



3. Le port de Calais : ses activités, son poids économique

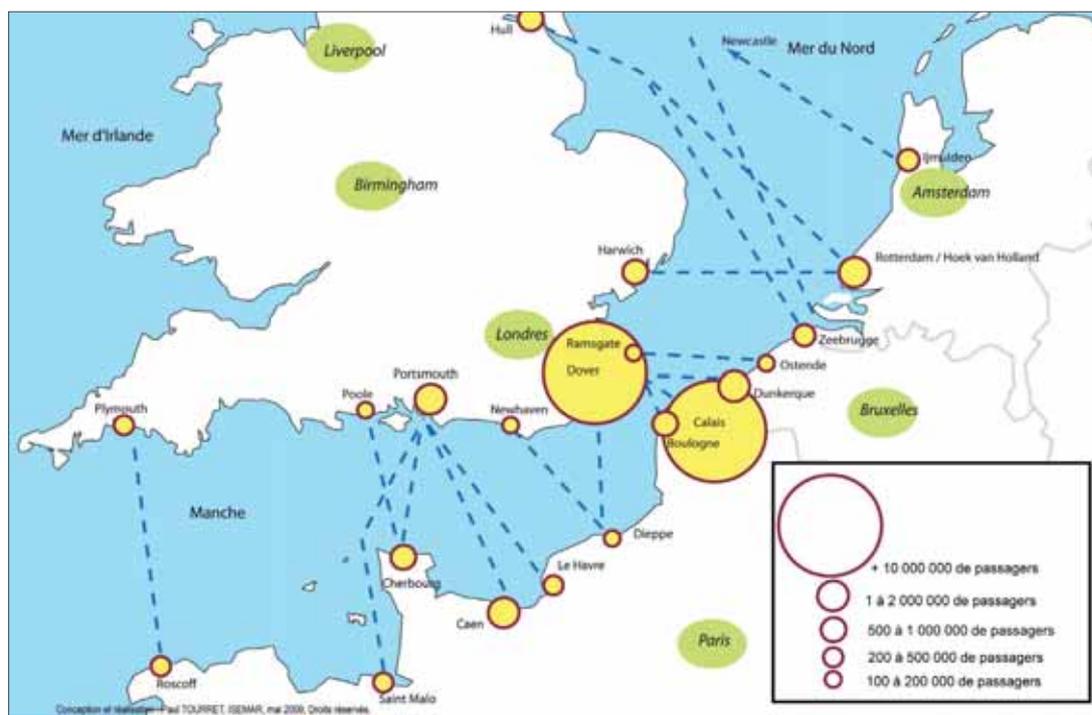
3. Le port de Calais : ses activités, son poids économique

3.1 Les activités du port de Calais



TRAFIC TRANSMANCHE : UNE PRÉÉMINENCE DU DÉTROIT

Les trafics de passagers entre le continent et la Grande-Bretagne (2008) - Source : ISEMAR



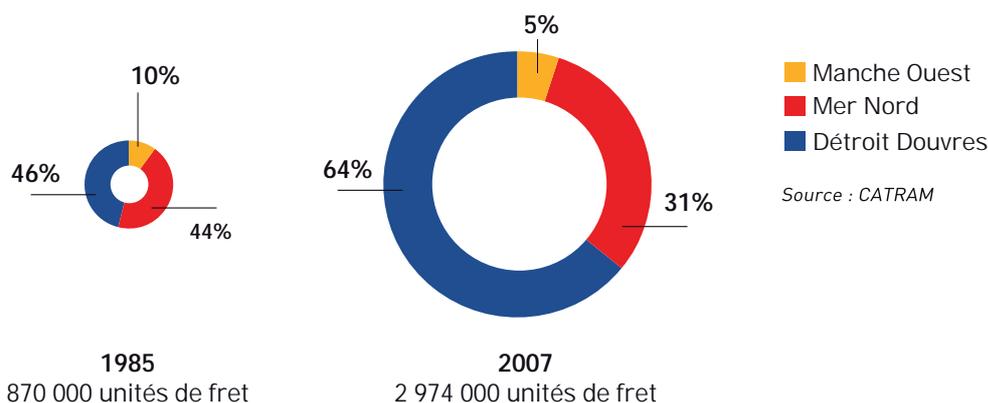
Les trafics transmanche peuvent être subdivisés en trois zones : la Bretagne / Manche Ouest, le détroit et la mer du Nord. Le détroit comprend les 3 ports de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque et le Tunnel. La mer du Nord comprend tous les ports du Benelux.

La Bretagne / Manche Ouest capte principalement des trafics locaux ou des trafics passant par l'autoroute des estuaires et destinés à l'ouest de l'Angleterre.

Les trafics transitant par les ports du Benelux reflètent le poids logistique et industriel de ce territoire et portent sur du fret en majorité non accompagné (remorques seules ou conteneurs*) et de moins en moins de voyageurs.

La prééminence du détroit est évidente au sein de l'ensemble des relations transmanche (graphique ci-contre). Le détroit offrait au cours des dernières années une soixantaine de départs par jour dans ses ports (dont 50 environ via Calais) ainsi que 50 départs de services de navettes (chargées de véhicules de tourisme et de poids lourds) par le Tunnel. Rien de tel ne se retrouve pour les autres zones, dont les ports ne peuvent offrir qu'un à quatre départs par jour.

EVOLUTION DES FLUX DE POIDS LOURDS PAR ZONES TRANSMANCHE DANS LE SENS ANGLETERRE - CONTINENT



La nature des trafics diffère selon la zone concernée. Les longues distances recueillent surtout des trafics "non accompagnés", principalement dans la zone mer du Nord : transport de remorques seules ou de conteneurs*, tandis que la courte distance du détroit est actuellement utilisée par des transports d'ensembles routiers complets accompagnés de leurs chauffeurs.

Le trafic transmanche

Le port de Calais est très fortement marqué par son activité transmanche qui constitue un enjeu fort tout à la fois pour le port, la région et pour la liaison continent européen- Royaume-Uni.

Une évolution récente contrastée sur le trafic transmanche

	2000	2003	2005	2007	2008
Transmanche					
Passagers (milliers de personnes)	15 064	13 729	11 695	11 519	11 002
Voitures de tourisme (milliers de voitures)	2 581	2 621	2 181	2 034	1 976
Ensembles routiers (milliers d'ensembles)	1 309	1 444	1 652	1 846	1 773
Tonnage (milliers de tonnes)	31 875	34 324	38 302	41 507	40 387

Les évolutions passées des trafics du détroit montrent des évolutions contrastées entre le fret, avec une croissance continue sur 25 ans et plus, et le transport de voyageurs qui a évolué de façon plus variable.

Deux événements majeurs ont marqué les trafics transmanche au cours de cette période : l'ouverture du Tunnel et la fin du duty-free à bord des navires transmanche.

