et organisationnelle, en lien étroit avec l'évolution

des besoins des chargeurs, c'est-à-dire de la demande sur les marchés du transport à longue distance. L'activité portuaire est par excellence celle qui doit gérer cette évolution à l'interface entre le maritime et les dessertes terrestres. Le CESR estime indispensable, dès la conception du projet Calais Port 2015, d'envisager les adaptations éventuelles qui pourraient ensuite être réalisées.

Néanmoins, le CESR s'interroge sur les hypothèses envisagées qui consistent à développer l'activité

conteneurs ou à construire un quai en eau profonde pour accueillir les vracs liquides à Calais, compte tenu des réserves de capacités importantes du port de Dunkerque.

Par ailleurs, les conséquences des changements climatiques sur le littoral du Nord-Pas de Calais devront nécessairement être intégrées dans la conception du projet Calais Port 2015.

5- Un projet moteur pour le développement du Calais et du Nord-Pas de Calais

• un facteur de développement économique qui doit être accompagné

La situation économique et sociale du Calais est actuellement préoccupante, avec environ 14% de la population active au chômage, et continue de s'aggraver en 2009. Les différents acteurs doivent saisir l'opportunité des investissements portuaires et des offres nouvelles de services pour améliorer cette situation. On considère que le port de Calais représente déjà plus de 12 000 emplois directs et indirects dans la région. Le CESR souhaite que le projet Calais Port 2015 permette au port de créer encore davantage d'emplois, liés à l'activité portuaire (logistique, commerce et tourisme) ou à d'autres secteurs, dans le Calais et le reste de la région. La concertation entre acteurs principaux est un moyen incontournable de la recherche de stratégies de créations/développement d'activités. Les aménagements prévus pour le port permet-

tront non seulement de faire transiter davantage de marchandises, mais devront également améliorer l'accueil des touristes dans la région, avec une meilleure relation entre le port et la ville.

Le CESR souligne toutefois le fait que les droits indirects (alcools, cigarettes...) vont à moyen terme être harmonisés par l'Union européenne, risquant de diminuer significativement le commerce transfrontalier, notamment dans le Calais.

• l'intégration du port à la ville de Calais

La configuration actuelle du port de Calais ne favorise pas les échanges avec le reste de la ville. Les aménagements prévus par le projet doivent permettre un accès beaucoup plus aisé de la ville pour les passagers du port. Il conviendra d'utiliser au mieux le foncier à proximité du port pour permettre des relations plus étroites entre le port et le reste de la ville. Ceci implique une coordination efficace entre les collectivités territoriales et

les acteurs portuaires. Le développement de la partie plaisance du port, avec l'accueil de navires de croisières, sera également un facteur majeur pour intensifier les relations entre le complexe portuaire et la ville de Calais. Il sera nécessaire de développer les transports publics pour permettre aux touristes d'accéder aisément au centre-ville de Calais.

• un projet de développement régional

Les répercussions de Calais Port 2015 ne se limiteront pas au Calais mais devraient être significatives sur l'ensemble du territoire régional. L'augmentation des flux et, plus largement, l'amélioration des organisations logistiques sont en effet un atout dont pourront bénéficier les activités de production et distribution du tissu régional.

6- Les impacts environnementaux

Le CESR sera particulièrement attentif aux impacts environnementaux du projet Calais Port 2015. Il souhaite que l'étude d'impact environnemental qui sera réalisée rapidement soit très approfondie. Le CESR prend note que la zone de Calais est très dynamique d'un point

de vue hydrosédimentaire. Tout doit donc être envisagé afin de conserver cette caractéristique. D'importants dispositifs devront être mis en place pour préserver la qualité du milieu marin. Les impacts négatifs possibles des travaux sur le milieu marin devront être identifiés en amont

du projet, afin de pouvoir y remédier au mieux. On peut également s'interroger sur les impacts sur les déplacements terrestres dans le Calais, voire au-delà, induits par l'augmentation des trafics traités par le Port de Calais.

7- Les aspects sociaux

La problématique des migrants clandestins vers la Grande-Bretagne par le Calais est majeure. Ce phénomène doit nécessairement être pris en compte dans les réflexions relatives à l'aménagement du port, même s'il

dépasse largement les compétences locales, étant un problème de dimension européenne.

Par ailleurs, une attention particulière devra être apportée à la création de la future société

portuaire et aux statuts des personnels appelés à travailler dans ce cadre (notamment au niveau de la formation).

8- Favoriser la multimodalité

Les investissements réalisés sur le port de Calais permettront d'augmenter notablement les trafics. Il sera donc nécessaire d'adapter au plus tôt l'ensemble de la chaîne logistique à cette évolution importante. Des réflexions et études prospectives doivent être menées afin que les flux supplémentaires engendrés par l'évolution du port de Calais ne favorisent pas majoritairement le transport routier. Il en résulterait assez rapidement des risques de

congestion, à l'entrée-sortie de l'agglomération mais aussi sur les axes autoroutiers de desserte du littoral, particulièrement aux heures de pointe, alors même qu'aucun projet de passage à 3 voies n'est envisagé, ni en France ni en Belgique. Aux abords de l'agglomération calaisienne, il est donc nécessaire, comme le fait le dossier du maître d'ouvrage, de prévoir le développement de la desserte ferroviaire du site portuaire, sachant que,

selon les études de V.N.F. (Voies navigables de France), aucune solution fluviale ne paraît envisageable à moyen et même à long terme. De plus à l'échelle de la région maritime, l'augmentation du trafic de fret doit prendre en compte le transport de voyageurs et plus particulièrement le T.E.R., qui est une "véritable épine dorsale" pour la région Nord-Pas de Calais.



9- Une vision européenne, internationale, des activités portuaires régionales

La stratégie des ports du Nord-Pas de Calais doit être conçue en prenant en compte le contexte de concurrence européenne et internationale. La coordination entre les ports de Calais et de Douvres est un élément indispensable pour permettre le développement d'un véritable complexe portuaire transmanche. Pour exister au niveau européen et international, il est nécessaire que les trois ports

principaux du Nord-Pas de Calais, que sont Dunkerque, Calais et Boulogne, aient une vision partagée de leur développement, coordonnée avec celle de l'opérateur du tunnel. Cette condition détermine pour une grande part l'avenir de l'activité portuaire de la façade, que la géographie et l'histoire placent en première ligne des affrontements concurrentiels de la "Rangée du Nord".

Conclusion

➤ Le CESR soutient la volonté du Conseil régional d'investir sur les ports de la façade maritime du Nord-Pas de Calais sous réserve que les prévisions de trafics et de marchés justifient ces équipements de la manière la plus fiable.

➤ Les investissements et les politiques commerciales des grands acteurs de la façade doivent être coordonnés, et pour cela, des instances de gouvernance ad-hoc mis en place.

➤ Le projet doit s'inscrire dans un schéma régional

cohérent d'aménagement portuaire tenant compte de son insertion dans une problématique des échanges maritimes de dimension européenne et mondiale, appelée à de fortes inflexions à moyen et long terme.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Pour tout contact

Commission particulière
du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

www.debatpublic-calais-port2015.org