

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°6



Eurotunnel
B.P. 69 - 62904 Coquelles Cedex - France
Tél. : +33(0)3 21 00 60 00
Fax : +33(0)3 21 00 60 01
www.eurotunnel.com

Contribution de Eurotunnel

Calais-port 2015 : un important projet de développement devant être précisé.

Les deux Ports du Calaisis : des acteurs complémentaires incontournables

Eurotunnel dans le Calaisis

Eurotunnel, entreprise privée binationale (franco-britannique), est gestionnaire d'une concession de service public composée de deux tunnels ferroviaires indépendants et d'un tunnel de service, de 50 kilomètres chacun, forés à 40 mètres en moyenne sous le lit de la Manche. **Le terminal français d'une superficie de 650 hectares** (contre 55 pour le pôle portuaire transmanche) permet **d'assurer quotidiennement près de 270 convois ferroviaires**, soit en moyenne : 50.000 voyageurs, 9.000 véhicules, 50.000 tonnes de marchandises.

Ces données font du Tunnel sous la Manche, installation classée d'importance vitale, la voie ferrée la plus sollicitée au monde.

Eurotunnel, leader mondial du feroutage, est un acteur économique majeur du Calaisis.

L'Etat a également confié à Eurotunnel une mission d'aménageur local et l'a doté à cette fin d'importantes réserves foncières. L'aménagement de la ZAC I (Cité Europe, pôle de loisir et pôle hôtelier) a permis la mobilisation de 220 millions d'euros d'investissements et la création de près de 2.500 emplois. En comptabilisant les salariés de notre entreprise ainsi que l'ensemble des emplois indirects et induits (fournisseurs, sous-traitants, commerces locaux) ce sont près de **7.000 emplois qui dépendent de notre activité.**

► *Suite page suivante*



Les deux acteurs que sont le port maritime de Calais et le terminal Eurotunnel, reconnu comme le quatrième port « à sec »¹ de la région, occupent une place centrale sur la façade littorale.

Ces deux infrastructures concentrent à elles seules plus de 16.000 emplois (directs, indirects et induits), ce qui les place comme les deux ac-

teurs économiques incontournables du Calaisis. Eurotunnel, premier employeur privé du Calaisis, est favorable à tout projet permettant le développement de la ville de Calais et de ses communes avoisinantes et, dans une plus large mesure, du Pas de Calais ainsi que de la Région.

Contrairement aux idées reçues, l'ouverture du

Lien-Fixe a permis une augmentation du volume du trafic Transmanche sans pénaliser le port de Calais. En effet, entre 1994 et 2008, c'est au global plus de 29 millions de passagers qui ont traversé la Manche en 2008 en passant par Calais (comparés au 18 millions de 1994) et 55 millions de tonnes de marchandises (25 millions en 1994).

Eurotunnel, compte tenu de son expérience, souhaite apporter au cours du débat public quelques éléments de réflexion que nous considérons comme indispensables à la viabilité du projet :

1 - Surestimer l'évolution du trafic : un risque majeur pour l'équilibre économique du projet

En 2008, près de 3,5 millions de poids-lourds ont emprunté le détroit transitant par Calais (1,7 millions), Dunkerque (0,5 millions) et le Tunnel sous la Manche (1,3 millions).

« Le territoire a exprimé la volonté que que le système logistique de Calais, constitué du port maritime et du Tunnel sous la Manche, puisse traiter 100 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2015 ».

Compte tenu des trafics actuels, il faudrait une augmentation de 81% pour arriver à 100 mil-

lions de tonnes. Cela semble clairement irréaliste, surtout dans le contexte économique actuel. De surcroît, les hypothèses de trafic des ports de Calais et de Douvres ne semblent pas en cohérence. L'argument majeur du projet est de permettre aux infrastructures portuaires de répondre à l'augmentation du trafic.

Mais si les perspectives de croissance du trafic des deux ports établies en 2005 étaient concordantes, celles de 2009 ne le sont plus !