L'ouverture du Tunnel avait été anticipée par les armateurs, qui ont décidé de concentrer leur desserte sur l'axe Calais-Douvres, la route la plus courte, mettant en place des rotations intensives et une quasi-continuité du passage, similaire au Tunnel. La route courte est devenue ainsi prédo-

minante dans le transport transmanche maritime. Globalement, le transport maritime a continué sa progression parallèlement à l'essor des trafics du Tunnel. Ce dernier a, en définitive, "dopé" la demande de transport, renforcé l'effet d'attractivité de la route la plus courte et absorbé la part de trafics croissants que les ports auraient été en mal de traiter, qu'il s'agisse de voyageurs ou de fret.

La fin du duty-free a eu des effets plus douloureux sur le marché maritime. La clientèle des voyageurs comporte trois segments différents : vacanciers en voyages longs, voyageurs essentiellement "short breaks" ou séjours de quelques jours et enfin les "day trippers" ou excursionnistes d'une journée, qui peuvent passer plusieurs fois par mois sur le

continent pour faire des achats. La fin du duty-free en 1999 et l'augmentation des prix sur le continent (notamment sur le tabac) ont pratiquement éliminé ce segment de voyages courts mais fréquents de la part des Britanniques, d'où une importante chute globale du trafic voyageurs. D'autres facteurs ont contribué à la diminution des trafics de voyageurs depuis la fin des années 1990 :

- le développement des trafics Eurostar via le Tunnel ;
- la diversification des lieux de villégiature grâce au transport aérien en général et au développement de l'offre aérienne "low-cost" en particulier ;
- les parités monétaires plus ou moins favorables à la clientèle anglaise (qui représente une forte majorité des voyageurs).

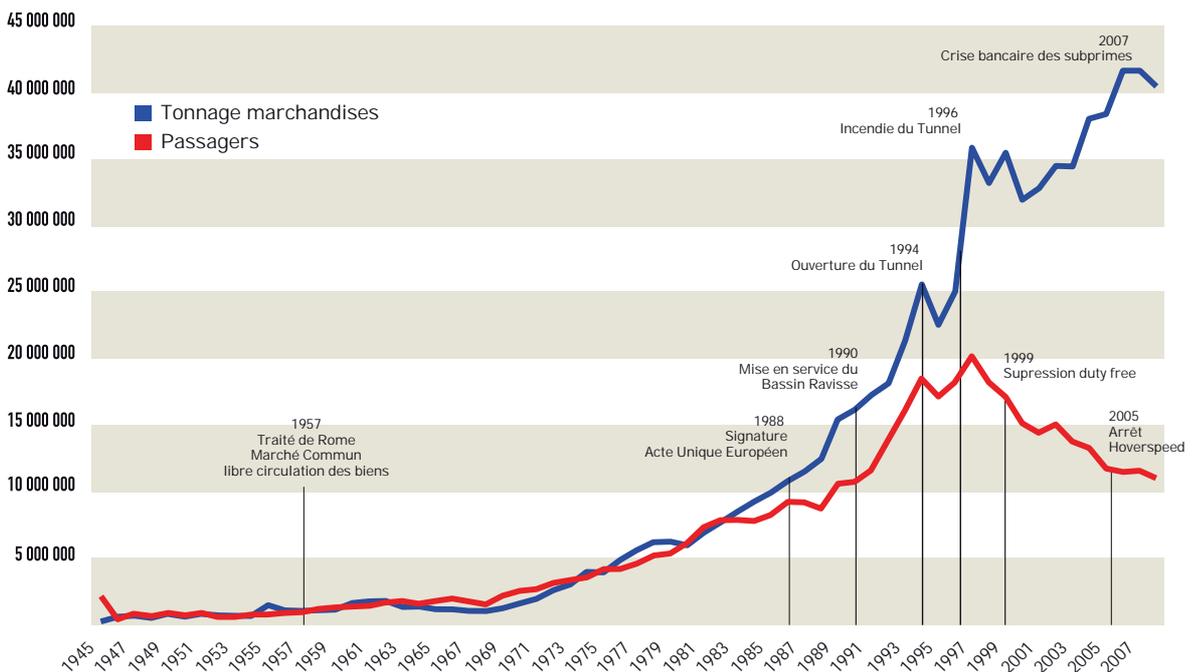
LA FIN DU DUTY-FREE

Lorsqu'en 1999 le duty-free à bord des navires transmanche est aboli par la réglementation européenne, l'économie du transmanche subit un véritable cataclysme. En effet, une concurrence féroce entre armateurs du transmanche et aussi avec Eurotunnel avait amené les prix de passage à des niveaux très bas, parfois proches de zéro. L'économie des compagnies reposait alors pour une part très importante sur les recettes des boutiques en duty-free et les dépenses à bord des voyageurs. Ceux-ci étaient doublement incités à traverser fréquemment : faiblesse des tarifs et achats à bas prix de tabacs et alcools. Certains passagers ne prenaient d'ailleurs pas la peine de descendre du navire à Calais (passagers "no-landing"). Avec la fin du duty-free, les compagnies maritimes ont perdu une source de revenus très importante. Elles ont donc dû augmenter fortement leurs tarifs. Dès lors le marché s'est brutalement retourné, le trafic diminuant de plusieurs millions de voyageurs.

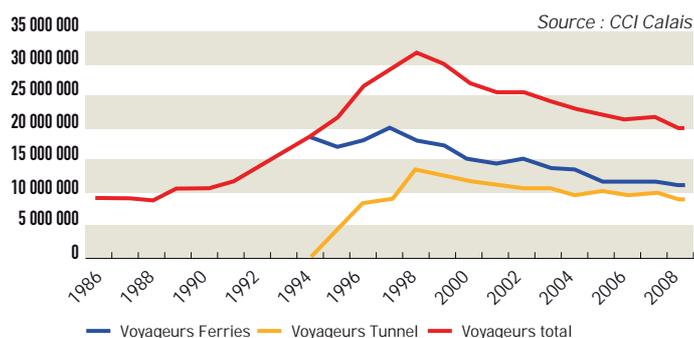
Le graphique ci-dessous montre précisément la progression soutenue du fret* passant par le port de Calais, et celle du nombre de voyageurs jusqu'en 1999, année qui marque une nette rupture avec la fin du duty-free. Il illustre aussi la **forte croissance induite par l'intégration européenne et le marché unique**. La tendance de longue période est clairement

ascendante, soutenue par l'augmentation de la couverture des besoins industriels et domestiques britanniques. Par ailleurs, la réduction de trafics dans le Tunnel se répercute fortement sur la courbe de fréquentation des services maritimes du port de Calais [par exemple en 1997, après l'incendie du Tunnel (novembre 1996)].

