

**Communauté d'agglomération du Boulonnais**  
**CONSEIL DE DEVELOPPEMENT**  
**AVENIR ET PERSPECTIVES DU PORT DE**  
**BOULOGNE SUR MER**  
**SEPTEMBRE 2024**

**RESUME DE LA SAISINE**

La saisine du Conseil de Développement de la Communauté de l'agglomération du Boulonnais, procède du constat que pour tous les boulonnais, le Port situé sur les communes de Boulogne sur mer et du Portel, représente un enjeu capital pour l'avenir de l'ensemble de la Communauté d'agglomération. Il est porteur et pourvoyeur d'une activité économique, d'un bassin d'emploi et d'intérêts sociaux, touristiques et historiques extrêmement importants.

Les contributions des groupes thématiques qui se sont penchés sur les perspectives et l'avenir du Port, sujet central à la Ville, à la Communauté et à la vie de nos concitoyens, sont jointes à la présente synthèse.

On peut en résumer les principales thèmes sous les têtes de chapitre suivantes :

1. Le lien Port-Ville, intégration urbain-industrielle
2. Les activités actuelles du Port et celles à cibler en tenant compte du changement climatique
3. Capécure
4. La Gouvernance du Port

### **1-L'intégration Port-Ville**

L'agglomération et sa vie se sont construites autour du port ; jusqu'au milieu du 20ème siècle une partie de la population résidait dans le port, la gare centrale était juste à côté du port. Cette image forte et attractive d'un port dans la ville continue d'être véhiculée aujourd'hui. Il a ensuite été décidé une séparation entre les villes et le domaine public portuaire.

Cette partition entre le domaine public maritime et les villes a également favorisé l'isolement du port et de ses activités. Aujourd'hui une démarche d'ouverture et de reconnexion avec l'agglomération se dessine : magasins de marée qui ouvrent une vente au détail, aménagements du quartier Éperon-République, université, lycée maritime, salle de spectacle et complexe cinématographique ... une opportunité pour capter l'attention et mieux informer les habitants et visiteurs de l'agglomération sur les atouts et les enjeux du port de Boulogne.

Les éléments figurant sur le site internet du port de Boulogne-Calais sont quasiment inexistantes concernant le site de Boulogne. Les actions de communication en direction des

habitants, touristes, visiteurs et professionnels concernant notamment la découverte et les aménagements du port de Boulogne doivent être développées et mises en avant par l'Office de tourisme intercommunal (OTI). L'OTI pourrait valablement se rapprocher des entreprises implantées sur Capécure pour relayer les visites ou manifestations qu'elles organisent (visite de fumoirs, etc.).

Par ailleurs, il semble souhaitable de redessiner et hiérarchiser les circulations pour permettre une meilleure connexion entre les villes et le port :

- préservation des voies purement logistiques pour plus de sécurité routière ;
- balisage des itinéraires « visiteurs » par des plantations paysagères en alignement ;
- développement d'un cheminement piétons + vélos scénographié permettant la découverte du port et de ses activités, ce chemin pourrait être surélevé pour passer au-dessus des voies logistiques et des zones où la sécurité doit être préservée. Son activité pourrait d'ailleurs contribuer à diminuer le nombre de nids d'oiseaux marins dans la zone, en obligeant les oiseaux à rechercher des sites plus élevés pour nidifier ;
- remise en état des voies ferrées traversantes pour retrouver la connexion Est-Ouest reliant la haute ville à la plage du Portel.

Il paraît pertinent de travailler l'axe ville-port dans la continuité de ce qui a déjà été réalisé dans le cadre du programme axe-Liane et dans un esprit de cohérence et de complémentarité. Le site de l'Éperon avec l'Embarcadère semble être le trait d'union idéal entre le centre-ville et le port. La continuité Liane/Embarcadère est un point positif et attrayant, mais par contre, il dégrade les conditions d'accès et d'utilisation des bassins de plaisance (Sauvage et Napoléon), où pour le moment rien n'est prévu pour compenser malgré ce qui est annoncé dans la presse.

En outre, il semblerait intéressant de penser le déplacement de l'activité plaisance dans le bassin Frédéric Sauvage, et d'utiliser et aménager le bassin de plaisance actuel pour en faire une base de loisirs éducative ou d'initiation.

Dans cette idée de développer l'attractivité du site portuaire, il s'agira toutefois de veiller à ne pas déplacer toute l'activité économique, ou tout une partie, du centre-ville vers le port comme cela peut sembler être le cas avec le futur cinéma, la base de loisir, la nouvelle salle de spectacle. Le lien ville-port doit donc se penser dans sa globalité et non pas l'un au détriment de l'autre.

Le raccordement nécessaire de Capécure par la route et principalement vers l'autoroute A16 pose néanmoins des problèmes, notamment au niveau de la circulation à l'endroit du rond-point de "Leclerc" via la ceinture extérieure. On constate régulièrement des bouchons aux heures de pointe, ce qui entraîne d'évidents problèmes de sécurité. Ce tronçon doit rester un axe prioritaire pour le transport de marchandises.

L'autre problème que soulève ce raccordement, c'est le nombre important de camions qui circule, question qu'il est donc important de travailler en améliorant les conditions d'accès entre Capécure et l'autoroute A16. Pour améliorer la fluidité du transport des marchandises, il est préconisé de développer le fret ferroviaire. Là aussi, nous nous questionnons sur la faisabilité de reconnecter le site de Capécure par le rail.