Il est nécessaire d'obtenir des hypothèses

de trafic entre les deux ports réalistes et actualisées.

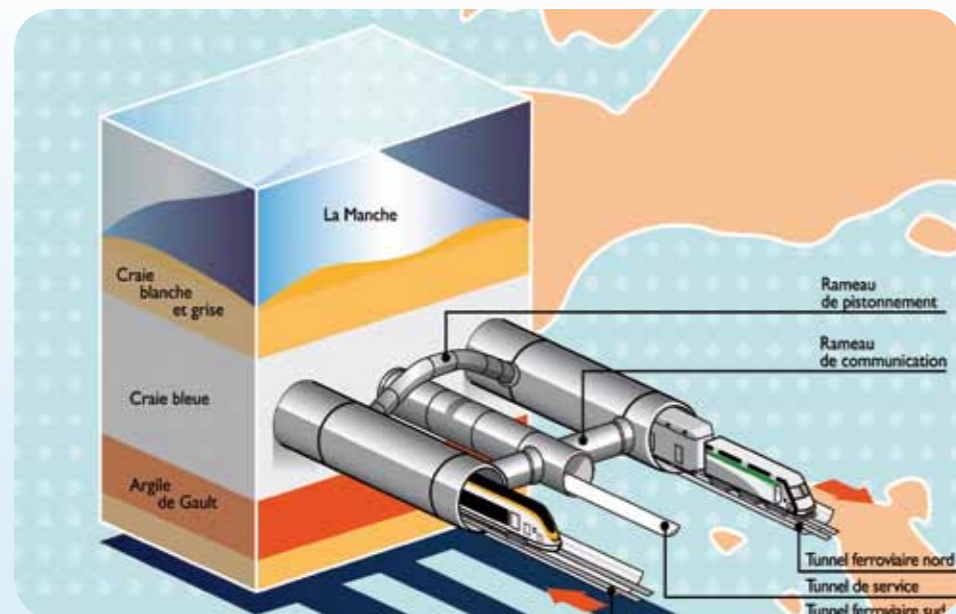
Eurotunnel est d'autant plus fondé à attirer l'attention des acteurs économiques sur le niveau des perspectives du trafic, car il est de notoriété publique que les prévisions faites à l'occasion de la conception du Tunnel sous la Manche ont été, dans tous les domaines, très largement surestimées ce qui a conduit Eurotunnel au bord de la faillite.

2 - Avoir une politique cohérente dans le détroit

Le détroit du Pas-de-Calais est l'un des couloirs maritimes les plus denses au monde. Certaines compagnies maritimes ont montré leurs ambitions de se développer dans le détroit, soit en s'y installant, soit en y augmentant leur flotte. Néanmoins, Speed-Ferries, HoverSpeed, Seafrance, nombreuses sont les compagnies maritimes ayant stoppé leurs liaisons vers le Royaume-Uni, où qui sont en proie à de très sé-

rieuses difficultés financières. Ces contraintes ont conduit à la fermeture des compagnies Speed-Ferries et HoverSpeed. Seafrance est aujourd'hui obligée de négocier sa survie en réduisant ses offres de passages. Aujourd'hui le potentiel du trafic du Tunnel sous la Manche est loin d'être saturé. En effet, le taux d'utilisation de l'infrastructure est de 53%.

Les réflexions de Calais Port 2015 doivent intégrer les capacités déjà existantes, et veiller à ce que le projet soit en cohérence avec cette situation afin de ne pas créer des capacités qui seraient ipso-facto sous utilisées pouvant remettre en cause la rentabilité économique du projet et l'équilibre actuel entre les quatre ports.



3 - Un important projet d'infrastructures aux dessertes insuffisantes

Pour que Calais Port 2015 réponde aux attentes exprimées dans le projet, il est **indispensable** qu'il soit relié à son hinterland par des infrastructures de transports adaptées au trafic attendu à défaut, Calais Port 2015 risquerait de ne devenir qu'un goulot d'étranglement.

