



1. L'ambition du projet Calais Port 2015

1. L'ambition du projet Calais Port 2015

1.1 Un projet pour une "grande région maritime"

Forte de sa tradition d'échanges avec l'extérieur, de son activité logistique conséquente, la Région a l'ambition d'être une grande région maritime en s'appuyant sur un ensemble portuaire de premier rang avec les sites de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque.

Les atouts régionaux

L'activité logistique régionale

Située au cœur de l'Europe, à un carrefour des flux nord-sud et ouest-est, la région Nord-Pas de Calais présente une situation naturellement et historiquement favorable au développement de l'activité des transports et de la logistique.

Complètement ouverte sur l'extérieur, elle est la troisième région française à l'exportation comme à l'importation. Le commerce extérieur contribue pour près de 36% à la formation du PIB (Produit Intérieur Brut) régional contre un peu plus de 20% pour la France dans son ensemble [INSEE, bilan 2006].

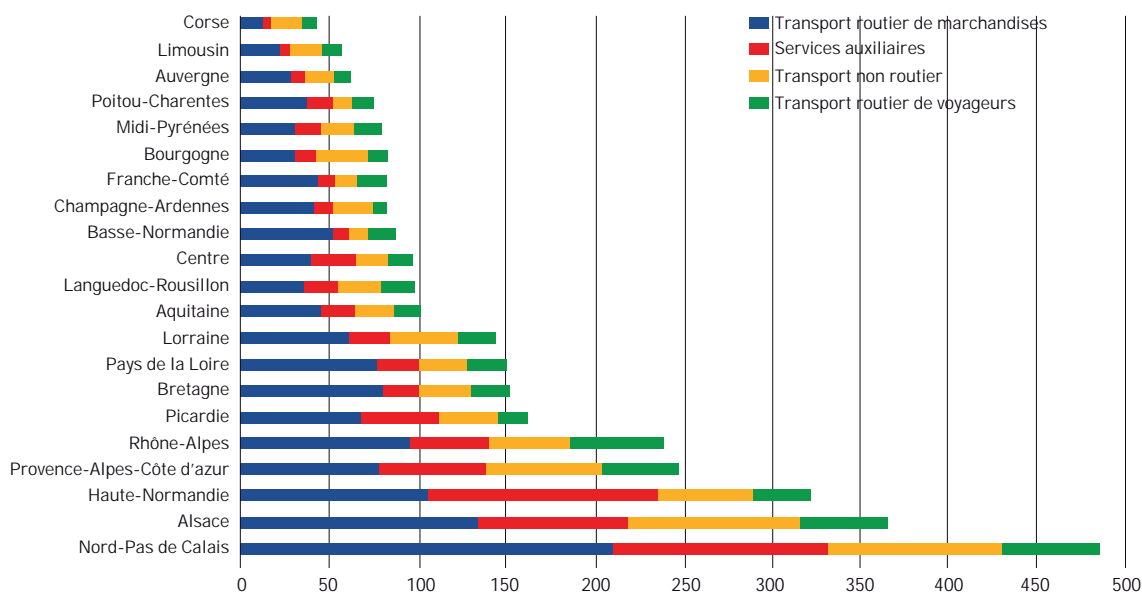
Ses grands flux externes sont réalisés soit par la voie maritime via les grands ports français, belges et hollandais, soit par la voie routière. Ses principaux clients se situent en Belgique, en Allemagne et dans d'autres pays de l'Union Européenne.

Une main d'œuvre qualifiée et une activité de services de qualité ajoutent à l'attractivité de la région en matière de transport et logistique. Les différentes industries lourdes, la présence historique de la vente à distance et l'existence d'un fort potentiel commercial apporté par de grands groupes complètent les atouts régionaux pour le développement des activités logistiques.

Ainsi, le Nord-Pas de Calais se situe en première position des régions de province pour ces activités qui représentent 50 000 emplois et plus de 5000 établissements (statistiques CERT 2005).

Nombre de postes salariés de Transport-Logistique pour 100 km² dans les régions de province au 31/12/2004

Source : Insee - Clap



L'ensemble portuaire régional

Si l'on prend en compte l'ensemble des retombées économiques de l'activité portuaire, les

ports régionaux de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque représentent un volume important d'emplois, plus de 50 000, dans une région qui rassemble 1 350 000 salariés.

	Calais	Dunkerque	Boulogne-sur-Mer	Total des 3 ports
Emplois directs	3 555	3 743	1 924	9 222
Emplois indirects / induits	5 382	5 548	3 937	14 867
Sous-total emplois directs + indirects / induits	8 937	9 291	5 861	24 089
Autres emplois concernés	3 129	19 216*	3 900	26 245
Total emplois salariés	12 066	28 507	9 761	50 334

*Uniquement emplois de la zone portuaire

Les activités portuaires sont, donc, une composante essentielle de l'économie régionale, tant par

l'emploi qu'elles fournissent que par les services qu'elles procurent aux autres secteurs industriels ou commerciaux.

On considère que l'impact économique d'un port se mesure par ses **retombées directes, indirectes et induites** :

- Les **retombées directes** sont les emplois et valeurs ajoutées créés par les organismes et entreprises portuaires : autorité portuaire, exploitation et services portuaires (pilotage, lamanage*, remorquage, manutention, stockage, surveillance, agents maritimes, ...). Les retombées directes incluent également les entreprises dont l'existence dépend totalement ou majoritairement de celle du port (transporteurs, transitaires, réparation navale, divers prestataires...).
- Les **retombées indirectes** correspondent au chiffre d'affaires, en totalité ou en partie, des entreprises fournisseurs de biens et de services liés au port.
- Les **retombées induites** sont issues des dépenses faites par les salariés qui tirent leurs revenus des entreprises liées directement et indirectement au port. Ces sommes, en étant injectées dans l'économie locale, deviennent ainsi à leur tour des retombées du port.

On peut y ajouter les retombées dues aux **activités "concernées"**, celles :

- des entreprises installées sur le domaine portuaire ;
- d'entreprises qui, souvent partiellement (par exemple pour l'acheminement ou l'expédition de matières ou marchandises), utilisent le port.

Rassemblés, les 3 ports constituent le premier ensemble portuaire français, légèrement devant Marseille, avec un trafic de 98,6 millions de tonnes.

Trafic 2008	Total marchandises (en millions de tonnes)	Total passagers (en milliers)
Boulogne-sur-Mer	0,5	593
Calais	40,4	11 002
Dunkerque	57,7	2 194
Total 3 Ports NPDC	98,6	13 789
Marseille	96	2 450
Le Havre	80,2	506

Source : MEEDAT - Données provisoires au 9 février 2009

Néanmoins, cet ensemble reste d'une taille relativement modeste comparé aux grands ports du Benelux.

LES PORTS DU BENELUX, TRÈS ACTIFS SUR CERTAINS CRÉNEAUX DU FRET* TRANSMANCHE

Les ports du Benelux sont depuis 10 ans beaucoup moins présents sur le trafic voyageurs mais sont très actifs dans le fret* transmanche.

Ces ports sont beaucoup plus éloignés de leurs homologues anglais que ne le sont les ports du détroit avec Douvres. Ils opèrent sur des routes longues (plus de 12 heures de route) ou semi-longues (de 6 à 8 heures de traversée). Les ports du Benelux, capitalisant sur la puissance industrielle et logistique de leurs territoires, sont très actifs dans le domaine de la desserte fret* ro-ro* du Royaume-Uni. A la différence des trafics du détroit, qui sont pratiquement à 100% "accompagnés", l'ensemble routier étant transporté avec son chauffeur, les trafics de la mer du Nord, notamment sur les routes les plus longues, sont dits "non-accompagnés", c'est-à-dire que la remorque seule est chargée à bord du navire.

En revanche, les trafics de passagers tendent à disparaître des routes longues de la mer du Nord et se concentrent, de plus en plus sur le détroit.

On peut aussi constater que ces ports n'hésitent pas à se lancer dans des investissements portuaires apparemment très importants au regard des projections de court terme, confiants dans les développements futurs de l'activité. Et force est de constater que ce volontarisme n'a jusqu'à présent jamais engendré d'échec manifeste.

Les ports du Benelux apparaissent toutefois de plus en plus handicapés dans leur développement par une accessibilité tant routière que ferroviaire de plus en plus problématique tandis que Calais est encore très privilégié sur le plan de sa desserte routière et par son potentiel ferroviaire important.

Le Schéma Régional des Transports

Les ambitions régionales pour les transports et la logistique sont traduites par différents schémas régionaux adoptés récemment par le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais, notamment:

- le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire (SRADT) ;
- le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE) ;
- et plus précisément, le Schéma Régional des Transports (SRT).

Le Schéma Régional des Transports met en exergue deux axes majeurs, qui concernent directement l'avenir des ports régionaux, et ainsi intitulés :

- le Nord-Pas de Calais, une plate-forme logistique en Europe ;
- le Nord-Pas de Calais, une grande région maritime.

Dans ce schéma, la logistique est considérée comme un des moteurs actuels de développement de la région et de ses territoires.

De même, la façade maritime du Nord-Pas de Calais et son ensemble inter-portuaire pourraient à terme jouer un rôle de premier ordre en s'inscrivant dans les réseaux trans-européens de transport, en équipant les ports d'infrastructures adaptées et en favorisant les expériences innovantes.

