

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°20



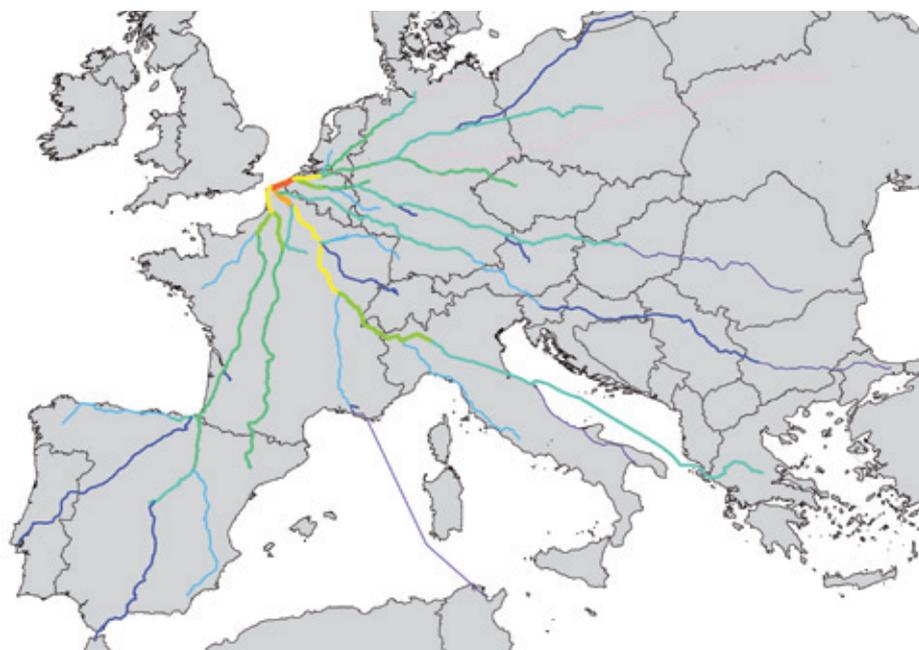
Calais Promotion
9, rue Paul Bert
62100 CALAIS
contact@calaispromotion.com

Contribution de Calais Promotion

Une situation géographique héritée et exploitée

S'il est, à lui seul, une valeur forte de l'économie calaisienne, le port de Calais n'en est pas moins l'outil qui a largement contribué à l'histoire économique du territoire. Autant des ports côtiers n'existent que par les apports et les enjeux de la mer, c'est le cas des ports de pêche ou des ports militaires ; autant le port de Calais est l'outil continental d'une terre outre-mer, la Grande Bretagne. C'est donc naturellement que sa vocation essentielle est de servir l'économie britannique. Calais l'a démontré avec des implantations industrielles originaires de Grande Bretagne comme la dentelle ou d'autres industries plus récentes.

Le tunnel sous la Manche, l'extension du port avec la création du bassin en eau profonde (aujourd'hui bassin Président Henri Ravisse), les infrastructures routières et ferroviaires à grande vitesse sont des chantiers qui ponctuèrent la fin des années 1980 et le début des années 1990, et ont contribué à faire de Calais un véritable complexe transmanche.



Thousand Units - Sum of both directions



Calais Promotion, nouvelle agence de développement et de promotion

Calais Promotion, portée par la communauté économique du Calaisis (Ville de Calais, Communauté d'agglomération Cap Calaisis, CCI de Calais, Communauté de communes de la région d'Audruicq et plusieurs entreprises), s'est vu confier une mission essentielle répondant aux enjeux actuels : créer de la

richesse économique sur le territoire de Calais et sa région, c'est-à-dire impulser de la valeur et des emplois. Une équipe multilingue est dédiée à cette volonté d'expansion économique. Disposant d'un forum unique en Calaisis, constitué de partenaires experts, l'agence ne cesse de prospecter, d'accueillir

et d'accompagner, en tant que partenaire privilégié, les investisseurs tout au long de leur projet.

L'extension future du port est une opportunité à saisir et à promouvoir pour l'accueil d'investisseurs, mission essentielle de l'agence.