Le dernier aspect de la mobilité à penser concerne le stationnement. Les places disponibles sont limitées au regard du nombre de personnes gravitant dans Capécure. Le pôle multimodal a été pensé en ce sens mais le sentiment d'insécurité, partagé par de nombreux

salariés, limite son utilisation. Si la mobilité douce n'est pas forcément la plus adaptée à l'espace portuaire, nous pensons qu'il serait plus pertinent de travailler sur l'offre de transport collectif pour les salariés en lien avec les entreprises. La mise place de navettes spécifiques au site de Capécure et adapté aux heures de travail nous semble plus judicieux ainsi que le développement et l'incitation au covoiturage.

## **2-Les Activités actuelles du Port et celles à cibler**

Aujourd'hui, sur son site web, le port de Boulogne-Calais se présente comme un port multimodal, cependant les activités-sont réparties de manière différentes sur les deux sites : logistique agroalimentaire et halieutique à Boulogne, fret routier maritime et passagers à Calais. Il s'agit d'un port multimodal avec deux sites chacun en « mono-activité».

Il y a lieu de préparer tout de suite toutes les installations portuaires aux effets du changement climatique, notamment à la montée du niveau de la mer et au recul du trait de côte :

- étudier et protéger les voies de circulation et connexions aux grands axes ;
- bâtiments à commencer par toutes les nouvelles constructions (cf : la différence entre
- bâtiments neufs surélevés sur la ZI de la Liane pendant les récentes inondations et les autres) ;
- infrastructures, réseaux y compris chemins de fer ;
- végétalisation des toitures et surfaces (qualité de l'air) ;
- augmenter l'autonomie en eaux, et leurs meilleurs usages :
- remise en service des anciens forages de la SFPO ;
- récupération des eaux de pluie (surfaces de toits favorables) ;
- utilisation d'eau de mer (double réseau, station de retraitement dédiée à Capécure) ;
- désalinisation ;
- équipements de pompage à étudier et à installer à l'instar des wateringues et du calaisis.

Tout en écoutant les professionnels de la pêche et du mareyage, le Port paraît en outre bien situé pour développer les énergies renouvelables sur le site ou à proximité :

- éolien à terre et offshore
- marémotrice
- méthanisation des déchets des activités agro-alimentaires
- géothermie (forages SFPO)
- solaire (surfaces de toits favorables et proximité de la mer)
- PAC à eau de mer
- programmer l'équipement du port permettant l'accueil de navires fonctionnant à l'électricité.

En augmentant la résilience du modèle portuaire et en diversifiant ses activités, on peut encore davantage tirer parti du site :

- favoriser l'implantation des services et de la logistique attachés au secteur de l'éolien offshore ;
- industries high tech, en valorisation des produits de la mer telles que Copalis, mais aussi en énergies marines, data center(refroidis à l'eau de mer), stockage d'énergie...
- intégration des installations de froid portuaires à la boucle de chauffage urbain ;
- déplacement des activités chambre de commerce et services maritimes vers la zone portuaire ;

- quartiers d'habitation et de services pour les étudiants, les personnes travaillant dans les industries portuaires, à développer en limite de la zone industrielle ;
- envisager des cultures maraîchères sur anciennes friches industrielles ;
- déploiement d'outils de diffusion de culture scientifique afin de faciliter la perception et l'appropriation des enjeux du 21ème siècle associés aux activités portuaires.

Tout le monde souhaite un développement actif du port de plaisance, et celui-ci paraît mieux adapté à l'activité touristique que les autres zones de la rive gauche de la Liane, impliquant ainsi le renforcement et le développement de ses activités ; l'amélioration des services et de l'accueil des plaisanciers visiteurs, en saison et hors saison afin d'augmenter leur fréquentation, ainsi que la valorisation des démarches engagées (performance écologique, service apporté, labellisations...) sont des points des leviers sur lesquels il faut s'appuyer. Le renouvellement d'une offre de visites portuaires par bateau est souhaité et devrait être centrée sur ce même port de plaisance.

Le déplacement des pontons plaisance du bassin Frédéric Sauvage est nécessaire et entraîne une nécessaire réorganisation des activités plaisance dans le port, où il ne faut pas omettre de sécuriser la petite pêche.

Plusieurs contributions rappellent que l'élévation inéluctable du niveau de la mer représente tant un risque qu'une opportunité, dans la mesure où Capécure peut faire face à cette situation de par son élévation par rapport au niveau de la mer. Il s'agira d'être attentif au traitement et à l'évacuation des eaux usées etc.

Outre la question de l'utilisation du Hub-Port pour accueillir ~~enfin~~ une ligne RoRo entre Boulogne et les Iles Britanniques (dont notamment l'Irlande), il a déjà été proposé d'y installer un truck-stop, qui est considéré par tous les opérateurs de la zone de Capécure comme indispensable à l'accueil des poids-lourds. La zone est assez grande pour cette implantation même si une activité maritime non-touristique devait y reprendre.