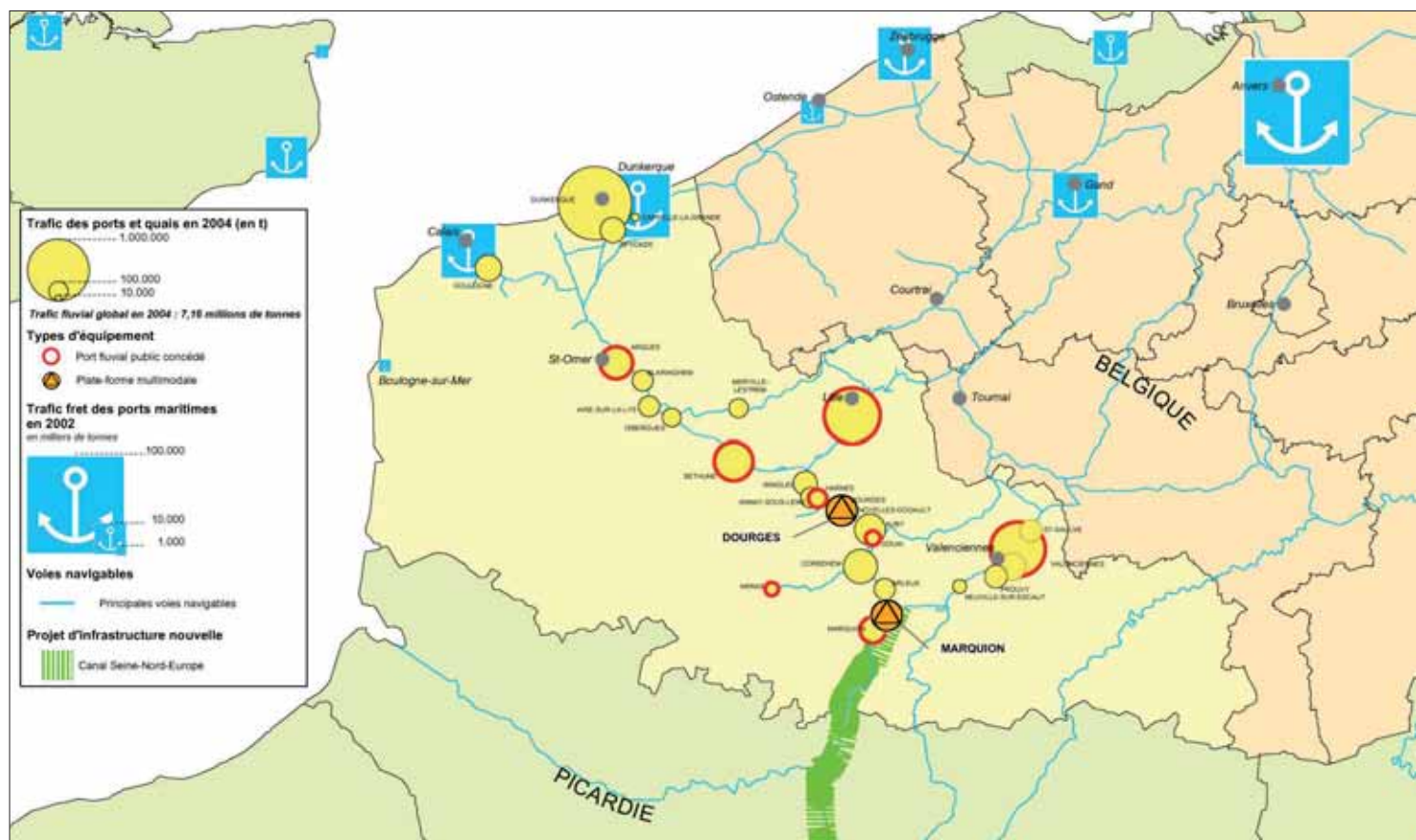
Toutefois, la mise en œuvre de ces axes ne peut s'imaginer sans respecter une logique de **développement durable**. En effet, des flux importants de marchandises induits par les activités portuaires et logistiques pourraient entrer en conflit avec cette volonté politique si l'accent n'était pas porté aux solutions alternatives à la route. La Région Nord-Pas de Calais s'est donc engagée à appuyer les autoroutes ferroviaires et de la mer, le cabotage maritime et le transport combiné par trains et par navettes fluviales.

Les services alternatifs viennent valoriser les importants investissements de la Région dans le domaine des infrastructures dédiées au fret* non routier : réseau magistral navigable, ports maritimes et fluviaux, plateforme multimodale, réseau ferroviaire.

L'objectif est de faire évoluer et de mieux relier équipements portuaires et activités économiques pour constituer une véritable plate-forme logistique. Parfaitement insérée dans le réseau de

transport européen, arrimée aux grandes zones économiques qui entourent le Nord-Pas de Calais, cette plate-forme sera une source de création d'activités et d'emplois dans la région.

Plates-formes multimodales et ports fluviaux en Nord-Pas de Calais - Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais



Les apports du projet Calais Port 2015

Le projet Calais Port 2015 doit répondre à la volonté régionale d'être une grande région maritime. Face aux perspectives de maintien d'un trafic soutenu, tant au niveau mondial qu'europpéen (et en particulier entre la Grande-Bretagne et le continent), il est nécessaire d'accroître les capacités portuaires, notamment dans le Nord-Pas de Calais, très bien situé entre les ports du Benelux et du Havre. Calais Port 2015 est une pièce maîtresse de cette ambition.

Ce développement des moyens sur le port de Calais ne doit pas toutefois se faire au détriment des ports de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque. L'objectif visé est de préserver la complémentarité des trois ports et leurs spécificités, et d'assurer une offre diversifiée et renforcée en matière d'activités transmanche.

De réelles possibilités pour le cabotage maritime

Les perspectives de transport associées à la préoccupation de développement durable augurent d'une croissance du transport de marchandises par voie maritime en Europe et avec les pays proches (Maghreb en particulier). Le cabotage maritime et les autoroutes de la mer constituent une modalité de ce développement, ce que souligne le Schéma Régional des Transports. Calais veut en être un des acteurs traitant des trafics non accompagnés par la desserte "Short sea shipping"* (courte-moyenne distance) de ports autres que Douvres, sur la côte Est ou la côte Ouest de l'Angleterre.

D'autres régions présentent aussi un intérêt maritime : la zone Baltique-mer du Nord, l'Irlande, les parties orientales et méridionales de la péninsule ibérique, voire la Méditerranée (Maroc).

Dans l'état actuel de ses équipements, le port de Calais ne peut satisfaire ces futurs marchés. La quasi-totalité des passerelles calaisiennes est affectée au trafic transmanche "court" (vers Douvres). Or, les évolutions dans les organisations logistiques vont entraîner un besoin d'espaces complémentaires pour des activités nouvelles (trafic non accompagné notamment) : organisation des stockages, recompositions de chargements....

Dans la configuration actuelle du terminal transmanche, les espaces à terre sont très limités, ce qui interdit pratiquement les trafics "non-accompagnés*".

Le projet Calais Port 2015, par l'installation de passerelles supplémentaires et par l'extension des surfaces de terre-pleins, pourra fournir les équipements particuliers nécessaires à ces nouveaux services de cabotage maritime.



LE PARTENARIAT DES DÉTROITS

Les ports de Calais, Douvres, Algésiras et Tanger bordent les deux principaux détroits en Europe : le détroit du Pas de Calais et le détroit de Gibraltar.

Pleinement conscients de l'importance stratégique de ces derniers et de la similarité des opportunités commerciales et des problématiques opérationnelles qu'ils partagent, les quatre ports et leurs représentants enclenchèrent la préparation d'un partenariat en 2007.

La signature d'un accord définissant les champs et le cadre de collaboration l'a officialisé en juin 2008. Son objectif est d'échanger en matière de sécurité, de sûreté, de marketing et de développement portuaire et, plus généralement, de bonnes pratiques.

En termes d'actions concrètes, outre des visites communes des ports, des officiers et des

agents de TangerMed sont, par exemple, venus suivre une formation touchant à la sûreté, au port de Calais.

Une des prochaines initiatives du Partenariat des Détroits verra ses représentants porter auprès de la Commission Européenne cette démarche qui rapproche l'Europe du Maroc, l'un de ses partenaires méditerranéens privilégiés.



Cross Griz-Nez
détroit du Pas de Calais
Source : CCI Calais

Un projet adapté aux reports modaux du transport terrestre

La desserte ferroviaire des ports, tout comme les développements d'autoroutes ferroviaires ou de transport combiné, fait partie des axes de développement mis en valeur par le Schéma Régional des Transports.

Aujourd'hui, Calais est d'abord un port "routier", répondant à la demande des transporteurs terrestres et de leurs chargeurs.

Demain, cette prédominance du routier pour le transport de marchandises en Europe est appelée à s'infléchir, en particulier pour maîtriser la dérive climatique.

Dans cette optique, le projet Calais Port 2015 se veut un équipement portuaire performant pour accueillir les marchandises acheminées par la voie ferroviaire. La voie ferroviaire d'accès actuelle présente les qualités requises pour la mise en place de ces services ferroviaires, en veillant aux

modalités d'accompagnement qui doivent garantir la préservation d'un cadre de vie urbain aux alentours (protections acoustiques, horaires de circulation...) et un fonctionnement harmonieux du réseau routier urbain. La montée en charge des acheminements ferroviaires pourrait ensuite conduire à la création d'une nouvelle desserte (voir chapitre 6), située à l'est et pouvant également concourir à la desserte des espaces logistiques de ce secteur.

Il convient de souligner que, comme pour le cabotage maritime, les services ferroviaires d'acheminement (autoroutes ferroviaires de caisses, conteneurs* ou remorques) sont consommateurs de terre-pleins qui aujourd'hui n'existent pas sur le port de Calais compte-tenu de la saturation du terminal transmanche. En créant des terre-pleins, le projet Calais Port 2015 autorise des développements de pré et post acheminements ferroviaires* et adapte ainsi le port aux évolutions modales en France et en Europe.

CALAIS PORT 2015 AU SERVICE D'UN SCHÉMA VOLONTARISTE DE REPORT MODAL

Aujourd'hui, les trains desservant le port ne concernent que le trafic de voitures neuves.

Une récente étude, se basant sur des prévisions établies par SNCF-Ingénierie en 2005, envisage un acheminement ferroviaire d'environ 75 000 unités de transport intermodal (UTI*) en 2030.

