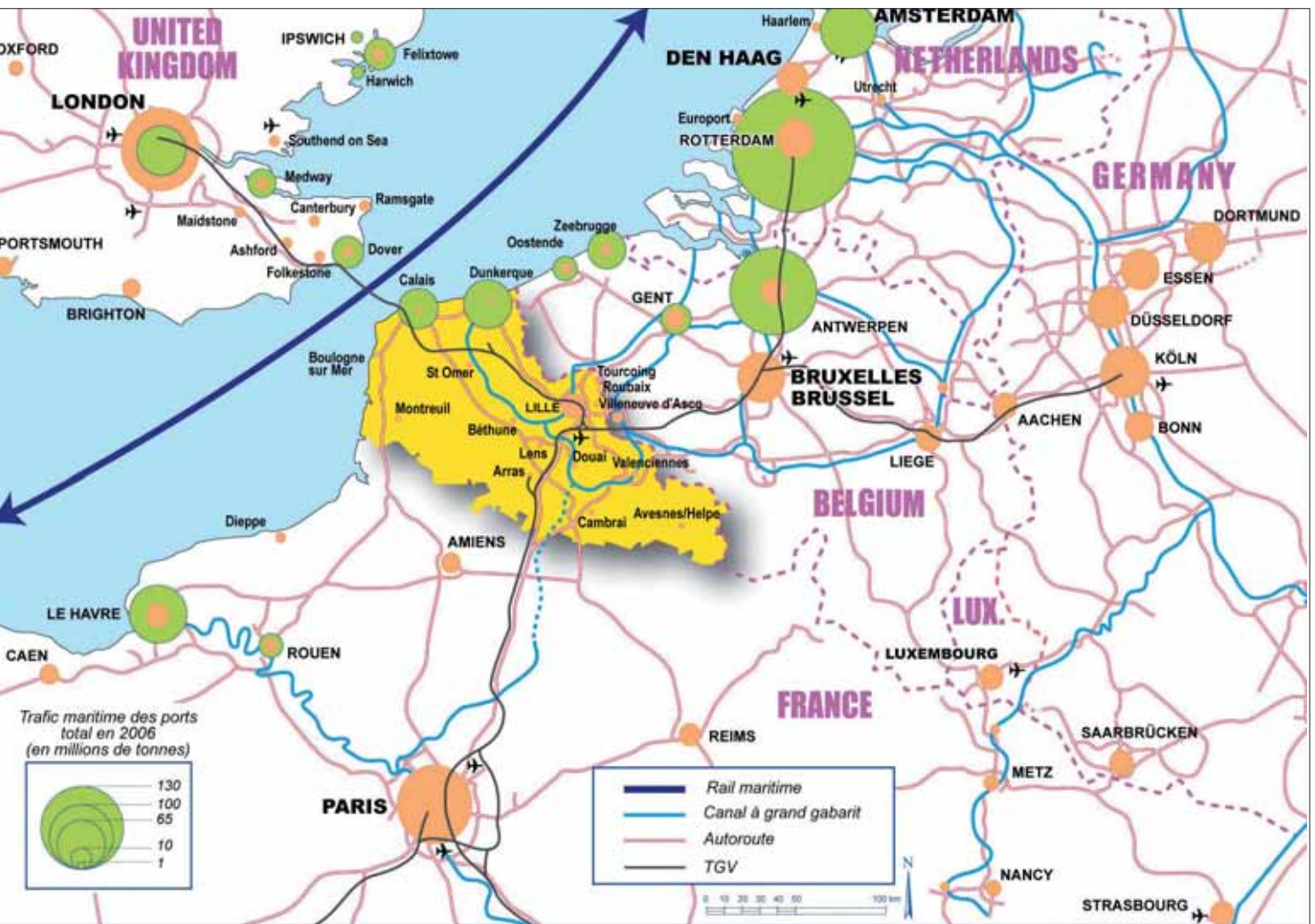




2. Le port de Calais d'hier à aujourd'hui

2. Le port de Calais d'hier à aujourd'hui

2.1 La situation géographique

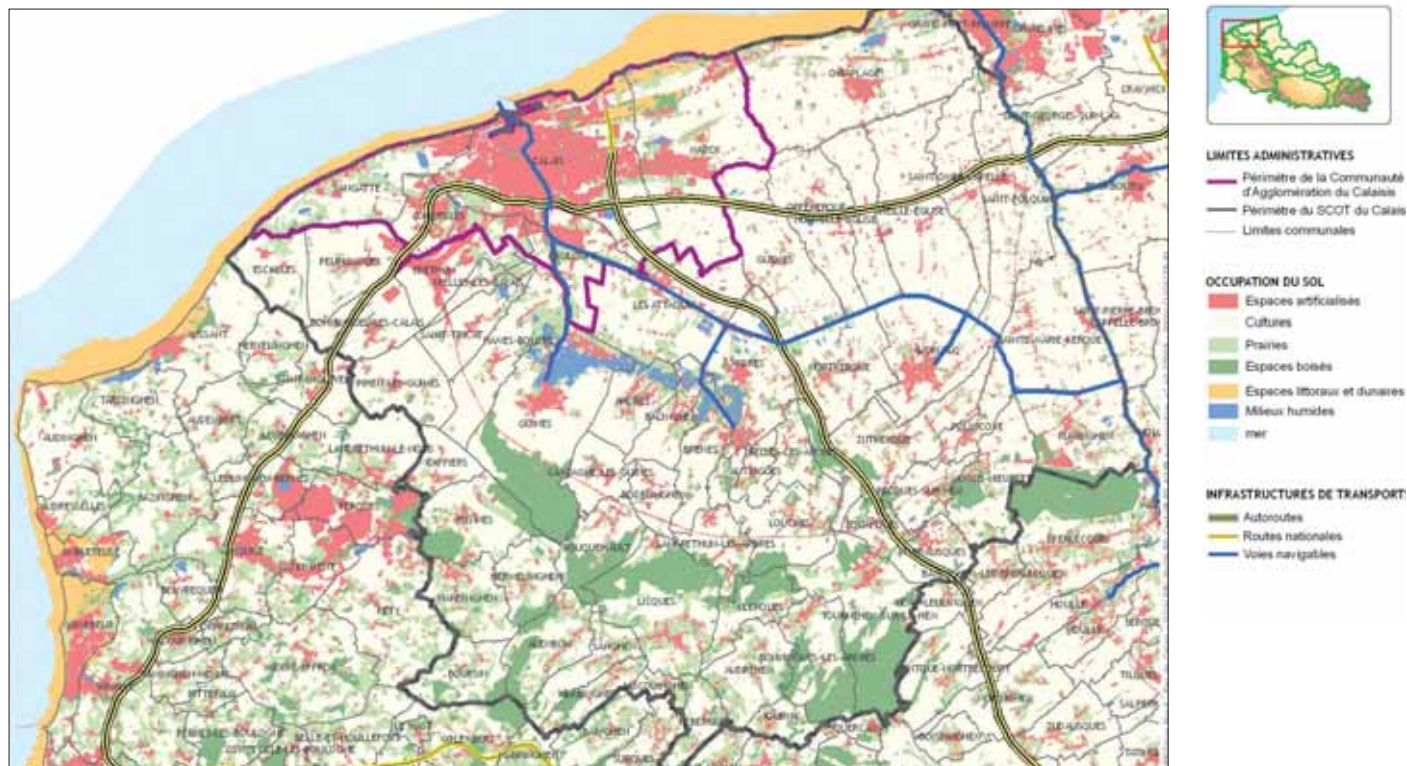


Le range* nord-européen Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Le range* nord-européen

Du Havre à Hambourg, sur plus d'un millier de kilomètres de côtes, le littoral de la mer du Nord et de la Manche présente une des plus formidables concentrations d'équipements portuaires

au monde. Au sein de la quinzaine de ports qui composent ce range* nord-européen, le port de Calais occupe une place unique à l'endroit où la distance avec l'Angleterre est la plus courte.



Le Calaisis

L'agglomération du Calaisis constitue une "petite" région dont Calais, pour des raisons historiques, est le centre.

On trouve au nord la mer, de Sangatte à l'estuaire de l'Aa, à l'est, les polders de la plaine maritime, au sud et à l'ouest, les hautes terres de l'Artois.

Depuis plus de mille ans, l'homme a consolidé le cordon littoral dunaire et asséché la plaine. Ce cordon s'accroche aux hautes falaises crayeuses du cap Blanc-Nez.

Le Platier d'Oye constitue un polder naturel apprécié des randonneurs et des ornithologues.



Le port de Calais dans la ville

Source :
Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Le port dans la ville