### 3-Capécure

Plusieurs contributions, rappelant l'histoire de la zone d'avant-guerre, suggèrent de refaire de Capécure un quartier de la Ville, proposant notamment :

- L'aménagement de la zone d'entrée de Capécure pour la rendre plus attractive, notamment en ce qui concerne le goulot d'étranglement qu'est actuellement le Pont Marguet.
- La réintégration de la nature dans la zone, son verdissement ainsi que la création d'itinéraires de circulation douce (vélos, piétons...) tout en tenant compte des contraintes sécuritaires inhérentes à une zone industrielle.
- L'intégration de commerces, les restructurations des bords du port de plaisance pourraient accueillir des commerces de bouche mettant en valeur nos fiertés gastronomiques locales et des "cabanes" associatives pouvant exposer les savoirs faire locaux.
- La concentration des services publics actuellement dispersés et pas toujours faciles d'accès ou de stationnement, notamment pour les personnes à mobilité réduite (Impôts, DDTM, CCI, etc.), contribuant à la modernité du quartier. Cela faciliterait également la vie des entreprises et la proximité services / usagers.
- Retrouver des habitations dans Capécure et y installer des commerces autres que ceux du poisson (créer une halle avec des producteurs locaux) ainsi qu'un hôtel et des services à la population telle qu'une crèche avec horaires atypiques adaptés aux horaires des salariés de Capécure ainsi que des activités sportives (le pied de la falaise du Portel est évoquée à ce sujet).

- Prolonger le cheminement piétons/vélo partant de la capitainerie jusqu'au port de commerce jusque l'hoverport en longeant au plus près le rivage, afin de constituer une alternative au tracé actuel du GR120.
- Installer un « truck-stop » pour accueillir dignement les chauffeurs PL qui dorment à Capécure dans leurs camions.
- Création d'un Musée de la Pêche et de la transformation du poisson digne du premier port de pêche français permettant d'ouvrir une fenêtre sur le passé, présent et futur de toute la filière,
- Un restaurant situé dans le futur musée, avec vue sur mer ou sur le port, permettrait de faire découvrir les spécialités et une poissonnerie bon marché avec proposition d'emballage en glacières ou autres systèmes de conservation sous glace permettrait aux visiteurs de repartir avec des souvenirs gustatifs.

Néanmoins, les entreprises présentes sur la zone rappellent qu'elles ne souhaitent pas que Capécure devienne une zone touristique et perturbe l'activité économique essentielle que représente la première place de marché des produits aquatiques en France et parmi les premières en Europe.

Les entreprises rappellent qu'elles travaillent de concert avec les autorités du port pour assurer la prévention des accidents de la circulation à Capécure. Une attention particulière est notamment portée au rond-point du nouveau cinéma pour assurer le respect de la loi.

Une collaboration est également activée avec la CAB concernant les 2 roues et les comportements des utilisateurs de 2 roues et de 4 roues pour le partage des voies de circulation.

A défaut de transport public dans le cœur et aux extrémités de Capécure, une appli « Capécure co-voiturage » serait intéressante pour les salariés.

Une étude est menée par le Conseil Régional pour développer l'utilisation du photovoltaïque à Capécure avec les contraintes aviaires puisque 50% de l'espace des toitures de Capécure doit être réservé aux goélands.

Etant remarqué que les goélands argentés, bruns et marins sont des (espèces protégées, tout comme la mouette tridactyle dont 30% de la population hexagonale est située à Boulogne sur mer - 50% en y ajoutant le site des 2 caps), il faut souligner que l'invasion de ces espèces procure des nuisances de toutes sortes qui pénalisent fortement les entreprises dans leur fonctionnement quotidien : déjections, saletés, destruction de gaines techniques, attaques du personnel par les oiseaux, interruption de chantiers de construction ; et qui rend par ailleurs la visite des lieux déplaisante pour le tourisme que certains semblent souhaiter tout de même y encourager, et présentent un risque sérieux sur le plan bactériologique.

Il y a consensus parmi les utilisateurs pour considérer que des solutions à ce problème majeur doivent être trouvées rapidement, malgré la volonté de respecter ces populations d'oiseaux. Il importe, par une concertation large entre scientifiques, associations, professionnels et usagers de trouver des solutions visant à minimiser les nouvelles implantations de laridés et favoriser leur implantation dans des zones dédiées.

L'agglomération est parfaitement en droit de privilégier l'emploi, l'économie et la santé publique par rapport à une population sauvage qui s'est implantée sur des zone où elle n'a pas vocation naturelle à se trouver.

Les contributions encouragent les expérimentations menées par la CAB et l'entreprise NORFRIGO pour exploiter l'eau de mer en thalasso-thermie, pour les entreprises et pour chauffer l'habitat collectif.

L'eau de mer est une ressource naturelle disponible qu'il faut pouvoir exploiter sachant que les installations de pompage représentent un investissement conséquent qui pourrait être amorti également avec l'implantation d'une ferme sur terre d'élevage de saumons.

#### **4-La Gouvernance du Port**

Le fonctionnement de la gouvernance du port de Boulogne-Calais a fait l'objet d'une présentation en réunion plénière du conseil de développement, le 25 mars 2024 (diaporama joint en annexe). L'objectif de cette présentation a été de donner aux membres des différentes thématiques qui composent le conseil une connaissance de l'histoire du port et l'explication de son périmètre actuel de fonctionnement.