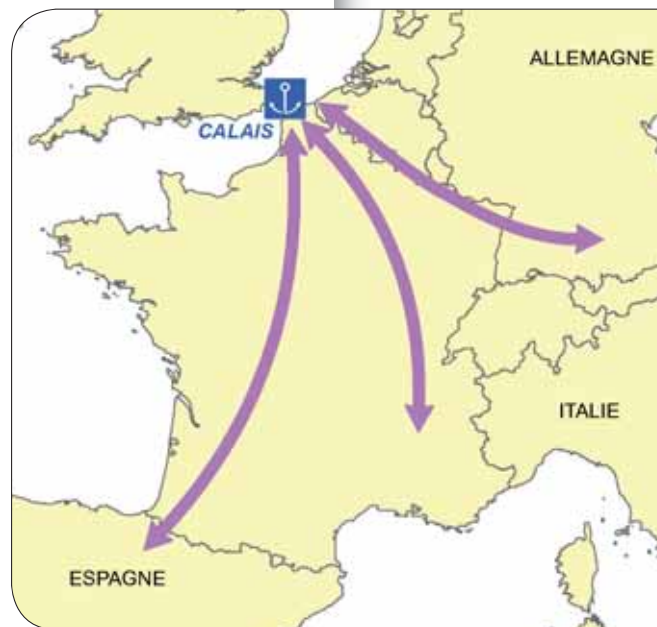
Cependant divers facteurs environnementaux, énergétiques et climatiques doivent conduire à une accélération des reports modaux de la route vers le cabotage maritime et le transport ferroviaire. Ceci suppose une politique volontariste et coordonnée de tous les acteurs de la logistique, publics et privés, tels que les sociétés de transport mais aussi l'Union Européenne, les États-membres,...

Dans ces conditions, pour le port de Calais, les perspectives de trafic ferroviaire s'établissent, dès 2030, à :

- 140 000 unités de transport par report modal du trafic routier dédié au transmanche court ;
- 60 000 unités pour le trafic dédié au cabotage maritime ;
- 210 000 voitures neuves.

Ces volumes correspondent à un tonnage cumulé d'environ 4 millions de tonnes.

Ces objectifs ambitieux correspondent à une part du mode ferroviaire de 70 % pour les voitures neuves, de 50 % pour les trafics liés au cabotage maritime, et 50 % pour les trafics "massifiables" des liaisons transmanche court. Ces trafics massifiables sont estimés pour 2030 à environ 280 000 unités de transports (camions) sur un total prévu de 2,7 millions, soit un peu plus de 10 %. Ils se concentreraient, sur trois grands axes (cf. carte ci-contre) : le sud-ouest de la France et l'ouest de la péninsule ibérique, le sud-est de la France et l'ensemble Piémont - Lombardie, l'est de la France avec l'Allemagne et la Pologne.



LE RÉSEAU FERROVIAIRE SUR LA FAÇADE LITTORALE

Le Schéma Régional des Transports (SRT) adopté par la Région fin 2006 propose une feuille de route définissant la stratégie régionale en matière de transports. Celle-ci prend en compte la mobilité des personnes et des biens dans une logique de développement durable.

Dans sa partie portant sur le développement du transport ferroviaire, le SRT propose de nombreux aménagements bénéficiant au littoral régional. Figurent en particulier :

- la modernisation de la voie entre Calais et Dunkerque ;
- l'électrification de la voie entre Boulogne-sur-Mer et Rang-du-Fliers.

Le Contrat de Plan Etat - Région 2000 - 2006 ainsi que le Contrat de Projets 2007-2013 apparaissent comme une traduction opérationnelle et financière du SRT. C'est ainsi que la Région a inscrit au CPER 2000-2006 l'électrification et la modernisation de la voie Boulogne-sur-Mer - Rang du Fliers. D'un montant de 60,5 millions d'euros financé par la Région à hauteur de 98 %, cette opération doit être achevée fin 2010. Elle doit permettre, outre une desserte améliorée pour les voyageurs, l'ouverture d'un nouveau corridor pour le fret* ferroviaire.

Desserte des ports

Pour ce qui concerne le CPER 2007-2013, les opérations suivantes ont été inscrites par la Région :

- modernisation de Calais - Dunkerque ;
- barreau de Saint Georges ;
- autres opérations ferroviaires du port de Dunkerque ;
- raccordement ferroviaire du port de Calais ;
- port de Boulogne-sur-Mer : tunnel de l'Ave Maria.

Transport de fret*

- contournement fret* de Lille, dont raccordement de Saint-Laurent-Blangy ;
- autoroute ferroviaire.

A travers ces opérations, la Région entend répondre au besoin d'amélioration de la desserte des ports qui passe par des opérations de modernisation des axes littoraux et des raccordements portuaires des 3 ports ainsi que la création d'itinéraires alternatifs pour le fret* vers le sud et l'est de la France.

Le développement cohérent et coordonné des ports, selon le SRT, doit s'appuyer sur des projets de valorisation et d'interconnexion de la façade maritime.

La Région contribue dès à présent, à hauteur de 85 %, aux études visant à améliorer la ligne Calais

- Dunkerque. Le coût de cette opération est estimé entre 80 et 120 millions d'euros.

La desserte et l'interconnexion de la façade maritime avec un hinterland* élargi sont également essentielles pour optimiser les retombées des trafics maritimes et permettre les massifications correspondant aux besoins logistiques des acteurs économiques. Dans ce cadre, un nouvel itinéraire fret* est actuellement étudié. Le raccordement de Saint-Laurent-Blangy (38 millions d'euros), en cours de réalisation, constitue un premier maillon de ce contournement.

Les liens entre la façade maritime et les territoires peuvent également s'appuyer sur le renforcement des plateformes logistiques de Dourges et Marquion ainsi que sur la mise en service d'une autoroute ferroviaire entre les Pyrénées-Atlantiques et le Nord.

Le réseau ferroviaire sur la façade littorale : opérations inscrites par la Région au CPER 2007-2013
Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais



La façade portuaire : un rôle essentiel pour renforcer la stratégie logistique régionale

Le Schéma Régional des Transports affiche la volonté de resserrer les liens entre la façade maritime et l'hinterland* régional.

Le projet Calais Port 2015 répond à cette volonté. D'une part, la diversification des trafics, davantage tournés vers les modes non-accompagnés (tant en maritime que terrestre), donne un rôle à la place

portuaire dans les chaînes logistiques complexes qui intègrent les plateformes intérieures, notamment celles qui accueillent des centres européens de distribution.

D'autre part, en accueillant du trafic ferroviaire, Calais Port 2015 renforce la possibilité d'implantation d'opérateurs ferroviaires de proximité qui contribueront à resserrer les liens entre tous les pôles régionaux de logistique et à les raccorder aux grands axes internationaux de transport de fret*.

LE PORT DE GÖTEBORG : UN EXEMPLE DE DÉVELOPPEMENT RÉCENT ET SPECTACULAIRE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

Plus de 70 trains fret desservent quotidiennement le port de Göteborg, en Suède. En partenariat avec l'Agence nationale ferroviaire Banverket, des armateurs et des agences d'importation et d'exportation suédoises, le port a mis en place un système de trajets ferroviaires pendulaires : 23 navettes quotidiennes intermodales vers les principaux centres logistiques scandinaves contre une seule il y a 10 ans, et 6 en 2002. Il est prévu de créer chaque année deux nouvelles navettes, et ce sont bientôt 40 % des conteneurs* qui seront transportés par train.

Il y a plusieurs explications à ce développement récent et rapide:

- la Suède (comme les pays scandinaves en général) a été précurseur dans le processus de séparation des fonctions de gestion de l'infrastructure, d'exploitation des trains et de régulation des sillons, ainsi que dans l'ouverture du marché, des dispositions ayant été prises en ce sens dès 1996 ;
- d'importants investissements ont été faits sur le réseau, y compris au port lui-même : 20 % des marchandises transportées en Suède le sont par fer ;
- un fort esprit de coopération règne entre les pays scandinaves,

et entre les acteurs en général. La ville de Göteborg investit fortement pour continuer à augmenter le trafic de marchandises par voie ferroviaire en provenance et à destination de son port. Le résultat a été une amélioration de la qualité de service et des coûts devenus compétitifs. Par exemple le coût d'une escale à Göteborg et de l'acheminement en train vers Stockholm n'est que de 60 % de celui d'une escale à Hambourg suivi d'un transbordement par caboteur vers Stockholm.

La complémentarité des ports de Boulogne-sur-Mer - Calais - Dunkerque et du Tunnel

Les ports de Boulogne-sur-Mer, Calais, Dunkerque et le Tunnel : des activités spécifiques

Boulogne-sur-Mer, premier centre européen de transformation des produits de la mer

Le port de Boulogne-sur-Mer possède de multiples activités, mais son cœur de métier est la logistique et la transformation des produits de la mer. Premier port de pêche de France avec une flotte de 120 bateaux, le port de Boulogne-sur-Mer développe une très forte valeur ajoutée par la transformation et la distribution de produits de la mer pêchés localement ou amenés sur site par voie terrestre.

Labellisé pôle de compétitivité national, sous le nom d'Aquimer, le port de Boulogne-sur-Mer concentre toutes les activités de la filière des produits de la mer : de la capture à la transformation, de la commercialisation à la distribution, de la formation à la recherche et développement [présence d'établissements de l'IFREMER (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer) et de l'AFSSA (Agence française de sécurité sanitaire des aliments)]. Une logistique d'approvisionnement et de distribution unique et une importante capacité d'entreposage frigorifique et de conditionnement de produits frais et surgelés, la force d'un réseau d'entreprises sur un même site où toutes les activités de la filière halieutique* sont présentes et interconnectées : tous ces atouts font que le port de Boulogne-sur-Mer occupe une position-clé sur le marché international de la pêche et des produits de la mer.



Le Port de Boulogne-sur-Mer

Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Au total, 380 000 tonnes de produits y sont traitées et transformées par 200 entreprises implantées sur la zone de Capécure et bientôt sur une nouvelle zone de 20 hectares anciennement affectée à l'usine Comilog.

