

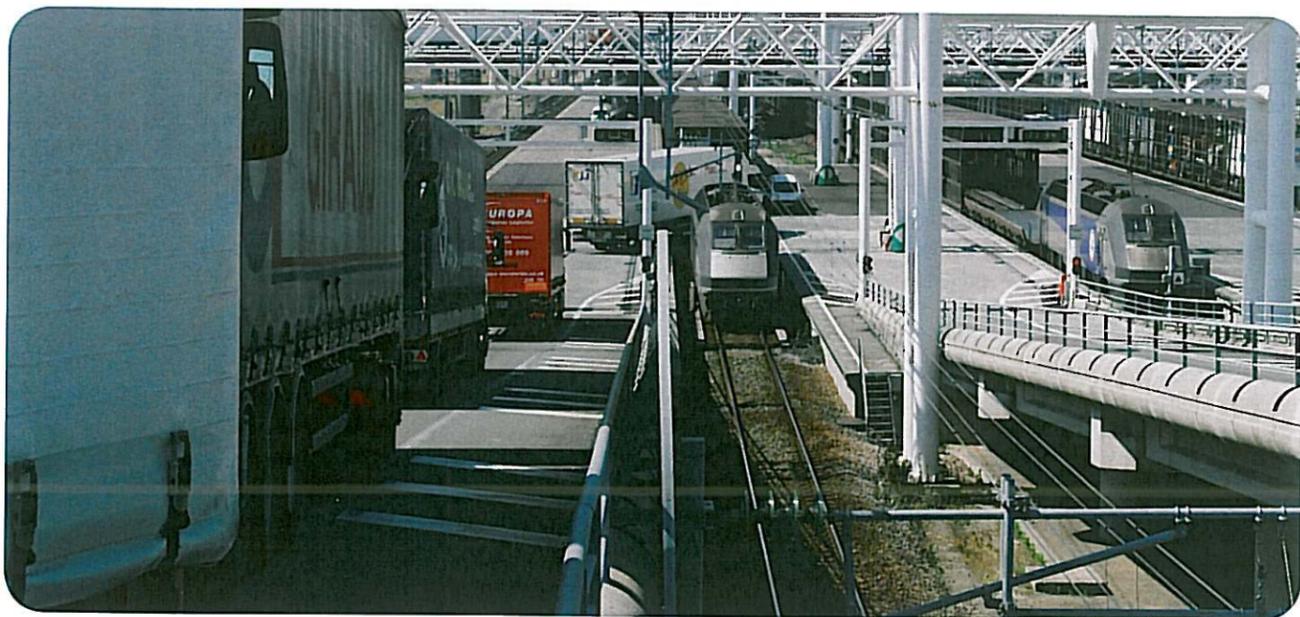
## Un projet qui ne doit pas être uniquement maritime

Dimensionner une activité portuaire au niveau de celle de nos concurrents Européens nécessitera une complémentarité, une cohérence (si possible une cohésion) entre les équipements portuaires du Littoral et le tunnel sous la Manche. Cela implique des liaisons terrestres entre les sites du Littoral.

Les données climatiques, les données éner-

gétiques, les politiques nationales et internationales rendent incontournables la mixité des modes de transport. Le développement du réseau ferroviaire est incontournable. Si nous repérons bien les implantations prévues, leur dimensionnement est-il compatible avec le développement nécessaire et politiquement annoncé du « ferroutage ».

**Point de vigilance :** le discours national est à l'heure de « l'autoroute ferroviaire ». Les projets de liaison ferroviaire méritent d'être dimensionnés au-delà de la simple électrification de la voie Calais-Dunkerque.



## Une réflexion qui se poursuit... et doit se poursuivre après le Débat public

Parce que la cohérence et l'articulation ne doivent pas s'arrêter en novembre 2009, les pistes de réflexion du Conseil ne sont pas épuisées et accompagneront non seulement la phase préparatoire, mais aussi la phase opérationnelle.

Sont repérés devant relever d'une réflexion à venir :  
> Quelles stratégies doivent développer conjointement le port et les zones de développement économique ?

> L'impact du stationnement de camions, notamment pour le transport de matières dangereuses.