Il convient ici de rappeler les grands principes de gouvernance du port :

- Le port de Boulogne-Calais est un port régional qui repose sur deux sites, l'un à Boulogne sur Mer et l'autre à Calais. C'est la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) qui en assure l'exploitation, pour une durée de 50 ans, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015.
- Bien qu'il s'agisse d'un seul port, les deux sites qui le composent présentent chacun des spécificités : l'un est tourné essentiellement vers le trafic transmanche, quand l'autre est dédié à la pêche et la transformation des produits de la mer. Si le site de Calais génère un chiffre d'affaires 11 fois supérieur à celui du site de Boulogne, Boulogne dégage davantage de valeur ajoutée avec son tissu de 200 entreprises et 6000 emplois. Les deux sites sont donc complémentaires.
- Le port de Boulogne-Calais dispose d'un conseil portuaire, dans lequel siège la plupart des acteurs économiques et décideurs locaux. Sa présidence est actuellement confiée à un élu de la Région, mais on pourrait envisager une présidence tournante permettant aux boulonnais de participer plus activement à sa gouvernance.
- Une Commission Nautique Locale (CNL), se réunit également régulièrement pour donner son avis sur les différents projets qui impactent les 2 sites. Cette commission, présidée par un acteur portuaire et dont la DDTM du Pas-de-Calais assure le secrétariat, n'est pour autant pas systématique, mais convoquée lorsque la typologie du projet évalué a un impact sur la navigation dans le port exemples récents : descente à bateaux de plaisance, installation d'un ponton au Quai des Paquebots pour l'accueil de bateaux de course et historiques).
- La police du port et du domaine portuaire est exercée par les services de la Région et par ceux de l'Etat. Ces derniers agissent sur le domaine portuaire au nom du préfet de département.

Toutefois, malgré la clarté de la situation du fonctionnement de la gouvernance actuelle du port de Boulogne-sur-mer, la majorité des contributions des groupes du conseil de développement font état de dysfonctionnements liés à la gouvernance.

De manière générale, on peut dire que le grand public connaît assez mal les modalités des circuits de décisions liés aux questions portuaires. De nombreuses contributions ont donc fait état de la nécessité de mieux informer les citoyens sur les projets prévus. Dans l'optique de la saisine et de sa partie relative au développement du lien ville-port, on ne peut qu'encourager l'ouverture des instances à ces questions, par exemple en créant un groupe de travail dédié qui permette également aux acteurs locaux de s'exprimer sur les sujets. Une des questions spécifiques au site de Boulogne qui pourrait ainsi intéresser la population est celle relative à l'activité de la plaisance. La gestion de cette activité à Boulogne est en effet une prérogative de la CAB.

D'autres sujets sur le lien ville-port, comme la gestion des interactions entre le bassin Frédéric Sauvage et de la Liane, pourraient également être traités dans un tel groupe de travail, en permettant de réunir formellement l'exploitant et le propriétaire du port, pour trouver des solutions.

De même, dans une logique de développement du port de Boulogne-Calais, souhaité par tous les acteurs maritimes locaux, une alternative intéressante à la gestion actuelle serait d'encourager une politique du littoral des Hauts de France dans sa globalité, par la réunion des trois principaux ports (Dunkerque/Calais/Boulogne) sous une gouvernance unique, à l'exemple de HAROPA (l'axe Seine-Le Havre/Rouen/Gennevilliers). Si on prend l'exemple d'HAROPA et de l'arrivée du canal Seine Nord il serait également envisageable d'y incorporer aussi le port fluvial de Lille.

Enfin, toutes les contributions appellent de leurs vœux l'élaboration d'un « Master-Plan » pour le site boulonnais du port Boulogne-Calais à horizon 2 040 et à l'initiative de l'agglomération. Tenant compte de l'impact de la montée prévue des eaux, il permettra à l'ensemble de la population de s'approprier les projets et les contraintes de la gestion portuaire.

**Les contributions appellent enfin de leurs vœux l'élaboration à Boulogne et à l'initiative de l'agglomération, d'un « Master-Plan » pour notre Port de l'an 2040.**

Le Conseil de Développement, septembre 2024



Le Rapporteur,  
Gérard BARRON

## **CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE LA CAB**

Saisine relative à l'espace portuaire

Contributions des thématiques : portuaire, scientifique, sociale, environnementale, éducative, économique, culturelle

---

### **Contribution de la thématique Portuaire**

Le port de Boulogne-sur-Mer, dénommé Capécure pour l'activité filière produits aquatiques, est une zone d'activités industrielles dont les dirigeants demandent à ce que tout soit fait pour qu'elle le reste.

Une zone industrielle est par vocation dangereuse, notamment au niveau de la circulation car s'y côtoient tous les types de véhicules dont les 2 roues de plus en plus nombreux, ainsi que des piétons puisque les voies de circulation pour mobilités douces se développent.

Les dirigeants sont attentifs à la sécurité de leurs salariés et de l'ensemble des usagers de Capécure, dont le grand public qui s'y déplace sans avoir spécialement la notion du danger. Ils ne souhaitent pas que Capécure devienne une zone touristique et perturbe l'activité économique essentielle que représente la première place de marché B2B des produits aquatiques en France et parmi les premières en Europe.

Les entreprises, via leur club Boulogne Port de Pêche, travaillent de concert avec les autorités du port de BSM (Région-SEPD-Villes de BSM et du Portel -Capitainerie-Police nationale) pour assurer la prévention des accidents de la circulation à Capécure. Une attention particulière est notamment assurée au niveau du rond-point du nouveau cinéma car des poids-lourds l'utilisent.

Une collaboration est également activée avec la CAB concernant les 2 roues : comportements des utilisateurs de 2 roues et de 4 roues pour le partage des voies de circulation.

A défaut de transport public dans le cœur et aux extrémités de Capécure, une appli « Capécure co-voiturage » serait intéressante pour les salariés.

Le club Boulogne Port de Pêche a lancé une réflexion sur le "Capécure du futur" avec l'accompagnement de Sébastien ABIS, chercheur associé à l'IRIS et directeur du club Demeter, qui réalise une quarantaine d'entretiens avec des décideurs économiques.