A côté de ces métiers qui en font sa singularité, le port de Boulogne-sur-Mer entend maintenir et développer d'autres activités portuaires : plaisance, réparation / construction navales, transmanche et commerce. Le port de commerce a ainsi traité en 2008 quelques 524 000 tonnes de trafic. Le port de plaisance dispose de 470 anneaux.

S'agissant des **activités transmanche**, le port de Boulogne-sur-Mer a longtemps été privé de

lignes régulières suite à l'ouverture du Tunnel. Il y a quelques années, en 2004, un service rapide de transport de voyageurs (compagnie Speedferries) a été ouvert puis récemment abandonné pour des raisons d'équilibre financier (un seul bateau au lieu de deux et coût des carburants). Ce service a été remplacé depuis mars 2009 par une liaison transmanche opérée par la compagnie LD Lines (2 puis 6 rotations par jour) par navire conventionnel et rapide.

Calais, premier port européen de voyageurs et de fret roulier sur le continent

Calais est tout d'abord le port de la route la plus

Le port de Calais

Source : CCI Calais



courte vers Douvres. C'est pour cette raison qu'il a été "élu" par les compagnies transmanche clientes (Seafrance et P&O Ferries) qui ont décidé, à l'ouverture du Tunnel, de concentrer leur offre sur la route courte. Cette activité transmanche est de très loin la plus importante parmi les autres activités portuaires à Calais.

Les trafics du port de commerce (hors transmanche) sont en diminution. Ce secteur, quelque peu "oublié" pendant le boom du trafic transmanche des années 1990, a néanmoins bénéficié d'investissements récents, afin de le pérenniser et de lui donner des moyens de développement. Parmi ces trafics, l'un des plus importants est celui des voitures neuves du groupe PSA, exportées vers l'Angleterre via Calais. Calais assure aussi l'embarquement de câbles sous-marins à bord de navires spécialisés, en lien avec l'usine spécialisée du groupe Alcatel installée à proximité. On compte enfin des trafics divers connectés aux industries locales ou régionales (minerai de titane, sables, roches...). Ces trafics peuvent apparaître limités en terme de tonnage, mais ils sont souvent source d'une grande valeur ajoutée socio-économique (emplois directs et indirects).

Calais est le port symétrique et le partenaire privilégié de Douvres dont il représente 79 % des passagers et 77% des unités de fret.

Dunkerque, troisième port français

Le port de Dunkerque est avant tout un **très grand port industriel et énergétique**, disposant d'un vaste domaine qui accueille des industries lourdes comme la sidérurgie (Arcelor-Mittal), la pétrochimie (Total, Polimeri Europe) et d'autres activités qui toutes requièrent la proximité d'importantes installations portuaires. Le projet d'implantation d'un terminal méthanier du groupe EDF illustre bien la constitution d'un grand pôle chimie - énergie - sidérurgie.

Dunkerque valorise aussi son domaine par le développement d'activités logistiques (plus de 120 000 m² de stockage, 1^{er} port fruitier de France, etc).

Le port de Dunkerque est aussi un port généraliste, accueillant tous les trafics. Il a traité en 2008 quelques 57,7 millions de tonnes de marchandises, dont 14,8 millions de tonnes de vracs* liquides (pétrole et produits pétroliers principalement), 26,8 millions de tonnes de vracs* solides (principalement minerais et charbon pour la sidérurgie) et 16 millions de tonnes de marchandises diverses dominées par un trafic roulier principalement transmanche (12,7 millions de tonnes) que complète un trafic conteneurisé encore modeste (215 000 EVP*).

Port Ouest de Dunkerque



Port Est de Dunkerque



Source : Grand Port Maritime de Dunkerque

Les activités transmanche, qu'il a développées, sont fortement centrées sur le transport de marchandises (580 000 camions "accompagnés", 675 000 véhicules de tourisme et près de 2,2 millions de voyageurs et chauffeurs). Le service est assuré par la compagnie Norfolk Line (filiale du groupe AP Moeller), qui met en ligne 3 navires Ro-Pax* effectuant au maximum 12 rotations / jour. Avec une distance de 70 kilomètres nautiques, Dunkerque est le plus éloigné de Douvres parmi les trois ports du Nord-Pas de Calais.

Les trafics conteneurisés pourraient connaître un développement important dans l'avenir avec un site de grande qualité et l'intérêt manifesté par les trois premiers groupes d'armateurs (Maersk Line, CMA-CGM et MSC).

L'ensemble des activités du port, qui s'étend le long d'un front de mer de 17 kilomètres de long, possède de larges possibilités d'expansion.

Le Tunnel, un lien fixe porté par la grande vitesse ferroviaire

Le Tunnel a assuré en 2008 le transfert de 1,25 million de camions, de 1,96 million de véhicules de tourisme, de 9,11 millions de passagers Eurostar et de 1,24 million de tonnes de marchandises par trains entiers.

Lorsqu'en 1994 le Tunnel est mis en service, il constitue alors un défi majeur pour les armateurs du trafic transmanche.

Avec le recul de l'expérience, on peut dire que le Tunnel est arrivé à point nommé pour faire face à une croissance qui n'aurait pu être absorbée par les ferries, provoquant un grand appel d'air pour les relations entre le continent et la Grande-Bretagne.

Les armateurs ont parfaitement su s'adapter à cette mutation, se donnant les moyens d'offrir des services comparables à ceux du Tunnel, avec des fréquences de passage très élevées rendues possibles par la concentration de l'offre sur la route la plus courte. Grâce à cela, les trafics des ferries ont poursuivi leur croissance sans interruption pour le fret* et jusqu'en 1997 pour les passagers. Au-delà de 1999, le marché du transport de passagers s'effondre avec la fin du duty-free, et cela, tant pour le Tunnel que pour les ferries. Pour les marchandises, il est possible d'affirmer que la diversification des offres a fortement soutenu la demande.

Le Tunnel devrait bénéficier des développements très importants de la demande en grande vitesse ferroviaire, avec la multiplication prochaine des acteurs impliqués [ouverture à la concurrence (les noms d'Air-France - KLM, Deutsche Bahn, Virgin sont souvent évoqués), messagerie à grande vitesse...] et des destinations desservies (extensions vers l'ouest et le sud-ouest français, vers l'Allemagne et la Hollande). Par ailleurs, le Tunnel demeure irremplaçable pour l'acheminement des trains entiers.

Le tunnel sous la Manche - Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais



Désormais, le port de Calais et le Tunnel forment un duo d'acteurs indissociables qui renforce l'effet d'attractivité de l'un et de l'autre et concentre une proportion considérable de la demande de transport en un même lieu.

Les trois ports et le Tunnel : des acteurs très complémentaires

Le port de Dunkerque est un grand port industriel et énergétique aux activités néanmoins diversifiées : terminaux puissants pour l'accueil de grands minéraliers* et porte-conteneurs, et développements logistiques au port Ouest, et postes dédiés à des activités moins massives à l'est.

Le port de Dunkerque vient d'adopter son projet stratégique pour la période 2009-2013. Ce projet a l'ambition de porter son trafic de 57,7 millions de tonnes en 2008 à 70 millions de tonnes en 2013.

Il retient deux "axes offensifs" : d'une part les conteneurs* et l'entreposage logistique, et d'autre part, l'énergie et les vracs*.

En complément, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) classe le trafic transmanche, avec les trafics conventionnels et les implantations industrielles génératrices de trafic maritime, parmi les trois "axes de consolidation", c'est-à-dire des domaines où l'enjeu est de conforter les activités existantes, matures.

Il ressort des réflexions du GPMD un important programme d'investissement de 368 millions d'euros pour la période 2009-2013, qui incluent notamment :

- 152 millions d'euros sur l'axe énergie-vracs*, dont 100 millions d'euros pour le terminal méthanier ;
- 54 millions d'euros sur l'axe conteneurs*-entreposage logistique ;
- 5 millions d'euros pour le trafic roulier, comme pour les trafics conventionnels, et moins de 2 millions d'euros pour les implantations industrielles.

Ce projet stratégique intègre un volet social définissant les mesures induites par la réforme portuaire (loi du 4 juillet 2008), en particulier l'accompagnement du transfert d'outillages vers des entreprises de manutention et les conditions de détachement du personnel de conduite des grues.

Le port de Boulogne-sur-Mer apparaît avant tout comme un équipement dédié à la logistique et à la transformation des produits de la mer et, secondairement, à une palette d'activités diverses de plaisance, de construction / réparation navale et de commerce. Le transmanche court participe de la polyvalence du port, contribuant à l'équilibre économique et financier des services portuaires, et il constitue un appui aux fonctions touristiques et commerciales de Boulogne-sur-Mer. Plus généralement, le trafic roulier peut, par des développements sur des distances plus longues (Baltique, nord de l'Angleterre, péninsule ibérique,...) conforter les acheminements de marchandises indispensables au pôle halieutique*.

Le concessionnaire du port de Boulogne-sur-Mer a élaboré un vaste programme d'investissements pour la période 2007-2013, de plus de 175 millions d'euros, qui s'organise autour de 2 objectifs primordiaux :

- pérenniser et développer le secteur des produits de la mer ;
- affirmer la vocation touristique du port.

Le renforcement de la dimension touristique du port (qui représente près de 30 millions d'euros d'investissements) se base notamment sur l'augmentation de la capacité d'accueil de la plaisance, ainsi que sur un projet de réaménagement de l'interface ville/port.

Quant à la filière des produits de la mer, outre l'optimisation des outils portuaires dédiés à la pêche, le port entend accueillir de nouvelles entreprises sur les terre-pleins libérés par l'ex-Comilog. Il veut surtout conforter sa logistique d'approvisionnement et de distribution des poissons et produits transformés, avec près de 80 millions d'euros d'investissements, via un projet de terminal hub-port incluant de nouveaux équipements, l'évolution de l'outillage public et la mise en place de services de ferroutage*.