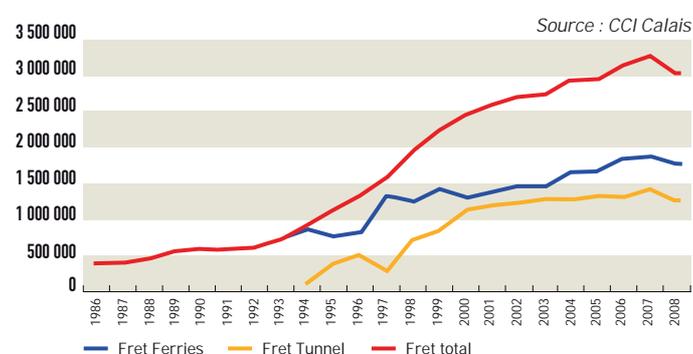
Evolution du trafic du port de Calais de 1945 à 2008



L'évolution des trafics par les ferries et le Tunnel depuis 1986



En 2007, le trafic global est d'environ 20 millions de passagers alors qu'il a atteint 30 millions de passagers en 1999. Toutefois, le niveau de trafic semble entrer dans une phase de stabilisation. Rappelons que 9 millions de passagers ont utilisé le train à grande vitesse (service EUROSTAR) et qu'ils ne sont pas ici comptabilisés.



L'ouverture du lien fixe en 1994 n'amène seulement qu'un ralentissement temporaire de la croissance du fret* transporté par les ferries, sans y mettre fin. Ferries et Tunnel se partagent désormais la croissance du marché, qui demeure globalement forte hors situation de crise.

Les chiffres de trafic ci-dessus traduisent la position-clé de Calais comme porte d'entrée de la Grande-Bretagne. Avec le Tunnel, le port et la gare TGV Calais-Frethun, Calais sera le pôle transmanche de référence du détroit.

Le trafic de commerce conventionnel (hors roulier)

Les trafics conventionnels de marchandises représentent des tonnages moindres. Comparés au trafic transmanche, ils sont, toutefois, générateurs d'une activité économique locale importante, par les emplois portuaires qu'ils génèrent (dockers, grutiers, services portuaires, ...) et par la présence

d'industries utilisatrices : Alcatel pour les câbles, Ucar pour le coke de pétrole*, Huntsman-Tioxide,...

Si les trafics liés aux industries locales sont relativement stables, les trafics de voitures neuves (Walon-Axial,...) constituent une source potentielle de développement.

		2006	2007	2008
Commerce (milliers de tonnes)				
Sucre raffiné	Export	118,3	63,02	35,59
Coke de Pétrole	Import	31,75	25,97	30,84
Minerai de titane (et mattes)	Import	107,07	93,46	93,83
Granulats	Import	176,2	133,84	119,93
Produits de carrières	Export	268,66	308,27	225,12
Câbles sous-marins	Export	17,2	10,4	31,6
Trafics divers	Export & Import	44,5	9,5	7,66
Voitures neuves (milliers d'unités)				
	Export & Import	196,8	174,2	134,6

La construction et la réparation navales

Deux entreprises représentent sur le Calais la construction et la réparation navales.

SOCARENAM est un acteur reconnu au niveau national. Il emploie près de 200 personnes dont 35 sur Calais. Son activité est assise sur trois compétences majeures que sont la construction et réparation navales, la chaudronnerie et mécanique industrielle, les pompes centrifuges industrielles. Ces activités se répartissent sur trois sites:

- Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque pour la construction et réparation navales ;
- Dunkerque et Calais pour la maintenance industrielle et les pompes.

Cette entreprise régionale redéploie avec un certain succès son activité de construction navale à l'origine consacrée à la pêche.

L'activité transmanche apporte une contribution significative au chiffre d'affaires de la réparation navale. En raison de leurs dimensions, ces unités ne peuvent être admises dans l'unique forme de radoub* du port de Calais. Les travaux importants de carénage* des ferries sont effectués au port de Dunkerque.

Cette société est en mesure de construire une gamme complète de navires civils et militaires jusqu'à environ 50 mètres de longueur. Elle souhaite porter cette capacité à des longueurs de 70/80 mètres afin d'être en mesure d'élargir son marché au domaine militaire et aux bateaux d'assistance pour l'off shore*, mais aussi d'atteindre d'autres cibles comme la grande plaisance.

ROGLIANO est également un acteur de la construction et de la réparation navales qui emploie 56 personnes. Ses activités se répartissent sur deux secteurs:

- le secteur maritime tant naval que terrestre avec les superstructures telles que les postes transmanche ;
- le secteur industriel avec un département de maintenance et de dépannage.

Les deux entreprises offrent leurs services aux compagnies maritimes locales, essentiellement pour les interventions s'effectuant à bord des navires.

La pêche

On compte une dizaine de fileyeurs* de 9 à 18 mètres dans le port de Calais et une quarantaine de marins. Les principales espèces pêchées par les pêcheurs calaisiens sont la sole, la plie, le turbot,

le flet, le flétan, la limande, le hareng, le bar, la morue... Elles sont commercialisées localement. Des étals de vente, les aubettes, se situent sur le quai de la Colonne et permettent aux pêcheurs la vente de leurs produits directement à la population locale et aux restaurateurs. La gastronomie calaisienne utilise abondamment les produits de la mer et les restaurants offrent des cartes avec de nombreuses recettes de poisson dont les traditionnelles sole meunière et salade calaisienne.

En comparaison, la flottille dunkerquoise compte une vingtaine de navires et environ quatre-vingt marins. L'activité de pêche hauturière (au large) et artisanale de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français, compte environ 120 navires et emploie plus de 400 marins.

L'espace maritime à proximité de Calais est en zone de pêche exclusive où seuls les navires français sont autorisés à pratiquer la pêche côtière.

La plaisance

Calais fait partie des 5 ports de plaisance présents sur la façade littorale du Nord-Pas de Calais aux côtés de Dunkerque, Gravelines, Boulogne-sur-Mer et Etaples. Ils sont fédérés au sein du "Réseau Plaisance Côte d'Opale", réseau actif dans la promotion et dans la recherche de partenariats avec de nombreux autres ports de plaisance à l'échelle de l'Europe du Nord Ouest, et tout particulièrement avec ceux du Kent.



Bateaux de plaisance dans le bassin ouest

Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

A Calais, idéalement situé à proximité du centre-ville, le port de plaisance dispose d'environ 260 anneaux (et une cinquantaine de places au bassin du Paradis) et offre annuellement en moyenne 5500 nuitées. Il pourrait accueillir une flotte plus importante en mobilisant des terrains supplémentaires : un triplement de l'offre serait ainsi techniquement possible. Ce potentiel touristique est un atout de premier ordre pour la ville de Calais.