**Attentes des entreprises implantées sur le domaine public** maritime du port de BSM vis-à-vis de la gouvernance portuaire : Attractivité (gestion des friches industrielles), compétitivité économique de la zone, services aux entreprises pour améliorer le développement de l'activité économique de la zone et du territoire boulonnais. Parmi les services aux entreprises la résilience électrique, les bornes de recharge pour véhicules électriques, une crèche.... Mais aussi un « truck stop » /parc privé de stationnement Poids Lourds avec services aux chauffeurs.

**Infrastructures pour la formation à Capécure** : sur le bassin Napoléon (hors concession / gestion directe Région) l'ULCO Capécure va réaliser des travaux d'extension au RDC de sa structure, partie surnommée « la dent creuse », qui avait toujours été préservée en cas de besoin de repli des entreprises de transport comme à la suite de l'incendie de la gare de marée en 1994.

Le lycée professionnel maritime situé au Portel va être transféré à côté de l'ULCO Capécure.

Le Campus des Métiers et Qualifications Approvisionnement, Valorisation et Commercialisation des Produits Aquatiques candidate au label excellence qui permettra d'accéder à des financements importants pour se doter des infrastructures d'un campus.

### **Transition écologique :**

Une étude est menée par le conseil régional pour développer l'utilisation du photovoltaïque à Capécure avec les contraintes aviaires puisque 50% de l'espace des toitures de Capécure doit être réservé aux goélands. Les goélands argentés, bruns et marins sont des espèces protégées, tout comme la mouette tridactyle dont 30% de la population hexagonale est située à Boulogne sur mer ( 50% en y ajoutant le site des 2 caps). Au passage l'invasion de ces espèces procurent des nuisances de toutes sortes qui pénalisent fortement les entreprises dans leur fonctionnement quotidien : déjections, saletés, destruction de gaines techniques, attaques du personnel par les oiseaux, interruption de chantiers de construction...

Des expérimentations sont menées par la CAB et l'entreprise Norfrigo pour exploiter l'eau de mer en thalassothermie, pour les entreprises et pour chauffer l'habitat collectif.

L'eau de mer est une ressource naturelle disponible qu'il faut pouvoir exploiter sachant que les installations de pompage représentent un investissement conséquent qui pourrait être amorti également avec l'implantation d'une ferme sur terre d'élevage de saumons qui a toute sa place sur la zone d'activité économique spécialisée de Capécure mais à laquelle s'opposent des activistes écologistes radicaux.

### **Promotion des activités de la filière produits aquatiques :**

Le 1<sup>er</sup> port de Pêche de France et centre européen de transformation et de commercialisation des produits de la mer manque cruellement d'un lieu valorisant l'ensemble des secteurs d'activité qui composent l'excellence collective de Boulogne-sur-Mer. L'ouverture d'un lieu dédié à cette valorisation permettrait de reconstituer des ateliers de mareyage, salaison maritime, gamme traiteur, plateforme logistiques, viviers..., soulageant les entreprises qui aujourd'hui ouvrent leurs portes aux visiteurs dans la mesure de leurs possibilités. Il permettrait de présenter l'éventail complet que regroupe le port tout en y envisageant aussi des ateliers culinaires, pédagogiques... ouverts au grand public. Le développement des techniques de communication permettrait une présentation pugnace et moderne. Ce lieu dédié serait idéalement à situer au sein même de Capécure. Structures et professionnels concernés coconstruiraient le projet qui pourrait obtenir des financements européens, nationaux, régionaux, départementaux et locaux.

Associé à cette proposition : un musée de la pêche, de la transformation, de l'histoire du quartier de Capécure en association avec les archives municipales qui possèdent un fonds documentaire très riche.

1. [Création d'un musée de la pêche et de la transformation du poisson digne du premier port de pêche français, depuis le paléolithique à nos jours en passant par l'occupation romaine et le moyen-âge.](#)
2. [Cet outil de présentation de notre passé permettrait d'ouvrir une fenêtre sur le présent de toute notre filière, en présentant nos métiers, et sur notre futur, en présentant les innovations de nos métiers.](#)
3. [Accueillir une telle structure dans Capécure fait sens. Des zones telles l'hoverport ou le terminal ferry, aujourd'hui sous exploitées, présentent toutes deux l'avantage de pouvoir accueillir du parking, notamment pour des bus venant d'autres régions.](#)

4. Cette offre permettrait de proposer un package sur 2 jours aux touristes avec la visite de Nausicaa et de contribuer à faire vivre et développer l'hôtellerie et la restauration locale.
5. Un restaurant situé dans le futur musée, avec vue sur mer ou sur le port, permettrait de faire découvrir les spécialités et une poissonnerie bon marché avec proposition d'emballage en glacières ou autres systèmes de conservation sous glace permettrait aux visiteurs de repartir avec des souvenirs en remplissant les soutes à bagages des autocars.
6. De tels musées existent dans des ports de pêches au passé riche