La spécificité du Tunnel réside dans le passage de trains entiers et singulièrement de trains à grande vitesse. Les navettes de transport de véhicules et de camions sont une activité qui n'est, a priori, pas promise à un grand développement et qui impose des contraintes de sécurité et de sûreté fortes (prévention de l'incendie, lutte contre le terrorisme...). En terme de cœur de métier, l'avenir du Tunnel appartient davantage à la forte augmentation du nombre de trains à grande vitesse attendue suite à l'élargissement du réseau des lignes à grandes vitesses (LGV) en Europe et à l'ouverture à la concurrence de ces activités (Veolia / Air France, Deutsche Bahn, fret* à grande vitesse...).

Le port de Calais se positionne comme complémentaire du Tunnel car il peut être appelé à pallier une défaillance du Tunnel déjà vécue à deux reprises, en apportant au système la "sécurisation" nécessaire à la fiabilité et à l'indispensable permanence des trafics entre la Grande-Bretagne et le continent. Réciproquement, la proximité du Tunnel s'avère précieuse en cas de perturbation du trafic maritime. Le projet Calais Port 2015 intègre parfaitement cette perspective en permettant non seulement le transport de véhicules qui ne pourraient pas utiliser les navettes du Tunnel, mais également le transport de voyageurs de trains Eurostar éventuellement bloqués par une fermeture du Tunnel, qui pourraient être reçus "bord à quai*".

Le port de Calais est depuis plus de 40 ans, sinon depuis toujours, le principal port continental de desserte de la Grande-Bretagne, principalement en raison des atouts de la route la plus courte. Si des armateurs se sont récemment implantés dans d'autres ports du continent pour y développer des activités transmanche, les raisons de ces choix sont à l'évidence le manque de capacité disponible à Calais. Le projet Calais Port 2015 permettra d'adapter l'offre du port à la demande car la prime ira toujours à la route la plus courte dans ce domaine, à la complémentarité de flux poids lourds - véhicules légers et au trafic cadencé qui font de Calais un port transmanche "à part".

Le poids économique des 3 ports et du Tunnel

Trafics transmanche 2008	Passagers (en milliers)	Véhicules de tourisme (en milliers)	Poids Lourds (en milliers)	Marchandises (mt = milliers de tonnes)	Trafics complémentaires spécifiques (mt = milliers de tonnes)
Dunkerque	2 203	675	580	12 700	Commerce hors transmanche : 45 000 mt dont 215 000 conteneurs
Boulogne-sur-Mer	593	246	-	-	Commerce hors transmanche : 524 mt Pêche : 35 mt
Tunnel (Navettes)	7 000	1 963	1 254	15 440	Fret ferroviaire : 1 240 mt Eurostar : 9 113 000 passagers
Calais	11 002	1 976	1 773	40 387	Commerce hors transmanche : 670 mt
Douvres	13 300	2 700	2 310		

Les trois ports français du détroit et le Tunnel accueillent des activités similaires et ont des cœurs de métiers qui leur sont bien spécifiques. Ils sont ainsi appelés à se développer de manière complémentaire.

1.2 Un projet essentiel pour le développement de Calais et du Calaisis

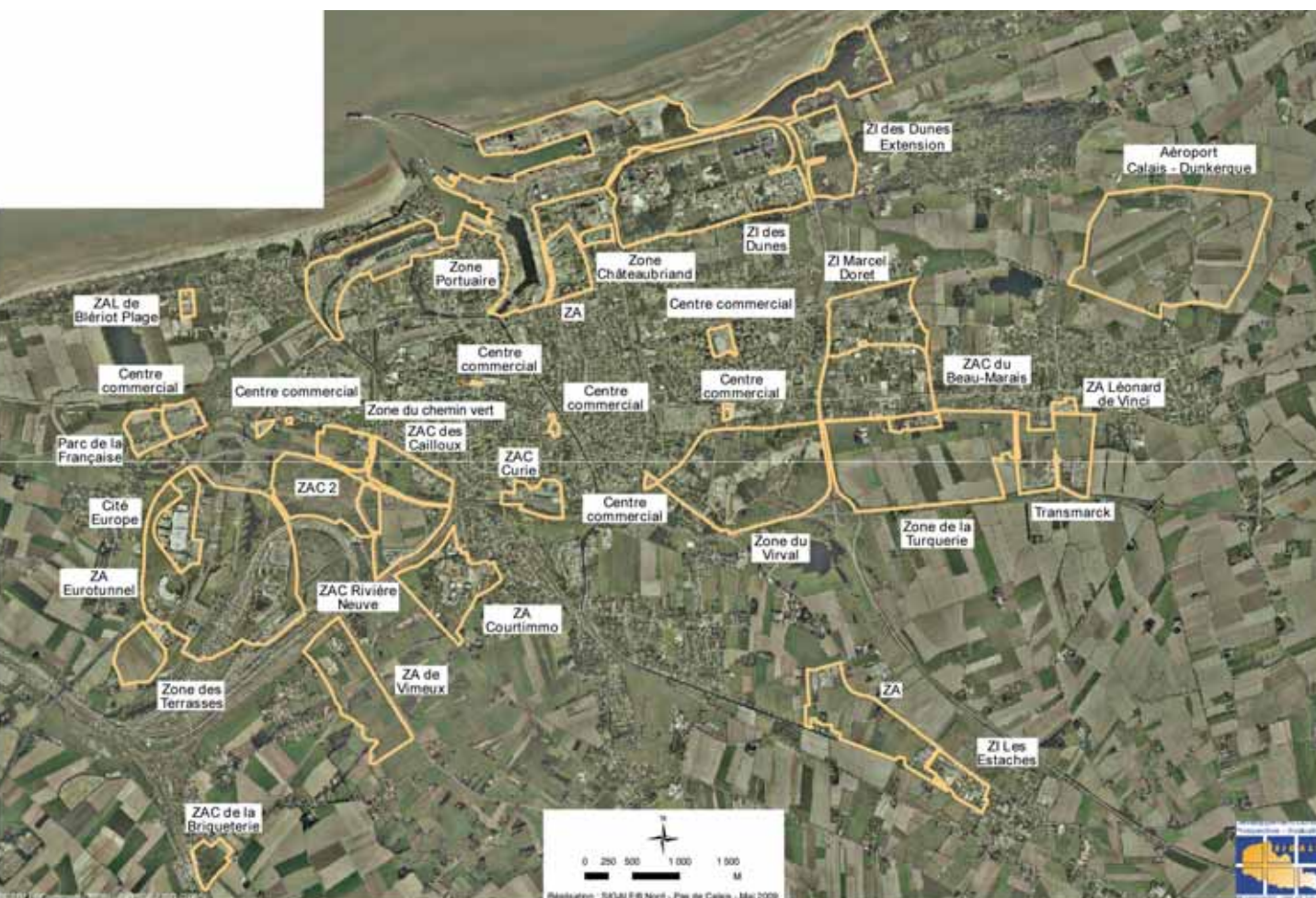
Le projet Calais Port 2015 s'inscrit dans une parfaite complémentarité avec les stratégies de développement du territoire du Calaisis. Les principaux outils de planification en cours d'élaboration (SCOT * et PLU *) y font référence comme l'un des leviers essentiels du développement du Calaisis.

Les axes et ambitions affichés se concentrent sur des outils de développement économique favorisant une stratégie d'amélioration du cadre de vie et d'attractivité durable du territoire.

Le projet Calais Port 2015 s'y inscrit pleinement en renforçant la mobilité et l'accessibilité du Calaisis au bénéfice de ses habitants.

Un territoire porté par les activités tertiaires

Zones d'activité dans le Calaisis - Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais



Depuis le début des années 1990, le Calaisis a connu de profonds bouleversements de son économie, marquée par le déclin industriel et la montée en puissance du tertiaire.

Ce dernier s'est donc peu à peu imposé grâce à plusieurs secteurs d'activité de services : commerce, transport et tourisme notamment.

Les documents d'urbanisme montrent la possibilité d'un doublement des surfaces économiques existantes.

Dans le même temps, les acteurs ont pris conscience du fort potentiel du territoire lié à sa proximité avec l'outre-manche et, localement, à des ressources humaines, géographiques et économiques qui pourraient être mieux valorisées.

LES AXES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À L'HORIZON 2020

Les premiers éléments issus du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT*) en cours d'élaboration préfigurent deux grandes orientations pour l'économie du Calaisis :

1. Amplifier son rayonnement

- Moderniser les fonctions économiques primordiales de l'agglomération ;
- Encourager la pratique de l'excellence économique du Calaisis ;
- Orienter les infrastructures de demain vers l'intermodalité.

2. Renforcer le dynamisme de ses activités

- Organiser le développement économique du territoire ;
- Stimuler l'activité économique des centres-bourgs, du centre-ville de Calais et des villages relais ;
- Développer les pôles d'emplois ;
- Agir sur les espaces existants.

L'activité logistique, point fort du développement du Calaisis

Le territoire bénéficie d'une situation géographique privilégiée pour la logistique, puisqu'il fait figure de plate-forme multimodale reliant la route, le rail, la mer, l'aérien et le fluvial.

Entre 1993 et 2006, le nombre de salariés de ce secteur tend à augmenter en gagnant près de 500 emplois sur la période.

Sur 110 établissements recensés en 2006, quelques grandes sociétés sont présentes comme l'entreprise Norbert-Dentressangle, société de transport routier, localisée sur la commune de Coulogne ou Euro Cargo Rail (groupe Deutsche Bahn) à Coquelles. Les différents services implantés autour d'Eurotunnel, sur la commune de Coquelles, font de ce site une plate-forme fret à part entière.

S'appuyer sur le système logistique "port maritime et Tunnel"

Le territoire a exprimé la volonté 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. **Pour que l'économie du territoire bénéficie d'une véritable valeur ajoutée tirée des flux importants transitant par ses infrastructures**, la Communauté d'Agglomération du Calaisis (communes de Calais, Marck-en-Calais, Coquelles, Sangatte, et Coulogne) s'investit dans le déploiement d'activités logistiques, dont l'opération-phare est l'aménagement du pôle transport et logistique Transmarck - Turquie.