Toutefois, cette hypothèse devra tenir compte de certains points : la gestion du fonctionnement

hydraulique très complexe sur cette zone (rôle du bassin des chasses) et la sécurisation de l'accès au bassin, rendu délicat avec l'importance du trafic transmanche.

Une partie des réponses pourrait être offerte par le projet Calais Port 2015, en améliorant les conditions d'accès.

Les autres activités aux alentours du port

L'aquaculture

L'aquaculture est présente au travers de la mytiliculture* sur bouchot sur les communes de Marck ou Oye-Plage. Le sud du territoire est caractérisé par la présence de deux exploitations piscicoles*, à Sanghen et à Clerques, tournées vers l'élevage de la truite. Sur le littoral, plus à l'est, Gravelines accueille une importante ferme aquacole, "Aquanord", spécialisée dans l'élevage du bar et de la daurade royale.



Aquanord - Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Les activités balnéaires et nautiques

L'activité balnéaire se pratique essentiellement à l'ouest de Calais (Calais-Plage, Blériot-Plage et Sangatte). A l'est de Calais, les plages fréquentées se situent au niveau des Hemmes d'Oye (Oye-Plage).



Régate - Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Calais offre également des possibilités de loisirs nautiques. Les régates se déroulent en dehors des chenaux, entre les Ridens de la Rade* et de Calais, du printemps à la fin de l'été. Les activités de planche à voile se déroulent préférentiellement près de la plage à l'ouest de Calais et devant Blériot-Plage. Le char à voile est pratiqué sur la plage des Hemmes de Marck, à l'est de Calais. Le champ d'activité peut s'étendre vers l'ouest jusqu'à la plage près de l'Hoverport mais un très petit nombre d'utilisateurs fréquente ce secteur.

La chasse et la pêche

Une activité de pêche de loisirs est pratiquée sur la jetée Ouest du côté avant-port en général, et côté plage à marée haute. La pêche de loisirs à pied est interdite à l'est de Calais.

La chasse au gibier d'eau se pratique à l'est du port principalement dans les dunes du Fort Vert et au platier d'Oye. Actuellement, 5 huttes de chasse sont implantées à l'extrémité est du domaine maritime portuaire.

Le tourisme de "nature"

Le chemin de Grande Randonnée du littoral longe la côte en passant par la ville de Calais. A l'est, il suit successivement les dunes du Fort Vert, le terminal des Navires à Grande Vitesse (NGV), le terminal transmanche par le sud. Il passe ensuite par le pont Vétillart sur l'écluse reliant le bassin Carnot à l'arrière-port, traverse le nord du centre-ville pour rejoindre le bassin du Paradis puis Fort Risban et enfin la plage de Calais. Il reprend ensuite son parcours en bordure du littoral vers l'ouest : Blériot-Plage, Dunes du Fort Mahon, Cap Blanc Nez, Cap Gris Nez.

La véloroute du Littoral longe les équipements portuaires, en particulier par une piste cyclable bordant l'avenue J.Y COUSTEAU. Elle franchit les ouvrages portuaires que sont les ponts Henri-Hénon et Vétillart.

3.2 Le port, Calais et le Calaisis : les données-clés de l'emploi

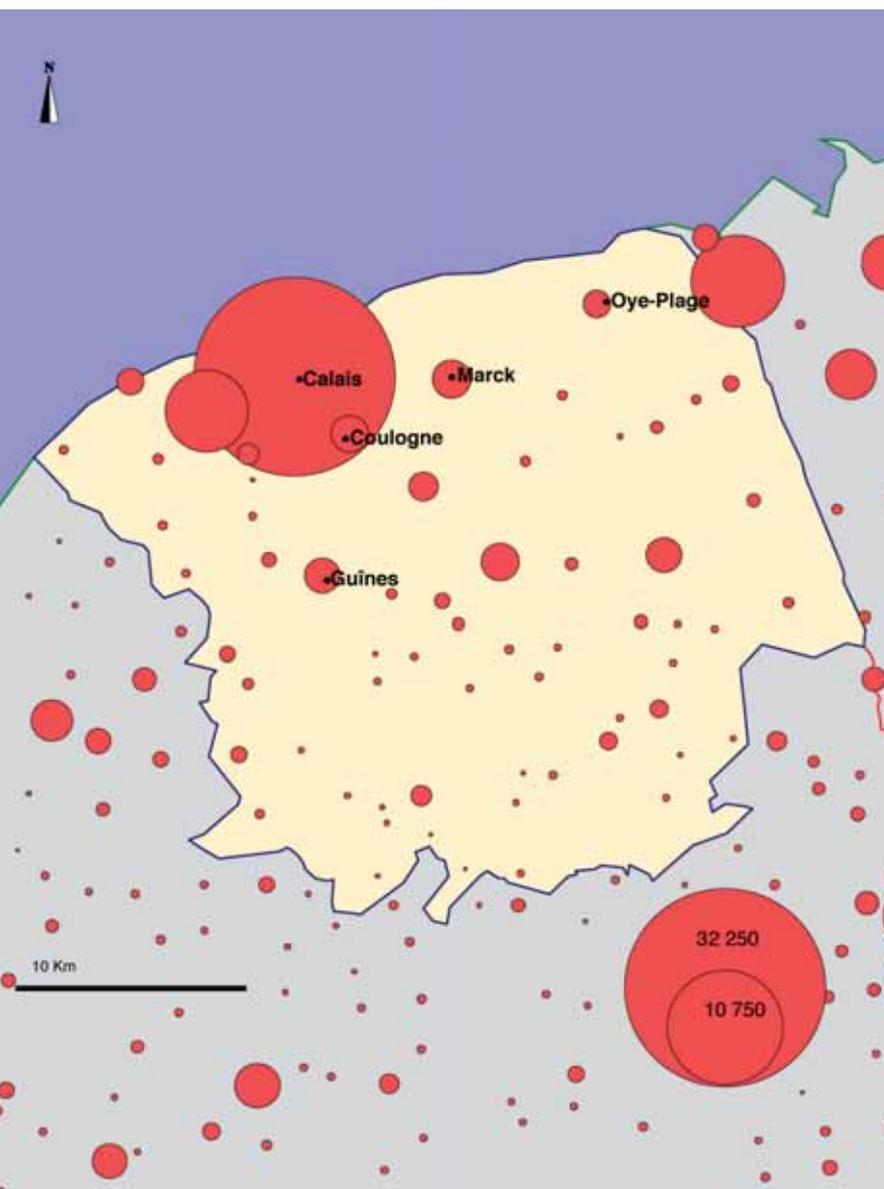
L'économie locale

Un bassin de près de 50 000 emplois salariés

Le Pays du Calaisis compte près de **48 500 emplois salariés** à fin 2005. La commune de Calais rassemble à elle seule les deux tiers de ces emplois. En lui associant Coquelles et Marck, ces trois communes du littoral totalisent plus des trois-quarts de l'emploi du Pays du Calaisis.