## En conclusion

- Parce que l'activité maritime au sens large est ancrée dans la culture du Calaisis ;
- Parce qu'il est de nature à maintenir et développer l'emploi ;
- Parce qu'il est porteur d'une dynamique

féderatrice et mobilisatrice ;

- Parce qu'il peut changer profondément et durablement l'image du Calaisis ;
- Le Conseil de développement apporte un soutien déterminé au projet Calais Port**

**2015... mais reste attentif et mobilisé pour s'assurer de la qualité des options retenues, de leur durabilité tant sur le plan de l'environnement que sur celui de la sphère sociale.**

## Pour tout contact

Commission particulière  
du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

[www.debatpublic-calais-port2015.org](http://www.debatpublic-calais-port2015.org)

# Débat public Calais Port 2015

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

## Cahier d'acteurs n°9

conseil de développement  
de l'Agglomération  
du Calaisis  
**Calaisis**

76, Boulevard Gambetta BP 21  
62101 CALAIS Cedex  
tél : 03.21.19.55.60 - fax : 03.21.19.55.09  
conseildedeveloppement@agglomeration-calais.fr

Contribution du  
**Conseil de développement de  
l'agglomération du Calaisis**

**« Un soutien déterminé au projet,  
porteur d'une dynamique d'avenir devant répondre  
à notre première préoccupation, l'emploi »**

**Un projet ancré dans la culture du territoire, dans le passé  
et dans l'avenir, porteur d'une dynamique.**

Du « Vieux Paradis » de 944, en passant par les débuts du transmanche au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle et les travaux d'extension menés dans les années 80, le port a su s'adapter aux évolutions et se développer avec l'évolution de la demande, notamment transmanche. Élément incontournable de notre façade maritime au même titre que la plaisance et la pêche, ses bateaux font partie de notre décor. Au-delà, le port fait partie de nos références vitales : son activité directe ou induite représente l'emploi de près de 20% de la population active.

En soi « Calais Port 2015 » n'est pas une découverte pour les Calaisiens : la réflexion est impulsée par la Chambre de commerce depuis 2002, et nous savions que le port devait évoluer. C'est maintenant l'appropriation qu'en a faite la Région qui lui donne sa légitimité et nous amène au seuil de l'opérationnalité.

2015, c'est déjà du passé, la véritable échéance c'est 2030, 2050 : nous souhaitons un projet certes réaliste, mais assez ambitieux pour en assurer la durabilité.

L'élan dynamique qui sera amorcé par Calais Port 2015 ne s'arrête pas au projet de port. Le projet appelle les projets. Calais Port 2015, s'il a déjà un impact sur les projets de la structuration urbaine, est de nature, comme cela a été le cas lors de la construction du tunnel, à faire émerger d'autres projets.

**Point de vigilance :** que le territoire s'approprie cette dynamique et mette en place un accompagnement des porteurs potentiels. Ne laissons pas les volontés et leur éventuel impact sur l'emploi se déliter dans le temps.



Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

## Conseil de Développement de l'Agglomération du Calaisis.

**Le Conseil de Développement lié à CAP Calais regroupe 58 membres dans quatre collèges :**

- > Activités économiques et sociales,
- > Organismes à caractère familial, éducatif, culturel et sportif,
- > Autres secteurs de la vie associative et
- > Personnalités qualifiées,

Créé par la loi Voynet du 25 juin 1999 pour les pays et les agglomérations, le Conseil de développement est une instance qui permet d'associer l'ensemble des acteurs socioéconomiques d'une agglomération à l'élaboration et

à l'évaluation d'un projet de territoire. Composé de membres issus de la société civile, il contribue au brassage d'idées et à l'émergence de projets nouveaux. Chargé d'émettre avis et propositions en matière d'aménagement et de développement, le Conseil vise à établir un rapport plus direct entre citoyens et élus. De ce fait, il est l'une des formes d'expression de la démocratie locale, un outil d'échanges et de dialogues.

Le Conseil de développement est consulté sur :

- > l'élaboration, la révision, le suivi et l'évaluation du Projet d'agglomération,

> tous les documents de planification territoriale à l'échelle du territoire, notamment sur le Schéma directeur ou le Schéma de cohérence territoriale (SCOT).

**Il peut être saisi par la Communauté d'agglomération mais aussi se saisir de toute question relative au développement durable.**

Notre contribution est le reflet global des acteurs du territoire, elle n'exclue en rien la contribution active, spécialisée de chacun de ses membres.