Il est indiqué dans le dossier du débat, relatif à l'économie du projet, que « la part de financement des investissements d'infrastructures par les activités du port sera déterminée plus finement à un stade ultérieur du projet, avec des hypothèses de trafic, de recettes et de charges actualisées »². Devons-nous comprendre qu'aujourd'hui, nous ne disposons pas de données pertinentes en matière d'hypothèses de trafic ?

Ceci est d'autant plus important que, suite à une

décision de la Commission européenne, le Tunnel sous la Manche sera relié ces prochaines années à l'un des corridors européens visant à développer le transport de marchandises par le rail. Il ne faut pas oublier que le développement des autoroutes ferroviaires et les politiques environnementales engendreront une augmentation de ces flux de marchandises. Il est donc nécessaire dès aujourd'hui, et non à un stade ultérieur du projet, **d'inclure la réalisation des infrastructures ferroviaires de desserte du port Calais 2015 dans le projet lui-même.**

Par conséquent nous pensons qu'il conviendrait que, concomitamment au projet Calais Port 2015 et suivant le Schéma Régional des Transports :

> Soit effectuée **une réelle interconnexion**

des quatre ports du littoral au réseau ferroviaire et notamment « disposer d'une desserte terminale adaptée à Dunkerque, réaliser sa connexion ferroviaire au tunnel sous la Manche et créer une desserte ferroviaire pour le port roulier de Calais »³ ;

> Dans ce contexte il est **indispensable** que soient effectués le « **doublement et l'électrification de Calais-Dunkerque, pour une desserte ferroviaire portuaire... »⁴ ;**

> **Disposer en quantité suffisante de sillons de qualité** afin de faciliter une circulation fluide des convois ferroviaires à destination ou au départ des quatre ports du littoral. Développer les dessertes ferroviaires des quatre ports du littoral impose de s'assurer que le réseau ferré national soit en mesure de supporter le surcroît de trafic envisagé ;



4 - Le projet doit avoir pour priorité l'écologie

Les navires qui rejettent les gaz responsables du dérèglement climatique seront (2013 au plus tard) soumis au système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre, un système déjà appliqué aux industries les plus polluantes (centrales thermiques au charbon, transport aérien, sidérurgie). Cette réglementation aura des incidences multiples : l'adaptation des navires à brève

échéance, augmentation des coûts d'exploitation en raison de l'achat du droit à polluer, l'augmentation des tarifs pour les clients des navires et les conséquences en termes de trafic, est-ce que cela a été pris en compte dans l'étude du projet ?

A proximité du futur port maritime de Calais se situe le site des deux caps. L'opération « Grand site » en a permis un réaménagement.

Aujourd'hui, Eurotunnel, acteur majeur du développement local promeut, avec le Conseil général du Pas-de-Calais, l'inscription du détroit au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Il faut veiller à ce que les incidences du projet Calais Port 2015 n'aboutissent pas à rendre impossible cette candidature !



5 - En conclusion, Eurotunnel tient à :

- **Attirer** l'attention des acteurs sur les risques de prévisions de trafic trompeuses ;
- **Prêter** attention à la répartition des activités des quatre ports du littoral ;
- **Veiller** à ce que la réalisation de Calais Port 2015 s'accompagne impérativement des infrastructures de transports, ferroviaires, adaptées à l'ampleur du projet ;
- **S'assurer** que le projet respecte scrupuleusement les normes environnementales en vigueur.

Le développement du port de Calais doit être une réussite économique et environnementale. Compte tenu des incertitudes et des faiblesses actuelles du dossier, la vraie question qui se pose aux décideurs : Parle-t-on de Calais-Port 2015, ou plutôt Calais-Port 2025 ?

Sources :

(1) G. Ruiz, Rapport N°055202601. L'apport du groupe Eurotunnel au développement économique en partenariat avec les collectivités locales autour du terminal français, CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE (2008).

(2) idem (p114)

(3) et (4) Schéma régional des transports adopté en séance plénière le 22 novembre 2005

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