Le taux d'emploi du Pays du Calaisis (rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents ayant un emploi) s'élève à 95%. Certaines communes offrent plus d'emplois qu'elles n'ont d'actifs occupés résidents, grâce notamment à l'implantation de grands établissements sur leur territoire. Ces pôles d'emplois, sur Calais et Coquelles en particulier, ne suffisent pas à équilibrer le marché du travail, et le Calaisis est marqué par **un taux de chômage supérieur aux taux régional et national**.

Les principaux pôles en nombre d'emplois (RP 1999) - Source : INSEE

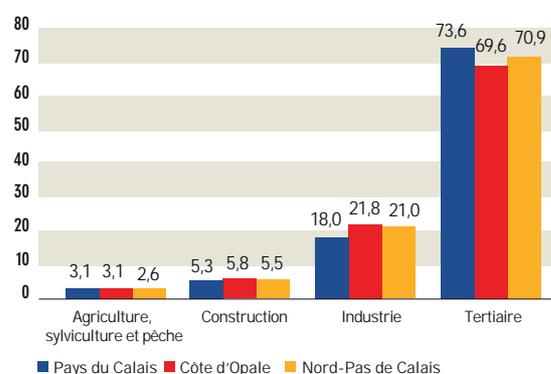


Une forte progression du tertiaire, notamment du secteur transports

Le Pays du Calaisis possède plus d'emplois relevant du tertiaire qu'en région (73,6% contre 70,9%). Ce secteur a progressé de plus de 15 points entre 1990 et 1999. Le tertiaire se décompose en commerce (14,1% des emplois en 1999) et services (59,5% en 1999).

Répartition sectorielle des emplois en 1999

Source : Insee - Recensement de la population



Les transports, avec 7,1% des emplois contre 4,3% en région, ont progressé de près de 23% entre 1990 et 1999. Plus du tiers des emplois de l'activité transport concernent le transport par eau lié à l'activité du port de Calais. Le transport ferroviaire et le transport routier de marchandises rassemblent chacun plus d'un cinquième des emplois. De même, les services aux entreprises représentent près de 12,1% des emplois contre 10,9% en région et sont largement portés par les services opérationnels qui rassemblent près de 8,9% des emplois du Calaisis contre 5,0% en région. La part importante de ce secteur s'explique par la présence

d'Eurotunnel (2 360 emplois en 2008), premier établissement employeur du Pays du Calais, mais également par la présence de nombreuses PME situées à Calais et à Coquelles.

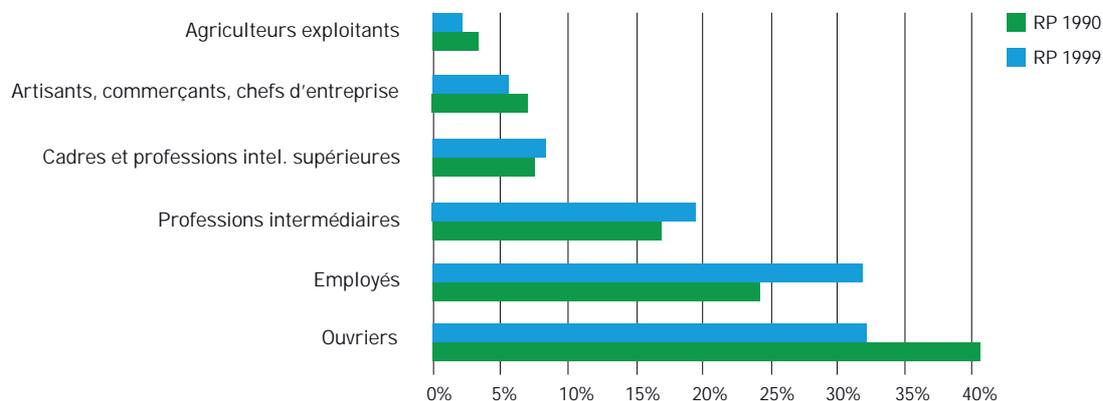
L'activité hôtels-restaurants est plutôt bien repré-

sentée avec près de 4,4% des emplois contre 2,9% en région.

Dans ce contexte, la catégorie socio-professionnelle des employés a connu une forte évolution, tandis que celle des ouvriers était en contraction de 1990 à 1999.

Répartition des emplois au lieu de travail par catégorie socioprofessionnelle

Sources : INSEE



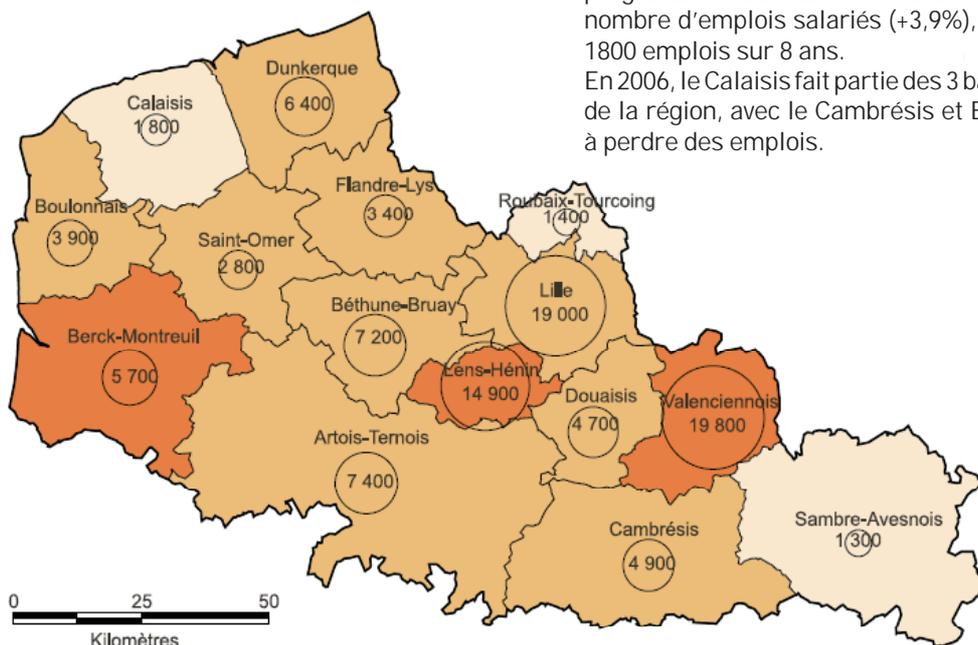
Les emplois occupés par des ouvriers restent plus nombreux dans le Pays du Calais qu'en région : 32,3% des emplois contre 30,6% en région.