## **Contribution de la thématique Scientifique**

### **Constats :**

- au fil des siècles précédents, l'agglomération et sa vie se sont construites autour du port, jusqu'au milieu du 20ème siècle une partie de la population résidait dans le port, la gare centrale était juste à côté du port. Cette image forte et attractive d'un port dans la ville continue d'être véhiculée aujourd'hui.
- or au milieu du 20ème siècle il a été décidé de créer une partition entre les villes et le domaine public portuaire. Aujourd'hui, celui-ci appartient à la région des Hauts de France, qui en a délégué l'exploitation à une société dont le siège est à Calais.
- aujourd'hui, sur son site web, le port Boulogne Calais se présente comme un port multimodal, cependant les activités entre les deux ports sont réparties de manière bien distinctes : logistique agroalimentaire et halieutique à Boulogne, fret routier maritime et passagers à Calais : donc deux ports « monomodaux » ; par ailleurs, est-ce que le terme « multimodal » a toujours la même signification au 21ème siècle ?
- sur le site web du port Boulogne Calais toujours, une grande majorité des projets annoncés et financés concernent le port de Calais. Est-ce le reflet d'une stratégie ?
- on peut d'interroger sur la résilience de ce modèle face à la montée du niveau des eaux dans les 20 prochaines années, pour laquelle l'accès routier au port de Boulogne semble mieux protégé, et face à la stagnation des ressources halieutiques.
- nous nous interrogeons aussi sur la faisabilité d'un plan de développement territorial global, qui intégrerait le port, si le domaine public portuaire continue d'échapper en grande partie aux dispositions de l'urbanisme des villes de l'agglomération.
- la partition entre le domaine public maritime et les villes a également favorisé l'isolement du port et de ses activités, ceux qui voulaient en faire leur pré carré, ou une boîte noire, ont vu leur démarche facilitée. Aujourd'hui une démarche d'ouverture et de reconnexion avec l'agglomération se dessine : magasins de marée qui ouvrent une vente au détail, aménagements du quartier Éperon-République, université, lycée maritime, salle de spectacle et complexe cinématographique ... une opportunité pour capter l'attention et mieux informer les habitants et visiteurs de l'agglomération sur les atouts et les enjeux du port de Boulogne.
- certaines activités portuaires (logistique notamment) doivent continuer de bénéficier de circulations réservées, pour des raisons de sécurité
- les travaux ne sont certes pas terminés, mais il nous semble que le pont Marguet, la rue Ferdinand Farjon sont vite saturés de véhicules. Des itinéraires de délestage existent-ils ?
- l'alimentation en eau potable du port est actuellement à l'extrémité Nord du réseau urbain, et donc particulièrement sensible aux arbitrages en cas de pénurie.
- l'électricité du port était autrefois produite dans une sous-station profitant de la chaleur évacuée par la sidérurgie. Aujourd'hui cette source n'existe plus. Le parc éolien sur place ne couvre pas les besoins.

### **Propositions :**

- Préparer toutes les installations portuaires aux effets du changement climatique, notamment à la montée du niveau de la mer et au recul du trait de côte :

- voies de circulation et connexions aux grands axes
  - bâtiments (à commencer par toutes les nouvelles constructions)
  - infrastructures, réseaux
  - végétalisation des toitures et surfaces (qualité de l'air)
- Redessiner et hiérarchiser les circulations pour permettre une meilleure connexion entre les villes et le port :
- préservation des voies purement logistiques pour plus de sécurité routière
  - balisage des itinéraires « visiteurs » par des plantations paysagères en alignement
  - développement d'un cheminement « piétons » + vélos scénographié permettant la découverte du port et de ses activités, ce chemin pourrait être surélevé pour passer au-dessus des voies logistiques et des zones où la sécurité doit être préservée. Son activité pourrait contribuer à diminuer le nombre de nids d'oiseaux marins dans la zone, en obligeant les oiseaux à rechercher des sites plus élevés pour nidifier.
  - remise en état des voies ferrées traversantes pour retrouver la connexion Est-Ouest reliant la haute ville à la plage du Portel.
  - positionner les aires de parking suffisantes pour véhicules de tourisme « *un piéton est un automobiliste qui a réussi à se garer, et un automobiliste urbain est quelqu'un qui cherche à se garer* »
- Augmenter l'autonomie en eaux, et leurs meilleurs usages :
- remise en service des anciens forages de la SFPO
  - récupération des eaux de pluie (surfaces de toits favorables)
  - utilisation d'eau de mer (double réseau, station de retraitement dédiée à Capécure)
  - désalinisation
- Développer les énergies renouvelables sur le site ou à proximité :
- éolien à terre et offshore
  - marémotrice
  - méthanisation des déchets des activités agro-alimentaires
  - géothermie (forages SFPO)
  - solaire (surfaces de toits favorables et proximité de la mer)
  - PAC à eau de mer
- Augmenter la résilience du modèle portuaire en diversifiant les activités et en tirant encore davantage parti du site :
- favoriser l'implantation des services et de la logistique attachés au secteur de l'éolien offshore
  - industries high tech, en valorisation des produits de la mer telles que Copalis, mais aussi en énergies marines, data center (refroidis à l'eau de mer), stockage d'énergie...
  - intégration des installations de froid portuaires à la boucle de chauffage urbain
  - déplacement des activités chambre de commerce et services maritimes vers la zone portuaire
  - quartiers d'habitation et de services pour les étudiants, les personnes travaillant dans les industries portuaires...
  - cultures maraîchères sur anciennes friches industrielles,
  - déploiement d'outils de diffusion de culture scientifique afin de faciliter la perception et l'appropriation des enjeux du 21ème siècle associés aux activités portuaires
- Faire entrer toutes ces actions dans le cadre d'un MasterPlan porté par une gouvernance solide