Au-delà de l'agglomération mais à proximité immédiate du port, d'autres projets logistiques sont inscrits au Schéma Directeur et peuvent être impulsés dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT*). C'est le cas au sein de la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq et spécifiquement sur le territoire de la commune de Vieille-Eglise. Ce pôle à l'est du port serait complémentaire au pôle de Transmarck/Turquie.

"CALAIS HUB LOGISTIQUE" : UN PROJET DE TERRITOIRE

Ses objectifs :

- Renforcer l'activité logistique par la mise à disposition d'une offre foncière ;
- Mise en avant des atouts liés à la facilité d'accès aux marchés britanniques et à la distribution littorale ;
- Accroître les services aux entreprises logistiques : sécurisation des flux et des marchandises.

Ses atouts :

- L'organisation multimodale en place : rail, route, mer, aérien ;
- Un réseau d'infrastructures performantes ;
- Un potentiel de développement important : 500.000 m² d'entrepôts à l'horizon 2015 ;
- Un site-phare, dont les premiers équipements sont opérationnels : **le Pôle Transport Logistique TRANSMARCK - TURQUERIE**

Cette zone de développement économique dédiée au secteur de la logistique et des transports s'étend sur plus de 200 hectares, en bordure de la jonction autoroutière A16-A26 et en relation directe avec les infrastructures transmanche du port et du Tunnel.

Aperçu de futures installations

Source : Communauté d'Agglomération du Calaisis



Projet de Pôle Transport Logistique Transmarck - Turquerie

Source : Communauté d'Agglomération du Calaisis



Le tourisme, un secteur à fort potentiel

Le Calaisis est doté de nombreux attraits touristiques (patrimoine naturel, culturel, historique, culinaire, ...), au cœur d'un réseau d'échanges dense. Pourtant, il apparaît comme l'une des parties du littoral Nord-Pas de Calais les moins orientées sur cette activité économique, alors même qu'il accueille deux sites naturels remarquables : Le Cap Blanc Nez et le Platier d'Oye.

Le tourisme vert s'appuie dans le Calaisis, à la fois sur la façade maritime et sur l'arrière-pays. Les nombreux espaces naturels jouent un rôle de sanctuaire et de sensibilisation des populations à l'environnement. Quatre zones naturelles sont reconnues Espaces Naturels Sensibles, gérées par le syndicat mixte EDEN 62 : le Fort Vert, le Platier d'Oye, le lac d'Ardres et le marais de Guînes.

Le parc naturel régional des "Caps et Marais d'Opale" est un pôle structurant du tourisme vert. Les falaises du Cap-Blanc-Nez, localisées sur Escalles, et la pointe rocheuse du Gris-Nez

les projets d'équipements touristiques constitueront à terme une "plaine de loisirs". Elle s'étendra au cœur d'un milieu naturel exceptionnel alliant la Terre, la Mer et le Ciel.

Outre l'activité voile, c'est la création prochaine d'un golf qui constituera l'autre pôle d'attractivité d'une nouvelle clientèle touristique, notamment britannique.

L'arrière-pays offre également de multiples activités de loisirs, les lacs à Ardres, la forêt à Guînes avec son parcours acrobatique. Le territoire est maillé d'une offre très dense de chemins de randonnée.



Les Deux Caps

Source :
Communauté
d'Agglomération
du Calaisis

constituent l'une des clés de voûte de l'identité touristique du territoire. Ce site remarquable a été reconnu par l'Etat comme "Grand Site National", au même titre que la baie de Quiberon, le Mont Saint Michel ou la pointe du Raz. Ce statut lui permet de bénéficier de financements exceptionnels pour l'aménagement de ses abords afin d'accueillir des visiteurs toujours plus nombreux (1 million de personnes par an) dans le respect de la qualité et de la pérennité du site.

Le tourisme lié aux sports, aux loisirs et à la détente s'appuie notamment sur les pratiques nautiques. Autour de la nouvelle base nautique en cours d'achèvement à Blériot-plage (plan d'eau intérieur de 100 hectares et accès direct à la mer),



Les sites propices au **tourisme culturel** sont nombreux dans le Calaisis. On trouve les plus fréquentés à Calais, avec ses musées, ses forts



(Risban, Nieulay...), "les Bourgeois" du sculpteur Rodin érigé devant son beffroi (classé à l'UNESCO), sa Tour du Guet, son phare, à Guînes avec le Saint Joseph's Village ou la Tour de l'Horloge, et à Ardres, ville riche en édifices datant de plusieurs siècles, sans oublier le patrimoine historique de nombreux villages.

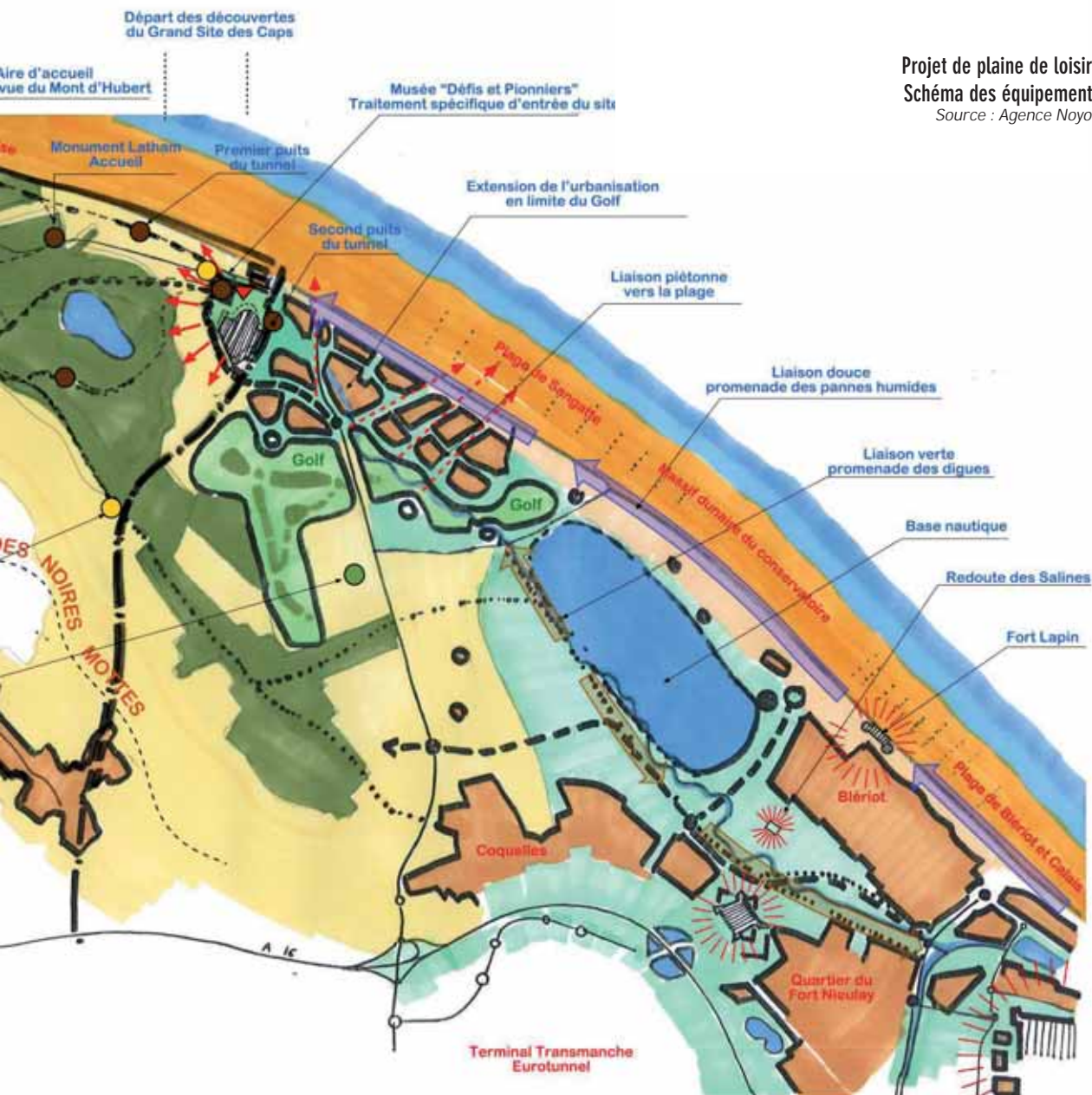
De grands rendez-vous sont organisés autour de Calais : la commémoration de l'Entrevue du Camp du Drap d'Or, ou la Fête du Terroir avec la volaille de Licques au label Rouge, ou encore la Fête du Flobart à Wissant pour célébrer le patrimoine maritime.

Projet de base nautique

Source : Communauté d'Agglomération du Calaisis

Projet de plaine de loisirs Schéma des équipements

Source : Agence Noyon



Mais le patrimoine culturel de Calais est aussi fondé sur son activité la plus prestigieuse à travers le monde, la dentelle. Ouverte en juin 2009, la **Cité internationale de la dentelle et de la mode** évoque les savoir-faire et les techniques, l'histoire économique et sociale, les usages, mais aussi les aspects les plus contemporains de la dentelle. A la fois lieu de mémoire et de modernité, le site du musée est l'une des dernières grandes usines de Calais, associée à une construction contemporaine qui évoque la dentelle par une façade ondulante en verre sérigraphié représentant les cartons Jacquard des métiers Leavers. Ce sont ainsi plus de 7800 m² qui sont consacrés à la thématique dentellière avec des expositions permanentes et temporaires, un auditorium et une salle de défilés, un centre de ressources.

Cet équipement culturel majeur a vocation à attirer des visiteurs français mais aussi étrangers, notamment britanniques.

Le tourisme commercial enfin, mis à mal par le rééquilibrage progressif des fiscalités entre la Grande-Bretagne et le continent, s'est reconstitué en misant sur d'autres secteurs que la vente des tabacs et alcools. Cette dimension du tourisme permet de renforcer l'offre locale dans l'hôtellerie

et la restauration, mais aussi dans l'équipement de la personne et de la maison avec notamment l'ouverture des centres commerciaux de zones attenantes au Tunnel : Cité de l'Europe, Marque Avenue devenue l'Usine Côte d'Opale. Cette offre est également accessible dans Calais-centre depuis l'ouverture des 4 Boulevards en 2006. **40 % des clients de ces centres sont britanniques**, 16 % sont issus de l'agglomération, 15 % du Nord-Pas de Calais et 7 % viennent du Benelux.