Le port de Calais se situe sur le territoire de la ville de Calais qui a donné son nom au détroit séparant l'Angleterre du continent.

Cette ville résulte de la fusion de deux communes, Calais proprement-dit ou Calais Nord et Saint-Pierre ou Calais-Sud : la première plutôt commerçante, près du port et la seconde plutôt

industrielle, située à l'intérieur des terres. Avec 3500 hectares et 76000 habitants, Calais est la ville la plus étendue et la plus peuplée du département du Pas-de-Calais. C'est à Calais que l'on juge le mieux de l'importance du détroit, large de 28 kilomètres, à la croisée d'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde avec l'un des axes forts du Réseau de Transport Européen (RTE).

2.2 Le port d'hier à aujourd'hui



QUELQUES REPÈRES HISTORIQUES DE LA VILLE DE CALAIS

Apparaissant officiellement dans les archives vers 1181, la ville de Calais prend son essor grâce à l'organisation de la pêche au hareng, sous l'impulsion des comtes de Boulogne.

En 1346, elle est assiégée par Edouard III d'Angleterre et se rend aux Anglais l'année suivante. Elle est reprise en 1558 par le duc François de Guise.

Après la deuxième abdication de Napoléon, des artisans anglais de la région de Nottingham viennent en fraude à Calais introduire l'art de la dentelle mécanique. Ce sont les métiers mécaniques Leavers (du nom de leur inventeur) qui vont propulser cette industrie.