Le complexe transmanche

Lorsqu'a été décidée la création du tunnel sous la Manche, les acteurs locaux se sont focalisés sur le risque que pouvait représenter Eurotunnel pour l'existence même du port. Pourtant l'enseignement tiré est la démonstration que la place de Calais a été largement confortée.

De la coexistence d'infrastructures exceptionnelles est né spontanément un complexe transmanche dont les éléments moteurs sont :

- Des équipements complémentaires :

- Le Tunnel ne peut prendre en charge certains ensembles routiers que le ferry peut transporter ;
- quand le port subit des contraintes météorologiques pouvant affecter la circulation maritime, le Tunnel est en capacité de prendre le relais ;
- à l'inverse, en cas d'incidents techniques au Tunnel, le port assume le report de trafics.

- Des activités de sûreté et sécurité de très haut niveau de par la spécificité des équipements et du site :

- Une attention toute particulière est portée à la sûreté et la sécurité maritime dans la me-

sure où le Pas de Calais est le 2^{ème} détroit le plus fréquenté au monde ;

- La portée stratégique des infrastructures calaisiennes impose l'excellence en matière de sécurité et sûreté ; le port de Calais est ainsi en phase avec les normalisations existantes et en cours d'élaboration (ex : code ISPS, International ship and port security).

- Une approche du marché transmanche axée sur la proximité de la Grande Bretagne et donc la rapidité de transit.

- Une fréquence de rotation des ferries et

des "shuttle" incomparable rendant un service aux clients passagers ou transporteurs 24h/24 et 7j/7.

- Un impact sur le territoire en partie partagé :

- En terme économique : les prestataires de services (notamment sûreté), les établissements commerciaux, les opérateurs de transport... cumulent un nombre d'emplois liés à l'activité du port et du tunnel ;
- En terme d'image : des infrastructures de renommée mondiale.



Campagne de promotion menée en partenariat avec Calais Promotion.

Investir pour garantir l'avenir

Un port qui n'investit pas est un port qui décline. En prenant pour référence la période de construction du tunnel sous la Manche, que serait devenu le port si celui-ci n'avait pas investi ? Incontestablement :

- Il n'aurait pas pu développer ses trafics transmanche car les tailles de navires auraient encore été limitées. Pire, les compagnies de ferries n'auraient pas pu mettre en service les jumbo-ferries sur la ligne Calais-Douvres et le renouvellement de la flotte n'aurait pas profité à Calais.

- Le manque de place aurait contraint les investissements dans les passerelles de dernière génération.

- Sans port en eau profonde, ses marchés classiques, même si ceux-ci sont plutôt symboliques en terme de tonnage mais réels, auraient très rapidement disparu (voitures neuves et câbles notamment).

- Le non développement du port aurait eu alors un impact social à plusieurs niveaux (industries, services, transports, commerces).

S'il fallait évaluer l'impact du port de Calais

dans sa physionomie actuelle, la conclusion serait que la détermination locale a payé. Il ne peut être remis en cause le postulat suivant : Calais est stratégique.

Ce n'est pas pour autant que le territoire doit se contenter de sa position actuelle car elle est tout de même fragile. En effet, il convient d'analyser l'hypothèse d'un défaut d'investissement pour s'en convaincre. Dans l'éventualité où "Calais Port 2015" ne se réalise pas, quel impact pour Calais ?

Tout d'abord, il convient d'actualiser les risques évoqués plus haut :

- L'amélioration permanente des navires conduit les opérateurs maritimes à renouveler leurs flottes et ainsi rester dans la course à la rationalisation des coûts d'exploitation des lignes maritimes.

- Il n'y a manifestement plus de place pour créer de nouvelles passerelles.

- La saturation conduirait à une dégradation du service et certaines activités pourraient être amenées à disparaître.

- La prospection d'entreprises, qui trouvent un intérêt à la place portuaire de Calais en tant que plateforme d'échange multimodale, serait inefficace et conduirait de facto, au mieux, à maintenir la situation de précarité de l'emploi.

