

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°15



Mairie de Fréthun
67, Rue de la Mairie
62185 Fréthun
Tél. : 03 21 85 28 65
Fax : 03 21 35 23 80
mairie.frethun@wanadoo.fr

Contribution de la Ville de Fréthun

Calais port 2015 : un enjeu économique pour "tout" le territoire

En prenant conscience des limites de l'équipement portuaire actuel, la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, titulaire de la concession d'outillage du port, a anticipé en initiant avec le propriétaire, le Conseil régional, une étude sur un important projet d'extension.

Cette étude a permis, en gardant l'optique de préserver la complémentarité et la spécificité des trois ports littoraux et du port sec d'Eurotunnel, de dégager un scénario d'aménagement privi-

légié décrit dans le Dossier du débat public.

Le projet présenté s'articule autour de deux grands axes :

> Premier axe : l'augmentation de la capacité du port pour faire face à l'évolution du trafic transmanche, voyageur et fret roulier, liée à la fois à la taille des navires et à la croissance du trafic. Les armateurs souhaitent en effet exploiter la route maritime la plus courte. Il serait regrettable que le port de Calais ne dispose pas des capacités suffisantes pour les accueillir.

> Deuxième axe : l'augmentation du trafic de marchandise non accompagné à la fois transmanche et courte moyenne distance par cabotage maritime. A ce titre, le projet Calais Port 2015 souhaite, dans une logique de développement durable, favoriser l'acheminement des marchandises par voie ferroviaire.

La Ville de Fréthun souhaite donner un avis pragmatique sur les incidences de ce projet vital pour tout le pays du Calaisis, non seulement pour sa façade littorale mais aussi pour tout l'arrière pays.



Fréthun : 1279 habitants
Membre de la Communauté de communes du Sud Ouest du Calaisis (6709 habitants)
Maire : Mme Catherine FOURNIER
Sur le plan économique, Fréthun accueille sur

son territoire la gare TGV de Calais-Fréthun ainsi qu'une grande partie du terminal Euro-tunnel.
En termes de cadre de vie, Fréthun est une commune située dans un écrin de verdure où

il fait bon vivre, où habitats traditionnel et pavillonnaire se complètent sans s'opposer, où commerces de proximité, équipements administratifs et infrastructures sportives de grande qualité participent au bien être de chacun.



Une indispensable gestion des flux

Le projet Calais Port 2015 aura un impact direct limité sur la commune de Fréthun. Les seules incidences prévisibles concernent Euro-tunnel. En effet, Fréthun est la commune qui accueille sur son territoire la gare TGV Calais Fréthun ainsi qu'une grande partie du terminal du Tunnel sous la Manche. C'est donc au titre

des répercussions du projet sur la gestion des flux entre le port et Eurotunnel que la commune est concernée.

Avec le recul de l'expérience, le port et le Tunnel ne se sont pas fait concurrence. Leur fonctionnement apparaît même complémentaire en palliant réciproquement le blocage de l'un

ou la défaillance de l'autre. L'augmentation du transport de marchandise roulier aura donc des incidences en termes de report de flux sur le Tunnel en cas de fermeture du port (tempête, blocage, problèmes techniques). Or, les camions dérivés sur le Tunnel ne disposent pas d'aires de stationnement adaptées au droit du Tunnel. Ils patientent sur les bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute A16, ce qui pose des problèmes de sécurité corrélatifs. Ainsi, face à l'augmentation du trafic roulier à venir, il faut envisager une gestion des flux coordonnée avec des aires de stationnement qui permettent d'attendre dans de bonnes conditions de sécurité la résorption des pointes de trafic. Cette gestion devrait prendre en compte l'A16, la desserte du port et celle d'Eurotunnel. Une aire de stockage complémentaire de fret non accompagné serait aussi une piste à exploiter. En effet, la SNCF dispose sur le territoire de la commune de Fréthun d'une gare de triage située dans le périmètre de la ZAC du terminal français du Tunnel sous la Manche.



Le ferroutage : un axe de développement prioritaire

D'un point de vue plus général, le fret ferroviaire nous apparaît être l'avenir du transport de marchandises. Le gouvernement, dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, vient d'ailleurs d'annoncer le 16 septembre dernier par la voix de Monsieur Jean-Louis Borloo un engagement national pour le fret ferroviaire. A cet égard, l'État va investir massivement en injectant 7 milliards d'euros dans un réseau de lignes ferroviaires destinées aux marchandises. En droite ligne, le PDG de la SNCF, Monsieur Guillaume Pepy,

a décidé lui aussi d'investir à hauteur de 1 milliard d'euros dans le ferroutage par le biais d'autoroutes ferroviaires, de fret à grande et très grande vitesse.