En quelques années, le visage économique et sociologique de Calais se transforme.

A la veille de 1914, la ville devient la capitale mondiale du tulle et de la dentelle brodée mécaniquement sur tulle.

La ville subit de lourdes pertes humaines et matérielles lors des deux guerres mondiales mais se reconstruit rapidement.

La ville connaît aujourd'hui une vie culturelle variée. Le musée des Beaux-Arts est essentiellement consacré à la sculpture des 19^{ème} et 20^{ème} siècles dont la place d'honneur revient à Rodin avec "les Bourgeois de Calais", sculpture qui immortalise le siège de Calais par les Anglais.

On y trouve aussi des aquarelles, héritage d'une école d'artistes calaisiens réputée dont Louis Francia.

La ville dispose aussi d'un théâtre municipal, d'une Scène Nationale - le Channel, d'un conservatoire de musique et de danse, d'une école d'art, auxquels il faut désormais ajouter la Cité internationale de la dentelle et de la mode.

Tous ces équipements culturels bonifient ses atouts géographiques naturels.

L'histoire du port

Ses origines

L'existence du port de Calais remonte à l'an 944, date à laquelle une brèche se forme dans le cordon dunaire, créant l'anse de Neuna. En 1190, Henri de Lorraine donne l'autorisation d'établir un port qui constitue le vieux Paradis. Le petit Paradis est ensuite creusé sous la domination anglaise, en 1397, afin de donner satisfaction aux besoins du commerce qui avait pris une importance considérable. Le petit bassin, ou Paradis, qui sert aujourd'hui à abriter les bateaux de pêche, est le seul reste de l'ancien port du Moyen-Age. En 1405, on construit les premières jetées qui sont orientées vers le nord - nord-ouest. Celles-ci sont prolongées en 1700 et 1822 sur une longueur de

550 toises (1072 mètres). A diverses époques, des forts sont établis pour protéger le port des attaques de l'ennemi, le plus ancien étant le Fort Risban, qui a été préservé.

Dans les années 1830, une première série d'aménagements du port pour l'adapter aux besoins de l'industrie naissante est mise en œuvre à travers le projet de l'Ingénieur en chef Raffeneau de Lisle. Les travaux ont pour but de joindre le canal de Saint-Omer à la mer et établir un bassin à flot* et une écluse de chasse* dans le port. On forme ainsi un bassin à flot* et un bassin de chasses séparés par une digue. La navigation intérieure est mise en communication directe avec le port par l'écluse de la Citadelle et les jetées sont prolongées jusqu'à la laisse* de basse-mer qui avait reculé de 250 mètres.

Le bassin à flot* (aujourd'hui le bassin Ouest) commencé en 1838 est livré au commerce en décembre 1842.

Le port de Calais devient transmanche au début du 19^{ème} siècle

L'histoire du port de Calais en tant que port transmanche commence véritablement au début du XIX^{ème} siècle. On rapporte qu'à cette époque, après stabilisation des relations franco-anglaises, une dizaine de navires français et autant d'anglais assurent déjà la traversée. Les installations portuaires sont, à cette époque, rudimentaires. L'arrivée du chemin de fer en 1848 donne un nouvel influx à cette activité amenant la construction d'une toute première gare maritime. Le tandem Calais-Douvres se développe et oriente dorénavant tout le développement portuaire.

Le port de Calais en 1875 - Source : CCI de Calais



L'HISTOIRE DU PORT DE DOUVRES, LE PORT SYMÉTRIQUE DE CALAIS

L'histoire du port de Douvres peut être retracée depuis l'époque romaine. Les développements significatifs remontent au début du XIX^{ème} siècle lorsqu'un projet de port refuge pour la Marine a été proposé dans la baie de Douvres.

La construction de la jetée commence en 1847 et mesure plus de 200 mètres en 1850. Elle est ensuite prolongée et est achevée en 1909. Entre temps, le bassin intérieur est développé (Prince of Wales Pier).

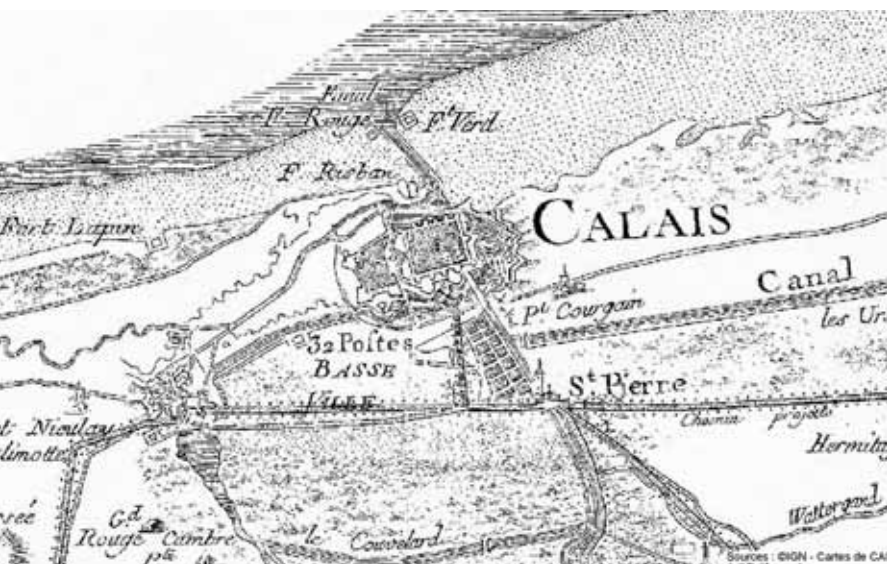
Les docks Ouest se développent à la faveur de l'avènement du ferroviaire avec la construction d'une gare maritime en 1920 et le lancement d'un train-ferry en 1936.

