



**REPOSE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CALAIS,
CONCESSIONNAIRE EXPLOITANT DU PORT DE CALAIS, A LA CONSULTATION DE
LA COMMISSION EUROPEENNE SUR LA FUTURE POLITIQUE DU RESEAU
TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT.**

Le Port de Calais s'inscrit dans la vision exprimée par la Commission Européenne dans son Livre Vert sur le réexamen de la politique du réseau transeuropéen de transport.

Le rôle que jouent le port de Calais et la traversée maritime du détroit du Pas-de-Calais, méritent une attention particulière au sein des RTE-T. Le port est certes le principal point de passage transfrontalier entre le Continent et la Grande-Bretagne, tant pour les passagers (11 millions par an) que pour les marchandises (1,8 millions d'unités fret), mais il garantit avant tout et surtout la connexion la plus fiable du grand Londres avec le reste du marché européen et son réseau de transport.

La connectivité des îles britanniques et de leurs capitales implique la garantie que les infrastructures de franchissement de l'obstacle naturel du Détroit du Pas-de-Calais seront partie intégrante d'un réseau central dimensionné à la mesure de l'enjeu. En effet, les échanges internationaux et le développement des principales villes de Grande Bretagne et d'Irlande passent par Calais-Douvres.

Le port de Calais ne peut qu'approuver l'émergence d'un réseau central (« core network »), véritable épine dorsale d'un système de transport efficace. En effet, et comme le souligne l'Union des Ports Français dans sa réponse à la présente consultation, l'efficacité économique, énergétique et environnementale suppose de concentrer les trafics sur certaines portes d'accès (*gateways*) et certains axes de transport afin de tendre vers la massification des volumes, tout en investissant dans l'amélioration des infrastructures des modes massifiés (voies ferrées, transport maritime à courte distance ...). Dans le cas du Détroit du pas de Calais, cette massification sur une porte d'accès aux îles Britanniques présente de plus l'intérêt de renforcer la sécurité maritime en limitant le nombre de traversées des rails de navigation connectant l'Atlantique à la Mer du Nord.

Les ports doivent donc structurer le réseau central car ils sont par nature des points de connexion intermodale avec les hinterlands. Si le port de Calais joue un rôle incontournable dans la qualité et la pérennité du transport des personnes et des marchandises vers et depuis Londres et la Grande Bretagne, c'est qu'il a su adapter son outil à la croissance des trafics, notamment celles des marchandises unitisées.

Le caractère stratégique pour l'Union du segment maritime Calais-Douvres se vérifie dans l'importance des volumes transportés, mais aussi dans sa complémentarité avec le lien fixe (Tunnel sous la Manche), voire avec les grands aéroports londoniens. Comme l'ont démontré des événements récents (incendie du Tunnel sous la Manche fin 2008, épisode neigeux exceptionnel fin 2009, interruption du trafic aérien lors de l'éruption du volcan islandais en 2010), il est absolument nécessaire pour l'Union Européenne de garder et d'aider au développement d'un axe maritime courte distance à très grande capacité, complémentaire du Réseau Européen ferroviaire passant par le Tunnel. Cet axe maritime, sans lequel le phénomène de « bottleneck » deviendrait extrêmement problématique dans les décennies à venir, doit être partie intégrante de ce réseau central, en prolongement des ports de Calais et de Douvres.

Le réseau central et ses principaux nœuds intermodaux doivent également se donner les moyens du report modal. Le fait que la majorité des pré- et post-acheminements de marchandises du port de Calais ne soient actuellement réalisés que via le Réseau Européen routier démontre l'intérêt d'une connexion avec les axes multimodaux et durables du réseau. En effet, le volume de ces flux et la répartition des origines/destinations dans les principales régions de production et de consommation de l'Union Européenne sont particulièrement favorables à l'amorçage d'un transfert modal économiquement viable à court terme à partir du moment où des infrastructures adaptées le permettront.

C'est donc pour pérenniser la route maritime du Déroit du Pas de Calais, mais aussi pour permettre un développement efficace des acheminements par voies ferrées et par Transport maritime à courte distance, que la concession du Port de Calais et son Autorité Portuaire portent depuis plusieurs années un projet de développement des infrastructures stratégique pour les décennies à venir, le projet Calais Port 2015. Destiné à faire face à l'accroissement des échanges intra-européens, à accueillir les nouvelles générations de ferries transmanche plus grands et moins énergivores, il constitue également, en procurant de nouveaux espaces, le pilier du développement à grande échelle des modes ferroviaires (Autoroutes Ferroviaires) et maritimes (Autoroutes de la Mer) au port de Calais, mettant ainsi la multimodalité au cœur du fonctionnement d'un grand port roulier.

Ce grand projet n'aura tout son sens que si les futurs corridors ferroviaires européens pour le fret le relie efficacement aux principaux nœuds de son hinterland, autrement dit l'Union Européenne dans sa quasi-totalité.

En conclusion, la CCI de Calais estime que la stratégie d'aménagement qu'elle mène, en coordination totale avec son Autorité Portuaire, la Région Nord-Pas de Calais, est en parfaite cohérence avec les principes édictés par l'Union Européenne dans son Livre Vert sur le réexamen de la politique du réseau transeuropéen de transport. La CCI de Calais soutient donc l'inscription du port de Calais en tant qu'infrastructure, mais aussi la liaison Calais-Douvres en tant que « pont maritime », dans le réseau central transeuropéen de transport.