D'autres éléments sont aussi à mettre en lumière quant aux risques encourus en n'investissant pas :

- **La plaisance**, déjà contrainte par les difficultés d'accès eu égard à l'importance des flux de circulation de navires et par le manque d'anneaux, ne pourrait pas se développer alors que, géographiquement, Calais est un port d'étape intéressant et, par voie de conséquence, un port d'hivernage, de maintenance, de services...

- Au même titre que les plaisanciers ont des difficultés à sortir et entrer dans le port de par le nombre de rotations de ferries et navires de commerces, les **activités de pêche** pourraient être de plus en plus affectées par un port saturé.

- Quand bien même il existe une concurrence entre opérateurs (Eurotunnel, Seafrance, P&O...), celle qui concerne Calais est essentielle parce

qu'elle crée une **dynamique de développement** des uns et des autres et, par conséquent, des projets créateurs d'emplois et de richesses. En effet, un trafic non traité par les compagnies du port de Calais ne se reporte pas de fait sur Eurotunnel.

- Enfin, l'option *statu quo* ne peut aussi s'envisager tant que les ports britanniques ne se développent pas eux-mêmes. Or, certains de ces ports étudient en ce moment-même leurs extensions et le développement de leur capacité qui, par effet ricochet, viendraient impacter les modes d'approvisionnement de la Grande Bretagne. Il ne s'agit pas uniquement d'une vision transmanche mais bien d'une chaîne logistique (Calais occupant une position privilégiée) dont les étapes sont l'importation de marchandises sur le sol britannique en provenance d'autres continents par voie maritime via les ports d'Europe continentale (Rotterdam, Hambourg, Anvers, Le Havre...). Dans l'éventualité où le port ne "bouge" pas dans le même temps, non seulement, il ne rend plus compétitif le territoire dans sa fonction transmanche (port + tunnel) mais il rate aussi les perspectives réelles de développement de nouveaux trafics vers et en provenance d'autres marchés.

Cette analyse montre que le *statu quo* aurait un impact majeur sur la situation locale.

Les atouts du projet "Calais Port 2015" apparaissent alors nombreux et évidents. Sans toutefois vouloir paraphraser le Dossier du Débat, il faut le

prendre en référence pour expliquer certains enjeux économiques, environnementaux et sociaux :

- L'amélioration des infrastructures jumelles de Calais et Douvres aura un impact positif sur l'environnement car la route maritime la plus courte sera confortée (cf. p.83) ; ce qui laissera aux ferries de nouvelle génération (plus grands et donc en capacité de traiter plus de marchandises, plus modernes et donc aux consommations améliorées) de ne pas augmenter les rejets polluants tout en absorbant le fort potentiel de croissance de trafics (cf. p.89).

- En matière de diversification de l'activité portuaire, le Port sera en capacité de proposer des services aux armateurs qui créeront richesses et emplois. Le potentiel de développement de nouvelles activités économiques (logistiques, services, industrie) est réel et peut se baser tant sur des capacités d'accueil ponctuel et à la demande de navires de commerce, que sur des lignes régulières vers et en provenance de destinations nouvelles. Ce dernier élément est en phase avec l'ambition européenne de reporter sur du cabotage maritime une partie du transport de marchandises (cf. p.86).

- Avec une telle infrastructure et un tel hinterland, le port de Calais apparaît comme le port ferroviaire par excellence. Il suffira de croiser les évolutions technologiques de report d'unités de fret de la route vers le fer avec l'hinterland du port de Calais pour démontrer qu'il existe un marché ferroviaire et que les activités qui pourraient

naître (feroutage, autoroute ferroviaire...) participeront à l'augmentation du trafics en volume de marchandises (cf. p.91) tout en limitant le nombre de poids-lourds sur les routes. Cela nécessite toutefois une lecture assez large des disponibilités de sillons ferroviaires à proposer aux opérateurs le plus en amont possible... cette enquête est à mener à l'échelle de l'Europe continentale car, à la différence d'autres ports, le port de Calais a un hinterland international (cf. p.88).