Dans les années 1950, le port Est a commencé à développer une offre pour les services de car-ferries en plein essor. En 1953 entrent en activité les deux premiers postes ro-ro* ferries.

A la fin des années 1960, un service régulier de bateaux rigides, hovercrafts, est lancé au port Est depuis une installation dédiée (hoverport). Les installations du port Est se renforcent aussi au fur et à mesure du développement de la demande. Le premier poste à passerelle double est construit en 1965. Au cours des années 1970, l'hoverport est transféré au port Ouest créant ainsi de la place pour le développement des activités ferry.

Le déclin des trains-ferries amène la fermeture de la gare maritime en 1994-95 et la conversion du site en quai de croisière.

Des équipements en constante évolution



La ville de Calais et ses environs au 18^{ème} siècle
Source : IGN

En 1877, les travaux portuaires du futur bassin Carnot commencent avec des opérations de terrassement et de maçonnerie du bassin Est. La concession du port est attribuée pour la première fois à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais en 1883.

En 1889, le Président de la République Sadi Carnot inaugure le bassin. Les travaux, menés en un peu

plus de 10 ans, sont considérables et nécessitent un remodelage de la partie nord de la ville, avec le creusement des nouveaux bassins, la construction d'un nouvel avant-port et d'une nouvelle gare maritime.

Ce complexe comprend environ 14 hectares de plan d'eau accessible par une écluse depuis un nouvel avant-port de 6 hectares. A l'extrémité du bassin, est construite une forme de radoub* de 155 mètres. L'outillage portuaire est tout aussi impressionnant : réalisation de nouveaux hangars, vastes terre-pleins, grues hydrauliques...

Avec un port équipé de deux bassins capables d'accueillir pour l'un, le bassin Ouest, des navires de 5000 tonnes et pour l'autre, le bassin Carnot, des cargos de 7000 à 9 000 tonnes, le port de Calais entame le XX^{ème} siècle à la pointe du progrès.

Assez rapidement cependant, l'évolution de la construction navale fait apparaître les limites du port de Calais. Ainsi dès 1916, la CCI de Calais étudie la réalisation d'un port à l'est. Deux guerres et plusieurs crises économiques repoussent aux années 1970 la réactivation de ce projet de port à l'est. De nouveaux éléments interviennent entre-temps : les revenus du trafic transmanche permettent d'envisager un tel investissement, en lien avec l'implantation de nouvelles entreprises à proximité.

Le bassin Carnot dans les années 1960
Source : CCI Calais





**Le bassin Est
en cours de construction**
Source : CCI Calais

Sous l'impulsion du président de la CCI de Calais, Henri Ravisse, un énorme programme de travaux d'extension du port à l'est débute en 1980. Après l'inauguration du nouveau terminal transmanche, débutent les travaux de déplacement de la jetée est. Celle-ci transforme radicalement l'entrée du port de Calais et donne le coup d'envoi du vaste chantier de réalisation du futur port à l'Est. De 1986 à 1993, les travaux se succèdent : creusement du bassin en eau profonde, mises en service du poste catamarans*, de la Rcade Est, du nouveau poste roulier, du poste câblier et connexion directe de l'autoroute sur le port.

En 1999, le port de Calais achève la réalisation de son impressionnant réseau de passerelles et d'autoponts* permettant d'optimiser les embarquements et débarquements des ferries. Ce nouveau bassin Henri-Ravisse illustre l'intérêt de disposer d'une certaine flexibilité face aux aléas de la demande portuaire. Le bassin a permis de faire face, jusqu'à ce jour, à la forte progression des trafics transmanche et à la croissance de la taille des navires, notamment des transbordeurs* et des câbliers plutôt qu'à celle du trafic vrac*.

Aujourd'hui, le port et ses postes, proches de la saturation, ne peuvent plus se développer.

DES PAQUETS-BOATS AUX CAR-FERRIES

L'histoire du transmanche est aussi celle de deux siècles d'évolution des navires assurant la traversée.

Au début du XIX^{ème} siècle des "paquets-boats" assurent la traversée. Ces bateaux à voiles de 50 à 60 tonneaux transportent de 30 à 40 voyageurs.