## Un impact sur l'emploi

Les habitants du Calaisis sont particulièrement touchés par la problématique de l'emploi. Nous sommes l'un des territoires les plus fragiles aux plans National et Régional. Le port en l'état, c'est la certitude à terme de ne pouvoir répondre aux évolutions des trafics passagers et frets tels que nous les percevons aujourd'hui, c'est aussi courir le risque de ne pouvoir maintenir les emplois actuels (estimation de 8000 à l'heure actuelle, directs et induits).

### Emploi portuaire

Pour que l'emploi se développe au bénéfice des habitants du territoire, plusieurs conditions doivent être réunies : notamment des infrastructures correspondant aux besoins, le déve-

loppement des marchés, et la qualification des demandeurs d'emploi.

Le projet, tel qu'il est présenté, nous paraît apporter des garanties : surfaces, dimensionnement et adaptabilité des installations, sont de nature à répondre aux évolutions qui ne manqueront pas de marquer, d'ici le milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, les marchés du fret et de la logistique (Mutation des technologies logistiques et leurs impacts sur les équipements).

Un outil dimensionné pour l'avenir implique un travail de mobilisation et de diversification des marchés (cabotage, croisière, vrac...) au bénéfice de la surface portuaire littorale qui préserve cohérence et cohésion des trois sites portuaires et du tunnel sous la Manche.

**Point de vigilance : Propriétaire et gestionnaire devront développer une politique volontariste et agressive de promotion de l'équipement mais aussi des ressources économiques régionales dans le contexte concurrentiel européen (Belgique, Pays-Bas).**

**Point de vigilance : Le volume d'activité ne se fera pas qu'avec l'étranger. La première cible de cette politique commerciale devrait être le tissu productif Régional dont on connaît les liens actuels avec nos concurrents Nord-Européens.**

## Emploi dans les activités de l'hôtellerie, de la restauration et du tourisme

Si la vocation première du port est bien le trafic routier, le trafic passager (11 millions en 2008) reste un flux remarquable. Il convient certes d'apporter une offre attractive en termes de services, mais il importe de diriger ce flux vers les lieux d'activité.

En l'état la connexion ville-port est réduite à son strict minimum voire inexistante. Le lien physique entre la ville et le port doit être établi. Le projet d'excellence territoriale porté par la Communauté d'agglomération du Calaisis et l'engagement fort de la Mairie de Calais laissent augurer d'une vitalisation du territoire.

Au-delà des centres d'intérêts touristiques (site des Caps, golf à l'étude, Cité internationale de la dentelle et de la mode...) l'aménagement de l'arc « Asfeld-Bassin de plaisance-Bassin Carnot » est de nature à donner vie à un flux régulier de consommateurs. La décision politique prise est importante, reste à lui donner rapidement du contenu pour en assurer un phasage optimal avec les échéances de Calais port 2015.

Que le territoire aille vers le port c'est une chose, encore faut-il que le port s'ouvre facilement sur la ville. Lors de la mise en service du Terminal Boulonnais en septembre 2009 la presse titrait, photo à l'appui : « ...tout incite le conducteur britannique à se diriger vers l'A16... ».

**Ne reproduisons pas ce schéma pour Calais Port 2015 !**

Il est indispensable que le passager soit attiré même pour de courts moments à Calais.

**Point de vigilance : Le schéma de circulation tel qu'il apparaît dans le projet actuel attire les passagers vers la desserte autoroutière. Il est nécessaire de renforcer un lien logique avec et direct avec la cité. Une réflexion sur une desserte par des modes « doux » doit être engagée, comme elle l'est pour la desserte de la Gare TGV.**

## Emploi lié à la construction du port

Une expérience passée : celle du chantier du tunnel sous la Manche. Le territoire a su faire preuve de sa capacité à mobiliser des ressources humaines locales. Fort de cette expérience, il semble logique qu'une fois encore tout soit mis en œuvre pour s'appuyer sur les compétences du territoire. Cela implique une réflexion préalable qui concernera l'ensemble des acteurs de la formation et de l'emploi dans la dynamique positive d'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences.

A contrario cette gestion prévisionnelle doit

intégrer l'après travaux afin de limiter au maximum les ruptures de parcours. Cela n'a malheureusement pas été le cas lors de la construction du tunnel sous la Manche.

**Point de vigilance : Veiller aux clauses d'insertion dans les marchés publics.**