### **Contribution de la thématique Sociale**

1. Modifier le mode de gouvernance du port afin que le territoire Boulonnais puisse prendre des décisions qui les concernent
2. Retrouver des habitations dans Capécure
3. Créer un sens de circulation afin de passer dans Capécure pour rejoindre le Portel ou Outreau
4. Installer des commerces dans Capécure autres que ceux du poisson (créer une halle avec des producteurs locaux)
5. Installer un hôtel dans Capécure
6. Ouvrir une crèche avec horaires atypiques adaptés aux horaires des salariés de Capécure.
7. Créer un circuit du poisson à pied en partant de Nausicaa Vers Capécure avec des visites incontournables : Criée, Salaison, Transformation de Poisson, éco produits + achat vente
8. Maintenir les visites de Capécure organisées par les offices du Tourisme.
9. Installer un magasin type « Vert de Terre » en centre-ville avec ce qui est produit et transformé dans le Boulonnais dont le poisson.
10. Mettre en place dans Capécure une production de légumes dans des conteneurs aménagés et mobiles à destination de la population locale.
11. Créer une centrale de restauration qui prépare des repas en circuits courts (poissons+ légumes) pour les cantines scolaires
12. Élaborer une trajectoire de transition écologique pour le port : fourniture de carburants alternatifs pour les bateaux, production d'hydrogène pour les poids lourd
13. Installer un bâtiment pour accueillir dignement les chauffeurs poids lourd qui dorment à Capécure dans leurs camions.
14. Créer un lien entre les employeurs de Capécure et les universités boulonnaises. Les étudiants en faculté de droit, d'histoire ou de langues ne connaissent pas assez Capécure et pour la plupart ils n'imaginent pas pouvoir travailler à l'avenir sur la zone.
15. Créer une opération spécifique SNCF – Transport de voyageurs : « au Port de Boulogne et à la plage sans la voiture »
16. Prolonger le cheminement piétons/vélo partant de la capitainerie jusqu'au port de commerce jusque l'hoverport en longeant au plus près le rivage, afin de constituer une alternative au tracé actuel du GR120, qui chemine à travers les camions de marée sur le boulevard de Chatillon, la rue des Margats et la rue du petit port.

## **Contribution de la thématique Environnementale**

- Éléments de contextualisation

\*Source : Document de présentation du CEREMA & de François Nadaud/économie et Pascal Labarre/portuaire

→ A l'échelle nationale :

500 ports décentralisés (majoritairement des ports de plaisance mais également des ports de pêche ou de commerce) La loi NOTRe répartit les compétences comme suit : Plaisance => communes, Pêche => Départements, Commerce => Régions

→ les différents types de ports

- Les ports de commerce : ils réalisent des opérations d'acconage (manutention, de transport, de chargement et de déchargement des marchandises).
- Les ports de pêche : réservé aux embarcations ou aux navires de pêche.
- Les ports de plaisance : accueillent des bateaux à voile ou à moteur qui mènent des activités de loisir ou qui résident à l'année ou des bateaux de visiteurs en offrant des services qui varient d'un port à l'autre.

Boulogne-sur-Mer est un port de commerce, de pêche et de plaisance implanté sur les 2 villes de BSM et du Portel.

→ Historique - Périmètre – Gouvernance

- 1er janvier 2007 : l'Etat transfère la propriété des ports de Boulogne et Calais à la Région NPDC.
  - Avril 2012 : création de la SPD/Société des Ports du Détroit, et de la SEPD /Société d'Exploitation des Ports du Détroit qui prend la relève pour la concession des ports de Boulogne et Calais jusqu'à la nouvelle DSP.
  - 2012 : lancement par le Conseil Régional NPDC de l'appel d'offres pour la DSP Port BoulogneCalais : la SEPD qui est retenue par le Conseil Régional NPDC.
  - 1er juillet 2015 : démarrage de la nouvelle DSP = 50 ans • Janvier 2019 : La CAB reprend la concession plaisance
  - 2023 à 2028 : 2 nd Plan Pluriannuel d'Investissements/PPI co-financé par la Région propriétaire, la SEPD concessionnaire et la CAB, pour un montant de 24,8 M€
- La problématique de l'interface Ville - Port est universelle

*Contribution saisine sur la vision de l'espace portuaire de la thématique environnement pour le Conseil de Développement*

→ La gouvernance des ports

✓ 2 organes décisionnels constitués de représentant de l'Etat et de collectivités locales :

- Le Directoire (assure la direction et la gestion de l'établissement)
- Le Conseil de Surveillance (il fixe les orientations stratégiques de l'établissement et exerce un contrôle permanent sur sa gestion)

✓ Un organe consultatif intégrant des représentants de la place portuaire, du personnel, des collectivités territoriales et personnalités qualifiées :

- Le Conseil de Développement (rend des avis sur le projet stratégique ainsi que sur les projets d'investissements et la politique tarifaire du GPM)

→ Pêche

- En 2022, 561.000 tonnes de produits de la mer pêchés dans 60 ports de pêche français (pour une valeur marchande de 1,3 milliards d'euros) source France Agrimer
- Boulogne = 1er port de pêche de France avec 28.302 tonnes (87 millions d'euros) de poisson débarqué en 2022 –Trafic en net recul : il était à plus de 100.000 tonnes avant 1985 et à 51.000 tonnes en 2001 (source Port de Boulogne).

Boulogne-sur-Mer 1er port de pêche français et 1ère place de marché B2B / Business to Business :

- 300.000 T transformées
- 30.000 T de pêche sous criée
- + de 200 entreprises
- + de 5.000 emplois directs
- 2,5 Milliards € de CA
- Échanges mondiaux
- Logistique et Écosystème très performants : Formation – R&D - Aquimer pôle de compétitivité national- Pépinière Haliocap - Financements publics CAB, Région, Etat et UE - Promotion pour attractivité/développement

- Les axes de travail :

- 1 - FINALITÉ :

Vision de l'espace portuaire à l'horizon de 2040

- 2 - OBJECTIFS :

2.1- Quel lien ville-port à développer

2.2- Comment réconcilier l'urbain et l'économique

2.3- Quels impacts en termes de tourisme, de mobilité, de services

2.4- Comment appréhender les évolutions de la société pour anticiper les politiques d'aménagement et le développement territorial d'aujourd'hui

*Contribution saisine sur la vision de l'espace portuaire de la thématique environnement pour le Conseil de Développement*

- APPROCHE :

Mise en perspective avec le nouveau projet de territoire et les \*orientations du CEREMA sur les performances et les enjeux des activités portuaires en France ainsi que sur le retour d'expérience transition écologique portuaire.