Sous l'impulsion du service postal, 6 paquebots à propulsion mécanique assurent la traversée du détroit en 1837 en environ 3 heures. En 1840, apparaît le premier paquebot en fer. Des problèmes de tirant d'eau* à marée basse peuvent nécessiter un déchargement par chaloupes. En 1844, des navires de 60 à 65 mètres de longueur et 350 tonneaux remplacent les précédents.

En 1854 les paquebots Queen et Empress traversent déjà en 1 heure 30. En 1882 apparaît le paquebot Invicta de 96 mètres de long, en acier et équipé d'une installation électrique. En 1903, le Queen est le premier navire à turbine et à hélice. Il permet un gain de place considérable par rapport aux navires précédents équipés de roues à aubes, dont le dernier exemplaire disparaîtra en 1923.

En 1928, la compagnie Townsend initie des services de transport d'automobiles. La manutention est réalisée par grue. Le premier de ces navires a une capacité de 15 voitures, mais de 12 passagers seulement. Le Forde de 1930 peut transporter 30 voitures et 168 passagers.

En 1931, sont réalisés les premiers essais de train-ferries à Calais.

Le car-ferry au sens actuel du terme est né au Canada en 1924. Sur le détroit, le premier navire de ce type, le Lord Warden, apparaît en 1952.

En 1966 apparaît l'Hovercraft sur un service Calais-Ramsgate.

Enfin en 1980, un pas décisif est franchi avec les car-ferries "géants" de 140 mètres de long. Le port de Calais est à l'époque le seul port du continent à disposer de passerelles à double niveau pour y accéder.

LES GARES MARITIMES DE CALAIS

1848-1849 : arrivée du train et construction de la première gare maritime (gare du Paradis). Cette gare n'est qu'un modeste pavillon construit sur pilotis et en partie sur le quai de pierre. Elle sert d'abri aux voyageurs et à la douane.

1889 : construction d'une gare sur le quai de marée. Elle est détruite pendant la seconde guerre.

1956 : mise en service de la nouvelle gare maritime. Le nouvel édifice a été conçu en fonction de l'évolution du trafic et des besoins générés par ce flux important. Elle ferme officiellement ses portes le 21 janvier 1995.

Parallèlement aux gares maritimes, adaptées au trafic passager et reliées aux services de train, la nécessité d'un terminal pour la gestion du trafic ferry et des véhicules automobiles apparaît dans les années 1950.



La gare maritime en 1889

Source : CCI Calais

Un premier terminal ferries, "la gare de transit", est construit dans l'arrière-port en 1953.

1980 : la construction d'un nouveau terminal pour car-ferries s'impose pour accompagner l'évolution du port. Il permet d'accueillir les millions de voyageurs et véhicules qui transitent par Calais. Il est toujours en service.