L'hôtellerie et la restauration offrent une densité d'équipements de qualité. **Les clients britanniques représentent 52 % de la clientèle hôtelière de Calais (jusqu'à 63% dans l'hôtellerie trois étoiles) et 58 % de la clientèle en arrière-pays.**



Cité Internationale de la Dentelle et de la Mode

Source : Communauté d'Agglomération du Calaisis

LES BRITANNIQUES : UN APPORT CONSÉQUENT AU TOURISME

La région, et en particulier Calais, constitue véritablement la porte d'entrée du continent pour le Royaume-Uni. Les Britanniques peuvent être à la fois des touristes en séjour d'agrément, des voyageurs en simple transit ou des "day-trippers" (excursionnistes sur une journée) essentiellement motivés par le tourisme commercial. Ils sont présents tout au long de l'année.

Selon une étude conduite en 2005-2006 et présentée dans la revue "Economie & Tourisme Magazine", le trafic transmanche (par voie maritime) est essentiellement alimenté par la clientèle britannique : 4 passagers sur 5, soit environ 11 millions de voyageurs.

70% des voyageurs en provenance du Royaume-Uni sont à destination de la France, dont la moitié se rend dans le Nord-Pas de Calais.

Le poids des destinations varie bien évidemment selon la durée du voyage et la distance. Le Nord-Pas de Calais représente 92% de la destination finale des Britanniques en excursion, proportion qui passe à 55% lorsqu'ils effectuent un court séjour, et seulement 11% parmi les vacanciers (plus de 4 nuits).

Les enquêtes quantitatives et qualitatives révèlent que les passagers Britanniques :

- voyagent principalement en voiture (82%). 9% font partie d'un groupe organisé en autocar ;
- partent d'abord en vacances (plus de 4 nuits) à 43%. 32% en excursions et 20% en courts-séjours ;
- voyagent principalement pour le tourisme, la détente, les loisirs (47%), le shopping (20%) et la visite de famille et amis (9%). Globalement, ils sont intéressés par la gastronomie et la découverte de la culture locale ;
- logent principalement à l'hôtel (46%). 18% sont hébergés chez des amis/famille, 14% choisissent la location. La résidence secondaire concerne 9% des voyageurs.



Projet d'excellence territoriale valorisant le front maritime et portuaire de Calais-Blériot

Source : Communauté d'Agglomération du Calaisis

Une ville mobilisée pour son développement urbain et son cadre de vie

Dans le cadre du programme opérationnel FEDER 2007-2013, la Communauté d'Agglomération du Calaisis a élaboré en 2008, un "projet d'excellence territoriale". Il s'appuie sur la valorisation du front maritime et portuaire de Calais-Blériot.

Ce projet intègre les orientations suivantes :

- **un grand équipement porteur d'identité pour marquer l'image calaisienne**

Cet équipement à vocation tertiaire et touristique haut de gamme comportera de nombreux éléments visant à favoriser le tourisme d'affaires. Sa réalisation respectera des objectifs relatifs à :

- l'éco-mobilité : maîtriser les besoins en déplacements (position centrale du site) tout en favorisant les modes de transports respectueux de l'environnement ;
- la qualité des espaces publics : faire des abords du site des lieux de promenade et de convivialité ;
- la Haute Qualité Environnementale : exigence pour la conception et la réalisation des aménagements.

- **des actions sur le patrimoine et les espaces naturels**

- la pénétration de la nature en ville : développement de la trame verte urbaine ;
- la protection des dunes et requalification de l'espace balnéaire : canalisation du public et aménagement en lien avec l'opération Grand Site National des 2 Caps ;
- la valorisation du patrimoine fortifié : aménagement des espaces publics pour la mise en valeur du patrimoine architectural et historique.

Ce projet d'excellence territoriale vise aussi à mieux intégrer dans la ville ses différentes activités en :

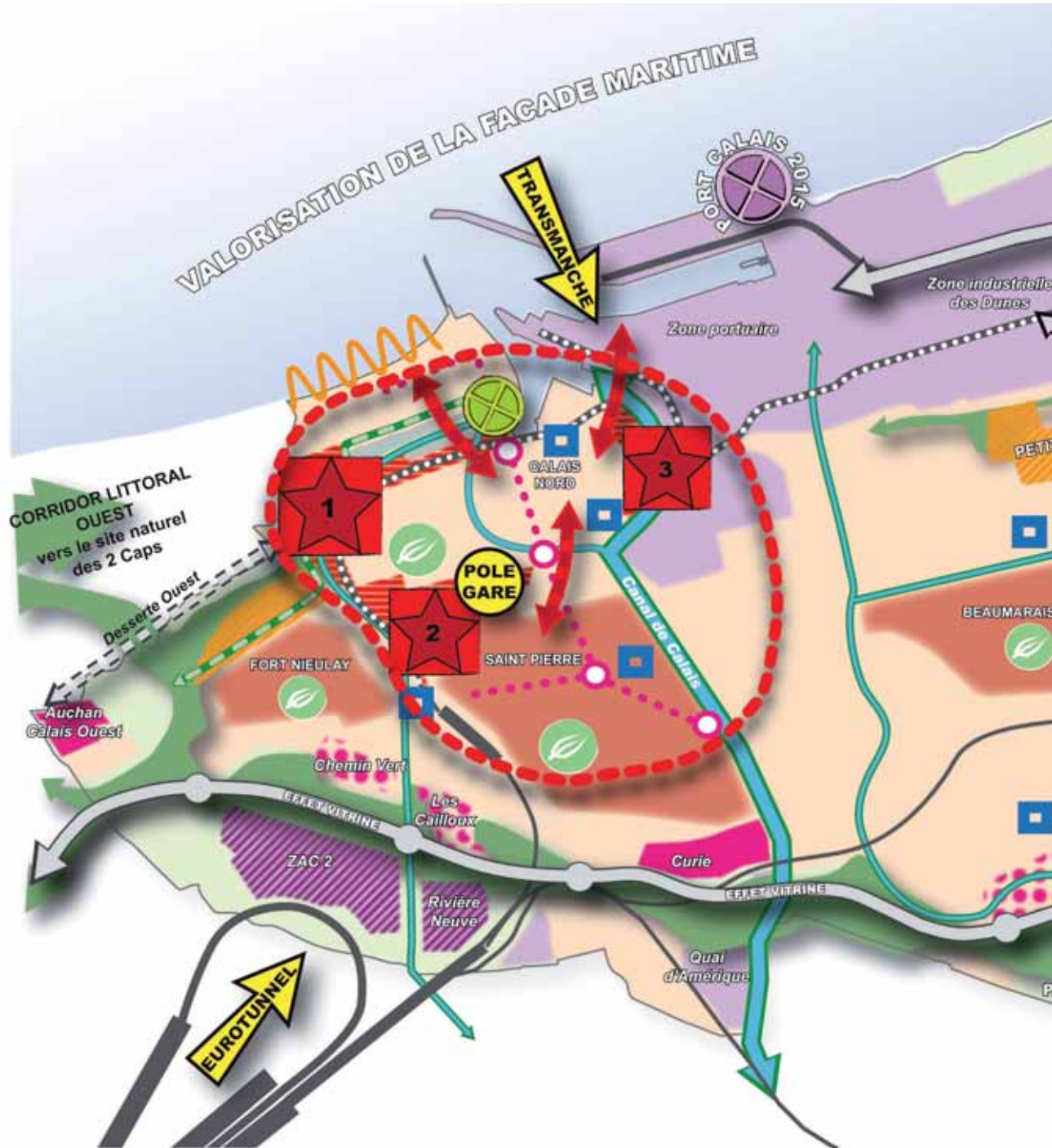
- mettant en valeur la plaisance ;
- valorisant les activités de pêche ;
- captant le tourisme transmanche vers le centre - ville ;
- renforçant l'image ville-port.

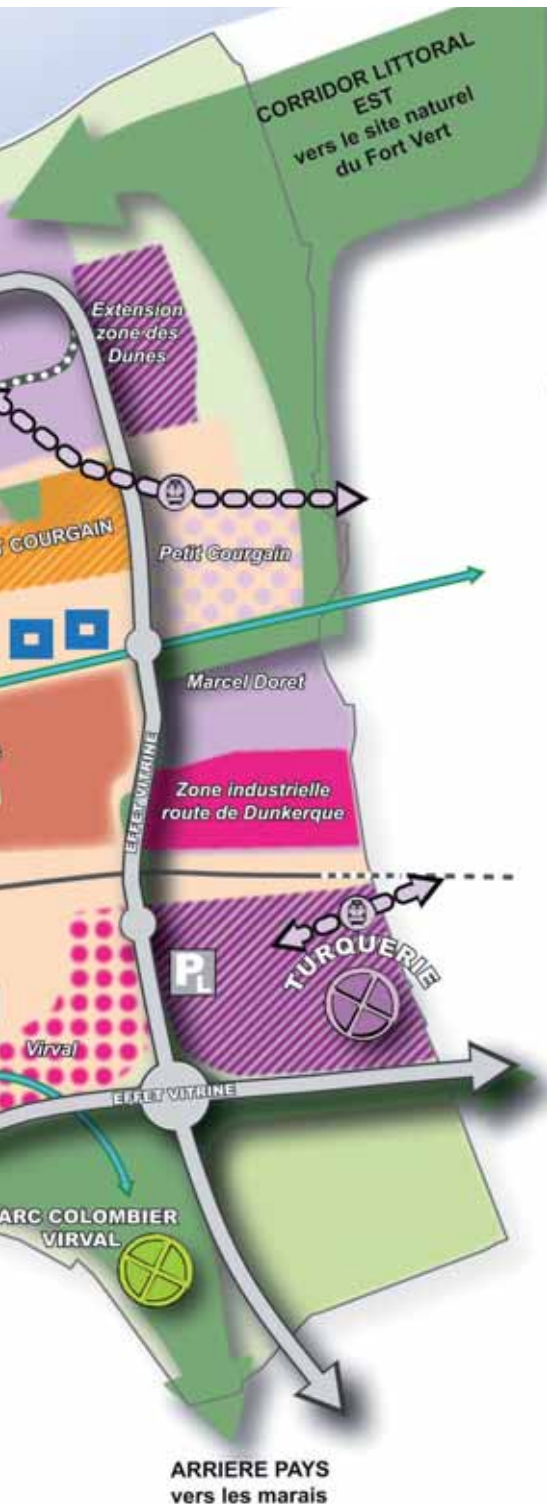
LES LIENS 'VILLE-PORT' ET LE PROJET CALAIS PORT 2015

Parmi les axes stratégiques en matière d'urbanisme, on relèvera notamment :

- une meilleure articulation urbaine entre la ville, le port et la zone industrielle ;
- la constitution de territoires d'inter-modalité à la frange de la ville et du port ;
- l'association du port à une gestion durable de l'environnement à l'est.