En résumé, **Calais Promotion apporte son soutien plein et entier** à la concrétisation de "Calais Port 2015". D'ailleurs, l'appréciation générale en faveur du projet témoigne que la nouvelle infrastructure est nécessaire et que le portage par les acteurs locaux est acquis. Calais Promotion souhaite dépasser le simple fait de supporter le projet et propose d'agir notamment sur des pistes de prospection à déterminer collectivement.



Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des transports, au côté de Natacha BOUCHART, Philippe BLET et Jean-Marc PUISSESSEAU sur le stand Calais Hub Logistique du SITL 2009 à Paris - Porte de Versailles.

Nouveau port, nouvelles activités... accompagnement de Calais Promotion

L'agence Calais Promotion dans la phase d'extension physique du port n'a pas a priori de rôle particulier à jouer. Elle interviendra à la demande. Par contre, sa mission peut être orientée sur la détection de filières, la conquête de marchés, la prospection d'opérateurs, l'accompagnement d'entreprises. Pour cela un travail collaboratif sera mené sur l'identification des champs d'intervention. Toutefois le projet "Calais Port 2015" aura une portée sur les quelques thèmes développés ci-dessous (la liste n'est pas exhaustive) : transport et logistique, ferroviaire, industrie, tourisme, plaisance, commerces, services...

Le volet "tourisme" du Port de Calais

Le territoire a parfaitement intégré la nécessité de capter des flux à l'époque des précédents chantiers d'extension du port de Calais et du creusement du tunnel sous la Manche. C'est pour cela que les décennies 1990 et 2000 ont vu émerger des pôles commerciaux importants. Ceux-ci ont pu diversifier au fil des années les profils de leurs clientèles. Conscient qu'il ne faut pas raisonner mono-marché, Calais Promotion peut convaincre des porteurs d'initiatives économiques d'apporter des idées nouvelles pour capter de nouveaux clients en provenance d'autres endroits que de la seule Grande Bre-

tagne. C'est en ce sens que le territoire portera des initiatives marquantes en matière de création de locomotives touristiques. Pour ce faire, Calais Promotion, dans sa mission d'accompagnement d'investisseurs exogènes notamment dans le domaine des équipements touristiques, et les partenaires en charge de l'animation touristique du territoire (par exemple Office de tourisme de Calais et CPETI - Comité de promotion économique et touristique intercommunal - dans la région d'Audruicq) peuvent s'appuyer sur le territoire et ses atouts : tourisme de nature (par exemple le Platier d'Oye ou le site du Cap Blanc-Nez), tourisme sportif (avec notamment le golf de Ruminghem et celui en projet à Sangatte), tourisme de mémoire et patrimonial (Histoire et histoires), tourisme culinaire (fête de la Chicorée...).

Le volet "tourisme" est donc une dimension forte du projet "Calais Port 2015". Il est aussi à considérer tant par le développement du nombre de passagers transmanche que par des hypothèses de développement de croisière. Le port de Douvres est, à ce titre, à prendre en exemple, fort de ses 170 000 croisiéristes et de son classement au 2° rang des ports britanniques et 8° rang des ports européens. Calais Promotion, avec les acteurs spécialistes de la filière "tourisme",

peut faciliter les échanges pour construire une offre mettant en avant le port de Calais et par extension les équipements périphériques et les atouts en matière d'infrastructure. Cela passe par un travail de liaison entre le port et la ville mais aussi de relations privilégiées, grâce, par exemple, aux infrastructures ferroviaires à grande vitesse avec les principaux bassins de population européens. Calais, faut-il le rappeler, est la ville portuaire la plus proche en temps de trajet (Trains à grande vitesse) de Paris (1h30) et Bruxelles (1h00).