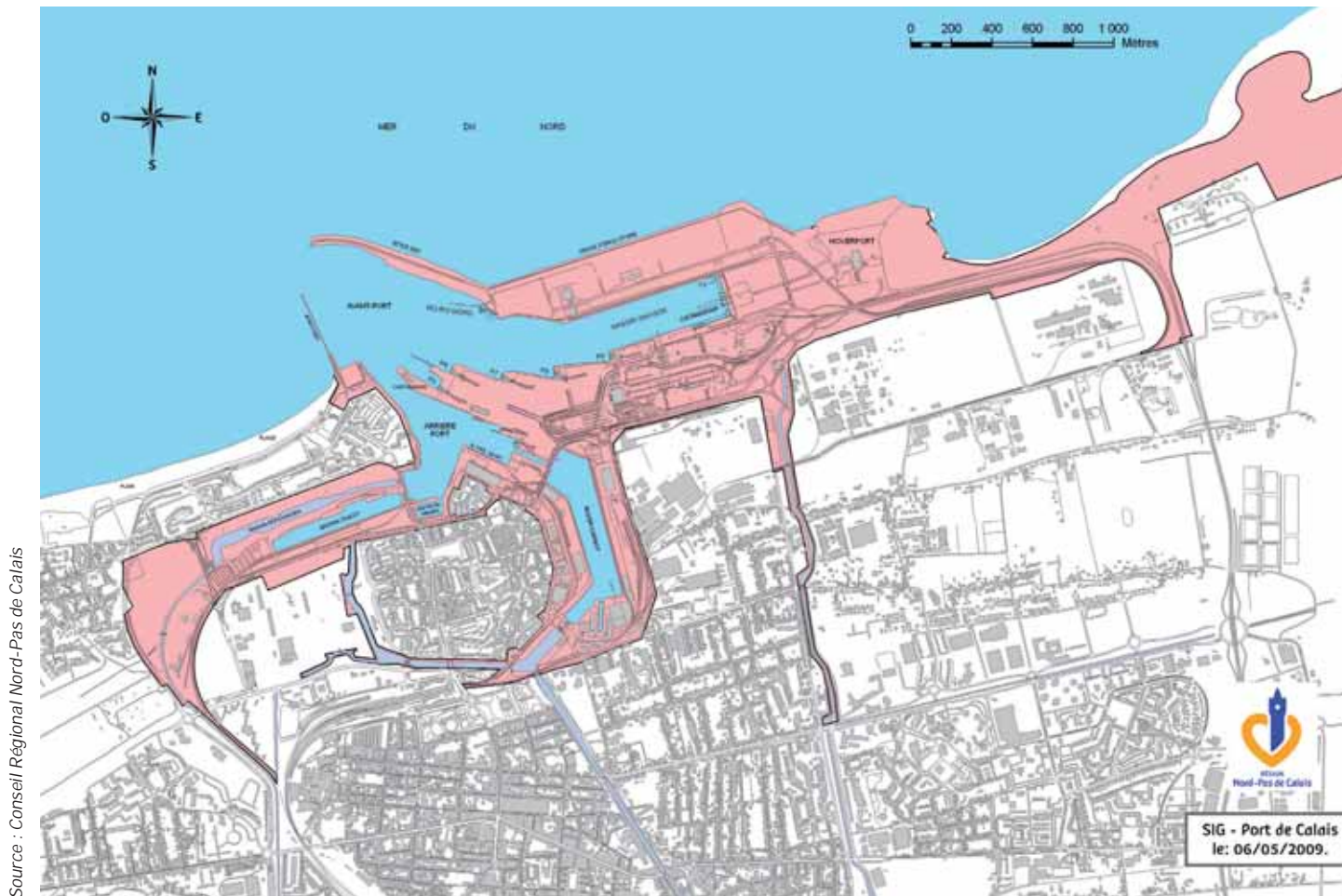


Le terminal transmanche aujourd'hui - Source : CCI Calais

Ce rappel de son histoire nous enseigne que le port :

- a connu au cours des siècles, et plus précisément au 19^{ème} et 20^{ème}, des étapes majeures d'extension ;
- s'est très vite et très naturellement ouvert vers l'Angleterre, toute proche ;
- a fait preuve d'adaptabilité pour réagir de manière régulière à l'évolution de la demande, dont celle du trafic transmanche ;
- a su accueillir des navires sans cesse plus grands, plus rapides et plus sûrs au fil des progrès techniques ;
- s'est enfin spécialisé au fil du temps dans le transport transmanche de voyageurs et de fret, dont il est leader avec son port-symétrique, Douvres.

2.3 Les installations et leurs fonctions



Le port de Calais comprend différentes installations construites progressivement et remplissant des fonctions spécifiques :

L'arrière-port



L'arrière-port est le premier site du port de Calais. Il est dédié aux activités de pêche et de plaisance dans sa partie ouest. Il dispose d'un quai multi-usages, le quai Paul Devot, acceptant les navires jusqu'à une longueur de 190 mètres et de 9 mètres de tirant d'eau*. Il est équipé de 2 grues de 15 tonnes. Il a notamment été utilisé pour l'accueil de câblers dédiés aux interventions de réparation de câbles sous-marins.

Il donne accès, par des écluses, aux deux anciens bassins, bassin Ouest et bassin Carnot.

L'arrière-port est le lieu de débarquement des produits de la pêche artisanale. Les autres quais et plans d'eau sont utilisés par les pêcheurs artisanaux et les plaisanciers en complément du bassin Ouest.

De nouvelles installations de vente de pêche artisanale viennent d'être construites à proximité des secteurs habités.

Le bassin Ouest

Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais



Initialement, le bassin Ouest est la première extension du port. Désormais obsolète pour les trafics de commerce, le bassin Ouest est aujourd'hui principalement dédié aux activités de plaisance. Ce bassin à flot* abrite à longueur d'année 262 unités, voiliers ou bateaux de pêche auquel il faut ajouter les 45 places du bassin du Paradis, soit un total de 307 anneaux. La reconnaissance de l'amélioration des services rendus et de la qualité apportée ont permis au port d'obtenir une certification ISO 9001 - 2000 en 2004.

Une centaine de demandes d'anneaux est en liste d'attente actuellement.

Par convention depuis 2006, la CCI de Calais soustraite à la société Calais Nautic une partie des activités liées à la plaisance (gestion des opérations de levage*, d'une aire de carénage* et des stationnements de bateaux des abonnés, la maintenance et la réparation nautique, ...).

Le bassin des Chasses et les canaux

Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais



Le port de Calais est l'exutoire à la mer de trois canaux (canaux de Marck, de Calais et de Rivière Neuve) des eaux des polders de l'arrière-pays. Chaque canal est doté d'un barrage empêchant l'entrée à marée haute de la mer ainsi que de stations de pompage pour la gestion des crues.

Le bassin des Chasses, relié à la Rivière Neuve, est utilisé pour réguler les niveaux d'eau dans les canaux de l'arrière-pays (watergangs*) dans le cadre d'une convention avec l'organisme en charge de cette question, à savoir l'Institution Inter-départementale des Wateringues* (I.I.W).

L'INSTITUTION INTER-DÉPARTEMENTALE DES WATERINGUES*

Compétente sur l'ensemble du delta de l'Aa, cet organisme gère de nombreux ouvrages sur le littoral et à l'intérieur des polders. Sur le port de Calais, elle possède quatre stations de pompage, une au bassin des Chasses pour les polders Ouest, deux sur le canal navigable de Saint-Omer et une sur le canal de Marck pour les polders Est. Le Conseil Régional assure pour le compte de cette Institution l'exploitation et la maintenance des ouvrages hydrauliques sur le site portuaire de Calais.