Le projet Calais port 2015 prévoit la création de nouveaux terres pleins visant à étendre ses capacités de stockage, terres pleins raccordés à des faisceaux ferroviaires. A l'heure actuelle, la desserte ferroviaire du terminal ferries se fait par une voie mère transitant par la gare de Calais, obsolète, source de nuisance

et non sécurisée (14 passages à niveau). Si le Port souhaite développer son activité fret non accompagné et relever le défi des reports modaux du transport terrestre, **la création d'une desserte ferroviaire performante nous semble primordiale.** Or, en l'état du projet, le raccordement direct par une voie à l'est à la ligne Dunkerque - Calais qui devrait être prochainement modernisée par le Conseil régional ne semble être qu'une éventualité à long terme alors que celle-ci devrait être privilégiée à court terme.



Un projet se devant d'être exemplaire sur le plan environnemental

Du point de vue du développement durable, un chantier de superstructure et d'infrastructure de 400 millions d'euros tel que projeté **se doit d'être exemplaire.** Les travaux devront d'une part être réalisés en employant des techniques constructives respectueuses

de l'environnement. D'autre part, un tel projet se doit d'être innovant aussi bien en termes de constructions que de gestion future et durable de l'équipement. Ce projet se doit d'avoir une rentabilité tant économique qu'écologique. De plus, un investissement bien pensé

en matière de production d'énergies renouvelables, en exploitant les surfaces "artificialisées" gagnées sur le domaine maritime, pourrait engendrer du profit économique.



Un projet vital sur le plan économique pour tout le pays du Calaisis

Du point de vue de l'économie induite, l'augmentation des flux prévisibles inhérente à la création de nouveaux postes ferries **doit entraîner des retombées pour l'économie locale**. Le Calaisis doit pouvoir capter une partie des flux de voyageurs supplémentaires. Le Calaisis **se doit d'être attractif** et d'imaginer un partenariat avec le futur port Calais 2015 afin d'éviter que les voyageurs ne fassent que transiter par notre territoire. **Le Calaisis se doit d'être une destination à part entière**. Ce qui est valable pour le transport maritime l'est aussi pour le transport ferroviaire. Ainsi, contrairement à ce qu'affirme la société Eurostar dans sa dernière campagne de communication "Eurostar, plus direct, plus propre" (publicité parue dans le Journal du dimanche du 27 septembre 2009), le Calaisis ne constitue pas un arrêt inutile et polluant. Le Calaisis dispose de tous les atouts pour être un grand territoire économique. La société Eurostar ne doit donc pas se positionner à contre courant par rap-

port au projet Calais Port 2015. Car ce qui est au cœur de ce projet, c'est la mobilité, mobilité vecteur de développement pour tout le territoire du Calaisis. A titre d'exemple, les visites ministérielles qui se font par voie ferroviaire sur notre territoire, se font avec l'Eurostar (M. Eric Besson, M. Dominique Bussereau et Mme Fadela Amara).

Toutefois, cette attractivité économique ne doit pas se limiter au tourisme (shopping, hôtellerie, restauration). **La diversification du port doit entraîner des retombées en termes d'activités concernées**, c'est-à-dire celles liées aux entreprises installées sur le domaine portuaire ou qui utilisent le port. A titre de comparaison, les activités concernées représentent pour le port de Dunkerque 19 216 emplois, soit deux fois plus que les emplois directs et indirects (page 9 du dossier). Pour le port de Calais, les activités concernées ne représentent que 3 129 emplois. Les élus du Calaisis

doivent donc en partenariat avec les instances portuaires tout mettre en œuvre pour attirer ces activités concernées principales créatrices d'emplois et notamment élaborer un plan d'action dans ce domaine cela doit se préparer en amont, en soutien de l'activité portuaire telle que redéfinie par ce projet.

L'enjeu ne se résume cependant pas à Calais et à sa façade littorale. Le rayonnement du Grand port maritime de Dunkerque s'exerce sur tout le périmètre de la Communauté urbaine. Il doit en être ainsi pour le projet Calais Port 2015. Ce projet se doit d'être un relai au développement économique des territoires ruraux. Si tel n'était pas le cas, nous aurions raté une cible primordiale.

Ainsi, le dossier devrait comporter un volet développement du territoire concerné : ses axes, ses potentialités, l'impact prévisible sur le Calaisis et études correspondantes avec force de proposition.



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