Enfin, le projet "Calais Port 2015" ne peut qu'influer positivement sur le projet de "Pôle d'excellence territoriale" dont l'étude est portée par la Communauté d'agglomération Cap Calais et ses effets sur la plaisance. Le port de Calais est aujourd'hui apprécié comme port d'étape, il peut être donné toute son importance aux efforts que le territoire est prêt à fournir pour en faire un port de destination. A cet effet, Calais Promotion peut intervenir en présentant l'avenir du front maritime, de l'extension du port à l'Est aux nouveaux projets de l'Ouest, à des professionnels du nautisme prêts à présenter leurs offres de services dans l'ensemble des métiers de la plaisance.

Liaison ville-port

Il est largement admis que de nombreux efforts sont à fournir pour gommer le plus possible le fossé entre le port et la ville. Calais Promotion ne se positionne bien entendu pas comme agence d'urbanisme pour travailler les éléments physiques. Néanmoins son rôle d'agence de développement et de promotion peut être exploité pour apporter des partenaires prêts à investir des sites urbano-portuaires comme cela se fait dans divers endroits du monde (Barcelone, Melbourne...).

Le transport et la logistique

L'évolution constante du nombre d'ensembles routiers traversant Calais tant pour se rendre au port qu'au Tunnel sous la Manche, tend à cibler Calais comme point de massification. La mission de Calais Promotion est de capter ces flux pour créer de la valeur. Atteindre cet objectif dépend de plusieurs facteurs qui sont travaillés avec les collectivités locales et territoriales, le Port de Calais et le Tunnel sous la Manche : proposer des terrains aménagés et équipés pour l'édification de bâtiments logistiques, assurer le développement des flux avec les infrastructures de qualité, porter une attention particulière sur le report modal et le travail mené à différents niveaux par tous les

acteurs économiques calaisiens et régionaux sur le volet ferroviaire. Cette thématique d'action sera traitée en collaboration avec le pôle de compétence régional Euralogistic et le pôle de compétitivité national I-Trans.

Le ferroviaire

Le Port de Calais, dans sa configuration actuelle, étonne par sa capacité à fluidifier des flux routiers. Il est nécessaire de s'appuyer sur cette expertise pour porter l'effort sur les flux de marchandises par voie ferrée. La complémentarité avec le tunnel sous la Manche est évidente. Plusieurs pistes de développement sont à envisager, du transport de marchandises en caisse mobile à l'autoroute ferroviaire ; Calais Promotion noue dès aujourd'hui des contacts avec des opérateurs spécialistes. Les impacts que ce type de prestation nouvelle peut avoir sur le territoire, sont :

- limitation du développement du trafic par la route en reportant sur la voie ferrée quelques millions de tonnes de marchandises ;
- nouveaux marchés pour transporteurs et logisticiens en capacité de gérer les caisses mobiles et remorques non accompagnées ;

Ce domaine d'activité est en parfaite correspondance avec les thématiques développées par le pôle de compétitivité I-Trans.

L'industrie et les activités de port conventionnel

Avec l'extension du port, les activités conventionnelles du port ne pourront qu'être maintenues et se développer. A terme, l'agence Calais Promotion pourrait chercher de nouveaux partenaires pour occuper des niches d'activités. En plus de la prospection d'acteurs économiques maritimes en étroite collaboration avec l'équipe du Port de Calais, l'Agence présentera à d'autres investisseurs, opérateurs, logisticiens, industriels... les potentialités offertes par le port pour l'implantation et/ou le développement de leurs activités.

Il ne faut pas omettre le travail essentiel à fournir pour présenter aux investisseurs des offres de services globales incluant plusieurs prestations (portuaire, logistique, ferroviaire, routière) avec les opérateurs essentiels présents dans le Calais : le port, Eurotunnel et ses filiales ferroviaires, les logisticiens, les transporteurs...). Des schémas sont envisagés dont l'objectif est de faire transiter des marchandises, en provenance de certaines régions du monde, débarquées au port de Calais, réexpédiées par voie ferroviaire soit vers la Grande Bretagne via le tunnel sous la Manche, soit vers l'Europe continentale.



Bâtiment logistique GEODIS Calais.



Conteneur sur train de marchandises (source Eurotunnel).

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