Le bassin Carnot



Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Le bassin Carnot est la première extension du port vers l'est (sud-est). Situé derrière une écluse (l'écluse Carnot), il est dédié au petit cabotage européen (notamment produits de carrières, sables et graviers...), opéré en majeure partie par des navires fluvio-maritimes. Il dispose de 1680 mètres de quais ; le mouillage* disponible en marée ordinaire est d'environ 7 mètres. L'écluse permet l'entrée du bassin aux navires d'une longueur maximale de 150 mètres. L'accès est restreint par les horaires des marées. Les quais, en cours de modernisation en matière d'outillages, sont équipés de 6 grues et fournissent une capacité de stockage sous hangar de l'ordre de 25.100 m³. Un hangar spécialisé dans le stockage de coke de pétrole* permet l'accueil de ce trafic avec une gestion de la sécurité conforme aux règlements. Le sud du bassin, autour de la forme de radoub*, est le siège de l'activité de deux entreprises de chaudronnerie et construction mécanique dont une part significative de l'activité est tournée vers la construction et réparation navales et les prestations aux services et usagers du port. Une autre écluse, dite de la Batellerie, située en fond de bassin, permet aux bateaux de plaisance et aux péniches de 300 tonnes de relier, via le canal de Calais, le réseau de navigation fluviale à grand gabarit du nord de la France.

Le bassin Président Henri-Ravisse (BPHR)



Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

Initialement conçu pour l'accueil de navires minéraliers* de type "panamax"*, le BPHR a surtout permis l'extension du terminal transmanche et la modernisation du chargement de câbles sous-marins, l'augmentation de la taille des navires ne permettant plus leur réception dans le bassin Carnot.

Le quai en eau profonde, au nord du bassin, d'une longueur exploitable de 725 mètres, est dragué à -12 mètres. Il peut accueillir les navires jusqu'à 245 mètres de longueur et 11,5 mètres de tirant d'eau*, sans restriction de largeur. Le quai est équipé à l'ouest d'un terminal sucrier composé de deux silos*, d'une usine d'ensachage et de deux portiques de chargement de sacs : la partie est du quai est servie par 4 grues multi-usages d'une capacité de 600 tonnes/h et de 22 tonnes à 40 mètres.

Le sud du bassin comporte deux quais câbliers équipés d'une passerelle spécialisée pour le chargement de câbles sous-marins.

A l'est du bassin, on trouve deux outillages pour navires rouliers*, un ponton et une passerelle. Le trafic est principalement orienté sur le transport des voitures neuves vers l'Angleterre. Un troisième outillage est utilisé pour ce trafic ; il s'agit d'un poste roulier sur ponton installé à l'extrémité ouest de cette zone sur l'avant-port.

Un môle dédié au transmanche

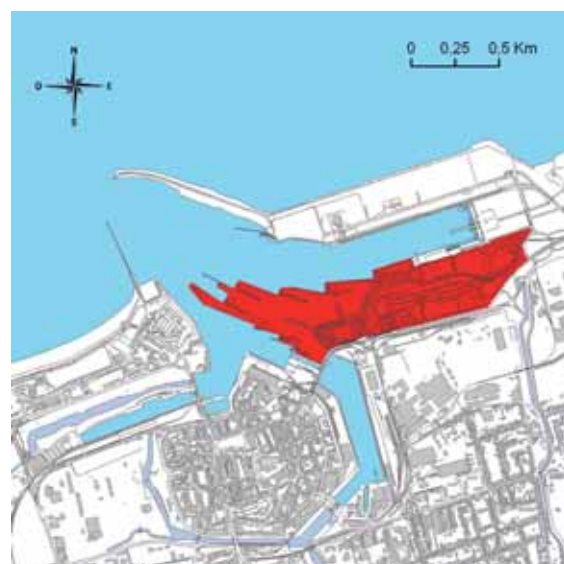
Le terminal transmanche consiste en un terre-plein de 55 hectares doté de cinq postes d'accostage pour transbordeurs* de 180 mètres et plus (postes P5b, P6, P7, P8, P9). Trois postes d'accostage anciens, désormais obsolètes et dont les outillages ont été déposés, font l'objet de réflexions en vue d'une éventuelle réaffectation (postes P2, P3 et P4).

Le terminal est organisé en trois zones : une zone publique fret, une zone publique tourisme et une zone fermée, où sont traités respectivement le contrôle des véhicules de fret, celui des véhicules de tourisme et l'embarquement sur les ferries.

Des systèmes sophistiqués canalisent et séparent les circulations pour accélérer les embarquements et débarquements de ferries. Des moyens importants garantissent la sécurité et la sûreté du terminal.