Par contre, par rapport à la moyenne régionale, le Pays du Calais manque d'emplois de cadres

(7,3% des emplois contre 9% en région) ainsi que d'emplois de professions intermédiaires (14% des emplois contre 17,1%).

Un dynamisme en deçà de la moyenne régionale

Sources : INSEE



Entre 1998 et 2006, le Calais a observé une progression inférieure à l'évolution régionale, en nombre d'emplois salariés (+3,9%), soit un gain de 1800 emplois sur 8 ans.

En 2006, le Calais fait partie des 3 bassins d'emploi de la région, avec le Cambresis et Béthune-Bruay, à perdre des emplois.

L'insuffisante création d'emplois salariés se traduit par un taux de chômage supérieur aux taux régional et national.

Le port de Calais et l'économie calaisienne : des liens très forts

Les retombées économiques et sociales du port de Calais se situent, au niveau local, dans un cercle d'environ 50 kilomètres. C'est pourquoi, il est pertinent de les comparer au volume des emplois dans le Calaisis.

Une évaluation réalisée en 2004 des retombées directes (1), indirectes (1) et induites (1) chiffre celles-ci à plus de 8000 emplois dans le bassin du Calaisis

(1) voir définition chapitre 1.1 page 9

Avec ses retombées sur le tourisme (commerce, hôtellerie, restauration) ainsi que celles des services aux navires et aux marchandises, le poids du port est majeur au niveau des emplois tertiaires du Calaisis. Les 8 000 emplois estimés représentent environ 1/6^e du total des emplois salariés de ce territoire.

Une étude est actuellement en cours afin de réactualiser, préciser et détailler l'inventaire des retombées socio-économiques du port.

De multiples métiers concentrés sur le port

On peut distinguer :

1. les services aux navires

Les professions concernées sont :

- portuaires : dragage*, phares et balises, capitainerie*, pilotage, remorquage, lamanage*, services aux équipages ;
- para-portuaires : réparation navale, fournitures de carburant, catering (avitaillement)* et shipchandling* ;
- utilisateurs maritimes : transports maritimes, pêche, plaisance.

2. les services aux marchandises

Les professions concernées sont :

- portuaires : transit, agence maritime/consignation, manutention, stockage/entreposage, livraison/réception ;
- services terrestres : transports terrestres de marchandises et de personnes de /vers le port ;
- entreprises importatrices et exportatrices, passagers avec et sans voiture accompagnée ;
- séjour au port : autorité portuaire, contrôle douanier, contrôle sanitaire, contrôle de police, surveillance/incendie.

Les employés affectés à ces tâches, salariés d'entreprises privées ou d'organismes publics et para-publics, constituent à Calais une "communauté portuaire" qui marque la vie sociale et culturelle.

Des organismes et entreprises générateurs d'emplois

Le Conseil Régional en tant qu'autorité portuaire, dispose à Calais d'une direction déléguée d'exploitation qui emploie 77 agents. Ces derniers assurent la maintenance et l'exploitation des infrastructures et ouvrages mobiles relevant de la Région et non concédés, la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre de travaux d'investissement, la gestion administrative du domaine et le suivi des contrats (concession, autorisation d'occupation ...).

La CCI de Calais emploie 680 personnes au titre de la concession portuaire. Celle-ci réalise un chiffre d'affaires de 74 millions d'euros. Ces emplois se répartissent en services supports, d'exploitation et de sûreté.

Les compagnies maritimes, P&O et Seafrance, représentent au total plus de 500 emplois basés à Calais, auxquels on peut ajouter plus de 1300 navigants.

127 agents de la Police aux Frontières sont affectés à la surveillance de la ligne maritime Calais-Douvres. Ces 127 emplois sont basés à la fois sur Calais et Douvres, leur activité étant liée à l'existence et au dynamisme de cette ligne maritime. Les services de l'Etat sur le port comprennent également 21 emplois affectés à la capitainerie* et 60 aux douanes.

Parmi les activités portuaires, on peut, en outre, citer les entreprises Léon-Vincent, Transit Stockage Manutention (TSM), Société Manutention du Port de Calais (SMPC) dédiées aux fonctions de consignation, manutention, transit... qui emploient 80 personnes, dont la moitié de dockers..

On recense également les emplois liés à la construction et à la réparation navales (35 pour Socarenam et 56 pour Rogliano.)

75 personnes travaillent pour le compte de la société Axial-Walon (transport de voitures neuves).

Par ailleurs, à proximité immédiate du port, des sociétés industrielles sont des utilisatrices des services portuaires. C'est le cas de : Tioxide (257 emplois), Ucar-Graftech (191 emplois), Alcatel (372 emplois).

L'activité de la société Alcatel-Lucent est très étroitement liée à la proximité immédiate du port. Un système de manutention dédié, quasi invisible depuis la plateforme portuaire, relie en effet l'usine aux quais câblés. Les câbles issus de la production cheminent dans une galerie partant de l'usine et passant sous les plateformes du terminal transmanche. Le câble ressort ainsi en bord à quai*

et peut être enroulé directement à bord des navires poseurs de câble en escale.

Cette proximité, alliée à la qualité et à la technicité de la main d'œuvre locale, ont convaincu la direction du groupe Alcatel-Lucent d'investir à Calais en y construisant en 2008 une nouvelle unité de production, malgré l'attrait d'un site potentiel en Asie. Cet investissement, de plus de 15 millions d'euros, permet une augmentation de 20% de l'activité câble, et concourt à la création de 50 à 100 nouveaux emplois directs, ainsi qu'à un volume d'activité supplémentaire pour les dockers calaisiens.



Société Alcatel-Lucent - Source : CCI Calais

TOURISME ET COMMERCE TRANSMANCHE : UN COUPLE TRÈS PERFORMANT

Les retombées du port de Calais en matière d'activités de commerce et d'hôtellerie sont considérables.

Plusieurs enquêtes et études mettent en évidence l'attractivité que constituent le shopping et le tourisme, en particulier pour les Britanniques.

Les résultats de l'étude Copetrans (2004) concluaient ainsi que pour 39% des personnes interrogées, le shopping était la principale motivation, le tourisme réalisait 21%, loin devant les voyages d'affaires (9%) ou la visite de proches ou d'amis (8%).

Près de 40% des passagers avaient Calais et le Nord-Pas de Calais, comme unique destination de voyages.

80% d'entre-eux effectuaient leurs dépenses dans le Calais-même ou à moins de 50 kilomètres.

Les dépenses moyennes ont ainsi été estimées à 200 euros par passager et voyage, dont environ 150 pour les achats et 50 pour la restauration et hôtellerie.

L'essentiel des dépenses concernait l'achat d'alcools et d'alimentation (60%), suivi par le textile et l'équipement de la maison.

En 2007, la Cité Europe indiquait que sa clientèle était constituée à 30% de Britanniques et possédait un panier moyen très élevé de 100 euros.