Projet d'aménagement et de développement durable (carte de synthèse) - Source : Ville de Calais





AXE 1 : S'INTEGRER DANS UNE DYNAMIQUE DURABLE DE CREATION ET DE DIVERSIFICATION D'EMPLOIS

Décliner une stratégie de développement économique complémentaire :

- Devenir un pôle logistique d'intérêt européen
- Conforter la vocation d'activité tout en réinvestissant de façon qualitative et quantitative les espaces existants
- Finaliser l'aménagement des zones d'activité
- Définir des espaces d'extension économique à court terme et à long terme dans une logique environnementale (démarche PALME)

Développer l'intermodalité

Soutenir l'offre commerciale de proximité et achever l'aménagement des zones commerciales en projet :

- Conforter les linéaires commerciaux en prolongeant la logique des 4 pôles et les commerces garantissant l'offre de proximité
- Conforter l'activité commerciale existante
- Finaliser l'aménagement des zones commerciales

AXE 2 : UN RENFORCEMENT DE LA TRAME VERTE POUR UNE VILLE ATTRACTIVE ET AGREABLE

Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel :

- Mettre en valeur la trame naturelle du territoire (trame verte)
- Ponctuer le territoire d'espaces verts (publics et de proximité)
- Valoriser le potentiel hydraulique (trame bleue)
- Développer les cheminements modes doux le long des canaux
- Constituer un axe mode doux structurant

Mettre en exergue les qualités paysagères du territoire :

- Permettre la présence d'une agriculture valorisant les paysages

Renforcer le potentiel touristique du territoire :

- Valoriser l'espace maritime
- Développer les projets de valorisation touristique

AXE 3 : GARANTIR UN EQUILIBRE DEMOGRAPHIQUE ET URBAIN

Affirmer la structure urbaine existante :

- Affirmer le centre de l'agglomération
- Exploiter les possibilités de renouvellement urbain
 - 1 - Valoriser la porte d'entrée depuis le site des 2 caps
 - 2 - Réinvestir de manière qualitative les abords du pôle gare et du secteur Coubertin
 - 3 - Requalifier les abords du bassin Carnot
- Mettre en valeur les liaisons entre le centre ville et le front de mer, le centre ville et le Port, Calais Nord et Saint Pierre
- Conforter la trame bâtie existante
- Appuyer les opérations de restructuration urbaine
- Requalifier le front de mer

Agir sur l'offre et les types de logements

Poursuivre l'amélioration du cadre de vie

- Valoriser les potentiels qui gravitent autour du canal de Calais (transports, recomposition urbaine, tourisme, modes doux)

Développer des espaces dans la continuité du tissu bâti

- Développer des espaces d'extension à court et à long terme

AXE 4 : ADAPTER LES DEPLACEMENTS AUX ENJEUX DU TERRITOIRE

Améliorer l'accessibilité et la mobilité :

- Par la hiérarchisation du réseau et une gestion du stationnement
- Par la finalisation de l'ossature du réseau viaire
- Constituer des réserves de stockage poids lourds aux abords de l'A216

Conforter et valoriser l'utilisation des transports alternatifs :

- Structurer le pôle gare dans une logique de centralité entre Calais Nord et Saint Pierre
- Réfléchir à la réaffectation des faisceaux ferroviaires existants

AXE 5 : POURSUIVRE LA PROMOTION DU TERRITOIRE

En s'appuyant sur le réseau d'équipements existants

Par la valorisation des effets vitrines sur les entrées de ville (autoroutes, façade maritime)

Par la communication sur la richesse du territoire et la promotion économique

De la coexistence au co-développement ...

Les études qui ont conduit au projet Calais Port 2015, ont mis en évidence un ensemble d'enjeux et d'opportunités à même de donner un nouveau souffle au lien ville-port.

Les caractères historiques, industriels, balnéaires et portuaires ont besoin de liens et de lieux mixtes. Sur ce thème, les emprises étendues du port entre la cité et son front de mer tiennent une position centrale. Les espaces portuaires séparent et délimitent la plage de la ville historique, mais également les "fabriques" de la ville.

Le développement des ports les poussent souvent à "sortir de la ville". C'est le cas à Bruges (avec Zeebrugge), à Marseille (avec Fos), à Londres (avec Thamesport) et plus près de Calais, à Dunkerque (avec le port Ouest). Cette migration classique peut représenter une occasion de 'reconquête urbaine' sur des espaces et des franges portuaires délaissées. Il s'agit bien ici de rendre lisibles et visibles ces liens, et par là même, de réinsuffler aux habitants une dynamique maritime, aujourd'hui moins incarnée que par le passé.



Projet de promenade autour du Fort Risban

Source : Kern architecte

Vivre et travailler sur le territoire...

La ville de Calais veut faire de son territoire un espace ouvert à tous ceux qui y vivent et exercent une activité. Le projet d'excellence territoriale est une des composantes de cette volonté. D'autres sites emblématiques pourraient également être réinvestis : la promenade autour du Fort Risban, le long de l'avant-port, les canaux...

Ne pas être une impasse mais une passerelle...

L'impact et le rôle du port sont des atouts de ce développement pour l'économie et les emplois mais aussi pour l'attractivité et le dynamisme de la ville.



Projet d'entrée du port vue du ciel

Source : Kern architecte

L'entrée de port par 'l'allée des Dunes'...

La rocade-est est un axe structurant pour mettre en valeur la géographie et les paysages du territoire. Le projet Calais Port 2015 veut conjuguer de manière harmonieuse paysages naturels et artificiels, éléments verticaux et lignes horizontales propres aux paysages maritimes et portuaires.

Projet d'entrée du port - Source : Kern architecte



Située à l'ouest en contact avec la ville et à l'est en lisière de la ZNIEFF*, la zone industrialo-portuaire participe à la construction de ce territoire avec ses composantes urbaines et naturelles. Il lui faut trouver sa juste place pour intégrer la ville, la nature, les modes de déplacement et les activités industrielles et logistiques.



La possibilité d'une capitainerie* emblématique

La concrétisation du projet Calais Port 2015 offre l'opportunité de compléter la série des monuments séculaires calaisiens (Cathédrale, Beffroi, Théâtre, Forts, Phare).

Une nouvelle capitainerie* peut "symboliser les retrouvailles des Calaisiens avec leur identité maritime et leur ouverture au monde" selon les termes du cabinet d'architecture Kern.

Projet de capitainerie* - Source : Kern architecte



Calais Port 2015, un projet en cohérence avec la stratégie de développement local

Le port et les activités portuaires occupent une place prépondérante dans l'économie locale dont ils sont considérés comme le moteur. Le développement du port envisagé avec Calais Port 2015 est donc essentiel. Il signifie la préservation et, probablement, la création d'emplois liés à l'activité portuaire.

Une étude est en cours pour estimer les emplois liés au chantier et ceux liés à la valeur ajoutée du projet.

Plus généralement, cet essor du port, permis par Calais Port 2015, peut jouer un rôle de développement dans des secteurs définis comme stratégiques par les acteurs locaux.

Contribuer au développement des activités logistiques du territoire

La croissance et surtout l'évolution qualitative des trafics supplémentaires liés à la réalisation du projet Calais Port 2015, contribueront à la création d'activités nouvelles, consolideront et développeront les emplois des entreprises locales, notamment dans les nouvelles fonctions liées à l'organisation des échanges de marchandises. Cette démarche est vitale pour le territoire.

En ce sens, le projet Calais Port 2015 viendra conforter les projets logistiques inscrits dans le Schéma de Cohérence Territoriale du Calais.

Augmenter les retombées indirectes liées aux flux de marchandises

Au-delà des professions les plus directement concernées (services aux navires et aux marchandises), le projet catalysera le développement des activités de logistique, au sein et aux abords du port, notamment, dans les zones d'activités dédiées. On peut citer les opérations de stockage, groupage-dégroupage, préparation, manutention portuaire, etc.

Consolider les activités de tourisme

Les retombées de l'activité actuelle du port de Calais génèrent plus de 2000 emplois dans ce domaine. Le projet Calais Port 2015 favorisera l'essor touristique de Calais et du Calais et les retombées attendues des flux croissants de passagers.

Une étude de marché conduite en 2005, concluait qu'un passager dépensait alors, en moyenne, 200 euros (150 euros pour le shopping et 50 euros pour la restauration et l'hôtellerie). Un chauffeur routier, quant à lui, dépensait, en moyenne, 157 euros dont 10 % directement à Calais.

L'amélioration de l'offre dans tous les domaines touristiques inscrits dans la stratégie du territoire bénéficiera des capacités offertes par le projet Calais Port 2015 aux passagers britanniques.

Le projet favorisera également le potentiel de développement des activités du port de plaisance. Enfin, la capacité du port à accueillir dans de bonnes conditions les grands navires de croisière sur un quai dédié, complétera les retombées socio-économiques dans le domaine.