Le poste transmanche le plus récent, le poste 9, a été construit sur le dernier emplacement disponible dans le terminal pour l'accueil d'un tel équipement ; son insertion dans le port a nécessité l'élargissement du chenal d'accès avec le rescindement* de l'extrémité des ouvrages nord-ouest

du bassin Henri-Ravisse. Avec cet aménagement, le port de Calais atteint la limite de son développement possible pour l'accueil de navires-ferries traditionnels.



Source : Conseil Régional Nord-Pas de Calais

2.4 La gouvernance du port de Calais

Le port de Calais est le plus important des ports d'intérêt national concernés par la décentralisation au 1^{er} janvier 2007.

La gouvernance hier

Les ports d'intérêt national sont organisés par l'Etat autour de deux entités, le concédant et le concessionnaire, avec la répartition des rôles suivants :

L'Etat

Propriétaire du port, son rôle est d'exploiter le port et son domaine, d'assurer les missions de police (conservation, sécurité, sûreté, ...), d'organiser la mise en concession d'activités, et de construire et entretenir les infrastructures portuaires (jetées, digues, quais, ...) et les accès (en particulier dragages*).

Le concessionnaire d'outillage public (traditionnellement la Chambre de Commerce et d'Industrie locale)

Il aménage, acquiert et entretient un ensemble d'outillage en vue d'un service aux usagers (grues, pontons, passerelles, terre-pleins, hangars, ...). Il a en charge le développement économique du port et la recherche, avec les usagers, de nouveaux trafics.

La gouvernance aujourd'hui

Par la loi de décentralisation du 13 août 2004, la Région est substituée à l'Etat depuis le 1er janvier 2007 dans le rôle de propriétaire et de concédant, la CCI de Calais restant titulaire de son contrat de concession dont l'échéance est 2025.

Au travers de ces nouvelles compétences, l'institution régionale affirme une volonté de développement et une implication plus forte dans la gestion des ports régionaux de Boulogne-sur-Mer et de Calais.



LES NOUVELLES COMPÉTENCES DE LA RÉGION NORD-PAS DE CALAIS

Selon la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, les compétences transférées s'étendent à la propriété, à l'aménagement, à l'entretien et à la gestion des ports maritimes concernés. Elles englobent les droits et obligations du propriétaire.

La Région Nord-Pas de Calais devient ainsi "l'autorité portuaire" des ports de Boulogne-sur-Mer et Calais, responsable du service public portuaire et, le cas échéant, l'autorité concédante.

Ses compétences se déclinent autour des volets suivants :

- la définition de la stratégie de développement du port concerné et de valorisation domaniale des emprises disponibles;
- la maîtrise d'ouvrage (études, décision d'investissement, passation des marchés...) des infrastructures non concédées et des extensions de port ;
- dans le respect des dispositions de droit commun applicables, la détermination du régime d'exploitation du port maritime (régie directe, sous-traitance ou délégation de service public) et, le cas échéant, le choix de l'exploitant ou des exploitants ;
- l'organisation du financement du port.

Cette dernière compétence couvre principalement la stratégie de tarification des services portuaires ainsi que la mise en place, le cas échéant, des apports financiers extérieurs.

En matière de sûreté portuaire, sous le contrôle de l'Etat, l'autorité portuaire est notamment chargée d'élaborer le plan de sûreté du port.

A ces compétences, s'ajoutent celles du propriétaire, notamment en matière de gestion domaniale, avec la latitude de faire évoluer le domaine portuaire dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, en particulier l'article L. 321-5 du code de l'environnement pour l'utilisation du domaine public maritime. Corrélativement, la Région en assure la police de l'exploitation et de la conservation.

La gouvernance demain

L'organisation actuelle est toutefois susceptible d'évoluer. Les deux concessionnaires que sont les CCI de Calais et de Boulogne-sur-Mer / Côte d'Opale ont présenté un projet de création de société portuaire.

Par ailleurs, l'Etat envisage une réorganisation des chambres consulaires à l'échelle régionale, qui se traduirait par le rapprochement des trois CCI de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque.



LE SCHÉMA DIRECTEUR DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU NORD-PAS DE CALAIS

La loi du 2 août 2005 a redéfini les missions et l'organisation du réseau consulaire. Elle a ainsi donné pour mission aux Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie (CRCI) d'établir un schéma directeur qui détermine le nombre de Chambres de Commerce et d'Industrie, leur lieu d'implantation et leur circonscription territoriale ainsi que, le cas échéant, celles de leurs délégations.

Adopté le 4 octobre 2007 par l'assemblée générale de la CRCI Nord-Pas de Calais, le schéma régional couvre la période 2007-2009 et prévoit des rapprochements de CCI. Le réseau CCI est ainsi appelé à se structurer progressivement sur trois territoires : le Littoral, l'Aire Urbaine Centrale et le Hainaut-Cambrésis. Les CCI de Boulogne-sur-Mer / Côte d'Opale, Calais et Dunkerque décident ainsi de s'engager dans un plan d'actions communes qui doit permettre :

- de renforcer le rôle des CCI dans le développement de l'activité portuaire ;
- de se rapprocher pour engager des actions communes en matière de développement économique.

De nouveaux textes sont actuellement à l'étude sur la réorganisation des réseaux consulaires en France.