L'étude Copetrans indiquait aussi que les passagers ferries représentaient 40% des ventes des centres commerciaux. Cette clientèle revêt une telle importance qu'elle a justifié à elle seule ces projets commerciaux d'une grande ampleur. Leur viabilité économique n'est envisageable qu'en cumulant les volumes du

port et du Tunnel. Le déclin d'un des opérateurs aurait pour effet de réduire la compétitivité de la filière et de fragiliser, voire rendre impossible l'existence de ces concepts commerciaux.

Ainsi cumulées, les retombées sur le commerce se situaient entre 1000 et 1900 emplois, alors que celles sur la restauration et l'hôtellerie représentaient près de la moitié des emplois de la profession à Calais (628 sur 1370).

Le secteur traverse depuis 2008 une période difficile compte tenu des effets cumulés liés à la crise et à la dévaluation de la Livre Sterling, mais reste confiant dans l'attractivité et la qualité de son offre.

Cité Europe - Coquelles

Source : CCI Calais



4B-Calais - Source : CCI Calais





DES ACTEURS DU TRANSMANCHE À CALAIS

SEAFRANCE

L'histoire commune de la SNCF et du trafic transmanche remonte aux origines-même de la Société Nationale des Chemins de Fer.

A sa naissance, le 1er janvier 1938, la société hérite de six navires exploités sur la ligne Dieppe - Newhaven. Quatre bateaux survivront à la guerre mais leur état ne permettra de réarmer que le Bordeaux, qui reprend son service en Manche entre 1945 et 1951. La SNCF disposait de navires pour alimenter en minerai anglais (en complément des ressources nationales) ses dépôts de charbon nécessaire aux locomotives à vapeur.

L'armement a ensuite été maintenu, notamment pour assurer une continuité ferroviaire. Embarqués sur les bateaux transmanche, les wagons-lits reliaient la Grande-Bretagne à l'Europe, depuis Douvres, Newhaven, Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer ou encore Dieppe. Grâce à un système d'écartement de boggies, le réseau continental pouvait être relié avec les voies insulaires par un même matériel.



Navires SeaFrance et P&O - Source : CCI Calais

transportés par bateaux, peuvent désormais rouler à grande vitesse sous le détroit. En préparation à cette révolution, la branche maritime de la SNCF avait, dès mai 1990, donné naissance à la Société Nouvelle d'Armement Transmanche (SNAT) qui exploitera les navires de l'ex-armement naval en collaboration avec Stena Line, chacun ayant en charge ses propres ferries. En 1992, la SNAT quitte la ligne Dieppe-Newhaven et recentre tout son potentiel sur Calais, la ligne la plus courte du détroit.

Malgré la dénonciation du partenariat par Stena et la montée en puissance de P&O European Ferries, l'armement français traverse cette période agitée en jouant le concept des traversées à la française. Le 1er janvier 1996, la SNAT devient SeaFrance. Dotée d'une flotte relativement réduite [trois ferries : le Renoir (ex-Côte d'Azur), le Cézanne (ex-Fiesta), et le Monet (ex-Versailles)], elle progresse, tout comme ses concurrents, dans un contexte très dynamique, fortement soutenu par le phénomène Duty Free. La fermeture temporaire du Tunnel suite à l'incendie de 1996, le retour du navire fréteur Nord-Pas de Calais et la mise en service du Manet (ex-Champs Elysées) finissent par fidéliser une clientèle et faire de SeaFrance un des principaux acteurs du trafic transmanche.

C'est par la création de Sealink, en 1969 que la compagnie va tourner une première page importante de son histoire. Avec la réforme de la SNCF, l'armement naval apparaît comme un établissement à part entière dans l'organigramme. A partir de 1974, le trafic transmanche connaît une forte progression du marché automobile et piéton, et, au début des années 1980, arrivent les premiers ferries à double pont (le Chartres, le Côte d'Azur et le Champs Elysées) utilisant les nouveaux postes n° 3 et 4 au port de Calais :

Le 6 mai 1994, le tunnel sous la Manche est officiellement ouvert. Les trains, naguère

A l'approche de la fin du duty free, en 1999, la compagnie se transforme. De simple opérateur, elle devient armateur en rentrant en possession de ses navires. Elle développe son offre tourisme, accentue sa présence sur le fret et améliore son service. La restauration à bord des navires SeaFrance décline l'attention portée au goût et à la qualité de vie 'à la Française' et des offres particulières sont proposées aux chauffeurs routiers. La compagnie s'illustre également dans une politique commerciale et marketing créative, avec l'organisation des "croisières bleues" ou le passage du Tour de France parti de Londres par exemple.

Après cinq ans sous ses nouvelles couleurs, SeaFrance fait construire deux grosses unités, parfaitement adaptées aux traversées dans le détroit, le Rodin, livré en 2001, et le Berlioz, en 2005.

SeaFrance est l'une des dernières compagnies à naviguer sous pavillon français, statut auquel les salariés de l'entreprise sont fortement attachés. L'acquisition récente d'un nouveau ferry de grande capacité, baptisé le Molière, participera certainement à la dynamique nouvelle que l'armement sait nécessaire à la poursuite à long terme de son développement, dans la continuité de l'image de la compagnie et de l'association de son nom à celui du port de Calais.

P&O FERRIES

Créée en 1822 à Londres, la compagnie prend d'abord le nom de Peninsular Steam Navigation Company, car elle desservait à l'origine des routes maritimes entre l'Angleterre et la péninsule Ibérique. Les couleurs de la compagnie britannique, ornant toujours les cheminées des ferries actuels, datent d'ailleurs de ses toutes premières activités, puisque le bleu représentait le drapeau portugais de l'époque, et le jaune et le rouge, celui de l'Espagne.

Dès 1840, la jeune compagnie ajoute à son nom le mot "oriental" quand elle commence des liaisons avec l'Égypte, puis ne cesse de croître, se spécialisant dans l'acheminement des passagers, courriers et colis vers les ex-colonies de l'Empire Britannique (les "P&O Royal Mail Liners"). Après le rachat de plusieurs grands armements de bateaux à vapeur au début du siècle, la P&O Steam Navigation Company comptait au milieu des années 1920 une flotte de près de 500 navires, dont plus de 250 sombrèrent au cours des conflits mondiaux.

Après s'être diversifiée sur les marchés des croisières, des cargos et des tankers dans l'après guerre, ce n'est que dans le milieu des années 1960 que P&O se lance dans l'activité de Ferry ro-ro*. La compagnie opère notamment en mer du Nord, mer d'Irlande, en Manche Ouest (Cherbourg, le Havre, ..) et toujours vers l'Espagne. C'est en 1976, sous le nom de P&O Normandy Ferries, que l'armement prend pied sur le détroit du Pas de Calais avec une ligne Douvres-Boulogne-sur-Mer. Le rachat de la compagnie de ferry Townsend Thoresen lui permet en 1987 de débiter le service qui deviendra le plus important de sa branche ferries, entre Calais et Douvres. Rebaptisée P&O European Ferries, puis P&O Stena dans le cadre de la joint-venture avec l'armement Suédois de 1997 à 2001, elle adopte le nom de P&O Ferries qu'elle conservera, même après le rachat du groupe par Dubai Ports.

P&O Ferries opère actuellement avec 5 ferries ro-pax* (mixte passagers et fret*) et un navire fréteur.

Les ferries "Pride of Calais" et "Pride of Dover", longs de 170 mètres, sont entrés en service en 1987. Le "Pride of Burgundy", initialement commandé pour la route Zeebrugge - Douvres a finalement été configuré pour le port de Calais au cours de sa construction, et mis en service en 1993. Les "Pride of Canterbury" et "Pride of Kent", affectés jusqu'en 2002 sur Zeebrugge - Douvres, ont alors été reconditionnés et opèrent maintenant depuis Calais. Le fréteur "European Seaway" est arrivé au port de Calais en 2005, en remplacement du "Pride of Provence".

Le port de Calais se prépare à accueillir deux nouvelles unités de la compagnie britannique, prévues pour des mises en service fin 2010 et courant 2011. Longs de 212 mètres et larges de 31,5 mètres, ils seront les plus grands et les plus modernes des ferries transmanche.



LA CCI DE CALAIS - EXPLOITATION TRANSMANCHE ET SÛRETÉ PORTUAIRE

Les équipes de la CCI de Calais jouent un rôle essentiel dans le bon fonctionnement du "port rapide" qu'est le terminal transmanche de Calais. En opération 7J/7, 24h/24 et 365 jours par an, traitant plus de 50 escales par jour, et assurant les flux de dizaines de milliers de voyageurs et de milliers de véhicules chaque jour, l'ensemble des personnels du concessionnaire œuvre dans le sens de la fluidité des trafics et de la sécurité des passagers et des marchandises.

Le service "Lamanage"* (180 agents), a en charge toutes les opérations d'amarrage des navires, mais également la conduite des passerelles d'accès aux ferries (véhicules et piétons), ainsi que des missions d'entretien de premier niveau. Des chauffeurs du service traction assurent l'embarquement et le débarquement des remorques non-accompagnées au volant de leurs tracteurs portuaires. 30 000 unités sont ainsi manutentionnées chaque année.

Le concessionnaire a l'obligation de mettre en œuvre des dispositifs de sûreté/sécurité et de lutte contre l'immigration clandestine, découlant notamment d'engagements internationaux (Code ISPS - traité franco-britannique du Touquet).

Les équipes du Département "Sûreté" interviennent à plusieurs niveaux dans le processus d'exploitation du terminal transmanche sur l'ensemble des points de contrôle, au fret* comme au

tourisme. D'autres équipes assurent les missions plus larges de surveillance, via la vidéo, le contrôle d'accès, les rondes et les interventions suite aux intrusions sur le site. Enfin, le service "Contrôle des Flux Routier" agit en temps normal sur la bonne organisation des circulations, et dans les cas de congestion temporaire ou de crise plus importante (blocage du port, tempêtes, ..), intervient sur les points névralgiques pour assister à la mise en place des déviations et à l'organisation des délestages.



Agent de sûreté au port de Calais - Source : CCI Calais



Opération de lamanage* - Source : CCI Calais

LA QUESTION DE L'IMMIGRATION DANS LE CALAISIS

La Grande Bretagne n'a pas souhaité entrer dans l'espace Schengen.

Par ailleurs, aux yeux de nombreuses populations, la Grande Bretagne est un pays attirant générant des flux de migration incontrôlée et clandestine.

Calais, situé sur la route principale pour les échanges entre l'Angleterre et l'Europe continentale, que ce soit en lien fixe par le tunnel sous la Manche ou par voie maritime entre les ports de Calais et de Douvres, est devenue une ville frontière, siège de l'ensemble des contrôles de police et de douanes inhérents à ces flux de personnes et de marchandises.

Tant sur le terminal d'Eurotunnel que sur le port de Calais, cette situation a engendré la mise en place de mesures de sécurité et de sûreté issues :

- des exigences strictes de sécurité (contrôle des sites, lutte contre le vol) ;
- d'engagements internationaux [code ISPS (règlement communautaire n° 725/2004 du 31 mars 2004)] liés

à la sûreté vis-à-vis d'actes de malveillance ou de terrorisme ;

- du Traité du Touquet, signé entre la France et l'Angleterre le 4 février 2003, organisant le contrôle et la recherche de migrants au passage de la frontière. Compte tenu du déséquilibre important dans ces flux migratoires (France vers Angleterre), ce Traité autorise les autorités anglaises à exercer leurs contrôles sur les terminaux français.

Comme pour Eurotunnel, le port de Calais, au travers de sa concession d'outillage à la CCI de Calais, répond à cela en mettant en œuvre les mesures édictées par les États en la matière, et en en supportant des coûts importants*.

L'ensemble de ces mesures constituent toutefois un frein sérieux au passage des migrants vers l'Angleterre, générant des séjours plus ou moins longs, dans le Calais et ses alentours, de populations vivant, pour la plupart, dans des conditions extrêmement difficiles.

Face à ce problème humanitaire, différentes associations comme SALAM, La Belle Etoile, l'Auberge des Migrants ou le collectif C'SUR, se sont organisées pour accueillir, informer, distribuer des repas et apporter aux migrants un soutien humanitaire.

Cette action est renforcée par celle des pouvoirs publics, notamment au plan local par la ville de Calais et la Communauté d'Agglomération du Calaisis, en mettant à disposition des installations permettant à ces associations d'exercer leur action dans de meilleures conditions et par l'octroi de subventions.

La Région Nord - Pas de Calais, quant à elle, tant au travers de ses actions de solidarité et d'entraide qu'en tant qu'Autorité Portuaire et propriétaire du port de Calais, participe à cet effort humanitaire en mettant à disposition l'ancien bâtiment du BCMO (Bureau Central de la Main d'Oeuvre) en cas de grand froid, ainsi qu'un terrain portuaire, rue de Lamy, exclusivement réservé pour la distribution des repas du midi et du soir.

(*) A Calais, la CCI a chiffré ces coûts de sécurité-sûreté à environ 15 millions d'euros pour l'année 2008, supportés intégralement par la concession et représentant environ 20% de son budget.

La prise en charge de ces coûts fait l'objet d'un débat entre l'État français et le Conseil Régional Nord-Pas de Calais. Au regard du droit, ces missions régaliennes relèvent de la compétence des États, qui devraient en assurer le financement. La Région engage des démarches à cette fin.