\*documents présentés au Conseil de Développement le 09/04/24

### **Objet de la contribution :**

Ayant déjà fait l'objet de travaux sur le développement stratégique et de prospective, notre contribution sur L'espace portuaire de Boulogne sur mer va s'orienter sur un travail de réflexion, de questionnement, afin d'apporter un regard sur les propositions d'actions repris dans le projet de territoire ainsi que sur l'analyse et les recommandations du CEREMA.

### **1 – FINALITÉ : Vision de l'espace portuaire à l'horizon de 2040**

<b>Projet de territoire : Ambition, vision et stratégie</b>
L'ambition de rayonner aux échelles européenne, nationale, régionale par l'innovation ; celle qui se nourrit de la singularité de notre positionnement et de la fierté de notre histoire. L'excellence et l'innovation au cœur de notre développement. La mer et l'excellence de notre économie bleue : halieutique, industrielle et touristique Nos ressources et nos savoir-faire au service de la transition écologique et énergétique. La décarbonation du territoire, le développement de nouvelles filières locales performantes d'énergies renouvelables, l'écologie industrielle...

Pour porter la vision sur le développement et l'avenir de l'espace portuaire, il nous paraît primordial d'axer la réflexion sur l'identité du territoire dans lequel s'inscrit le port de Boulogne sur mer. Pour cela, il nous faut nous démarquer des 2 autres ports du littoral (Calais et Dunkerque) sans chercher à les copier ou à nous comparer à eux. Nous avons notre singularité, appuyons-nous dessus pour en faire une force.

En effet, face aux défis du dérèglement climatique et de la montée des eaux auxquelles nous devons faire face, le port de Boulogne bénéficie d'un avantage géographique non-négligeable par rapport à nos voisins de Calais et de Dunkerque, qui subiront cette montée du niveau de la mer beaucoup plus violemment. Avoir le port au cœur de la ville permet aussi de marquer notre identité et de renforcer le lien ville-port, contribuant ainsi une culture portuaire et un attachement fort de la population pour son port et ses activités.

Les enjeux de la transition écologique sont également un formidable levier d'avenir pour confirmer l'identité du port grâce à notre économie bleue, à l'excellence de nos entreprises et aux forts potentiels en termes d'innovation et de diversification des activités. Le vieillissement des infrastructures nécessite un vaste programme de rénovation, profitons de cette opportunité pour devenir un modèle de sobriété et d'aménagement durable, tout en améliorant l'image parfois négative que l'on peut avoir d'un site industriel.

Enfin, cette identité forte du port de Boulogne de sur mer passe par une reconnaissance de la part des acteurs économiques et politiques que ce soit à l'échelle régional ou national. Cette reconnaissance passe donc par une représentation du port de Boulogne sur mer dans les différentes instances décisionnaire et représentative pour faire valoir notre vision, notre ambition et notre identité.

Enfin, il nous apparaît intéressant de porter à la réflexion la simplification du milfeuille administrative dans la gestion du port dans sa globalité, car le trop grand nombre d'intervenants dans les prises de décision occasionne une lenteur pour le développement de projet.

### **2 - OBJECTIFS :**

**- Quel lien ville-port à développer, en complémentarité avec ; Comment réconcilier l'urbain et l'économique :**

Analyse et recommandation du CEREMA sur le développement portuaire
--------------------------------------------------------------------

Repenser les relations ville-port à l'aune des préoccupations environnementales. Concilier nature et développement urbain, espaces naturels vs industriels / portuaires / urbains / touristiques., en prenant en exemple les projets mis en place dans d'autres ports européens et notamment à Anvers, Hambourg et Dunkerque.

Projet de territoire : *CAP1 : Un TERRITOIRE d'EXCEPTION par son CADRE DE VIE*

Orientation : Qualifier nos espaces urbains pour davantage d'attractivité et d'adaptation au changement climatique. Penser voire repenser notre urbanisation. Les objectifs de sobriété foncière et les effets déjà bien visibles du changement climatique nous obligent à développer un urbanisme plus résilient à partir des tissus urbains existants et en se réinterrogeant sur la localisation de certaines implantations. L'adaptation de nos espaces urbains face aux effets du changement climatique passe par une amélioration des grandes continuités écologiques. Le verdissement et la désimperméabilisation des espaces urbains apporte de nouvelles formes urbaines et architecturales résilientes.

Actions :

- Mettre en place des mesures incitatives liées au « zéro artificialisation » dans les documents de planification (densité, changement d'usage, traitement des friches)
- Identifier les zones fortement artificialisées à désimperméabiliser et végétaliser
- Accompagner la mixité fonctionnelle dans les quartiers (habitat, commerce, services...)

Il nous paraît pertinent de travailler cet axe dans la continuité de ce qui a déjà été réalisé dans le cadre du programme axe-Liane dans un esprit de cohérence et de complémentarité. Le site de l'Éperon avec l'Embarcadère nous semble être le trait d'union entre le centre-ville et le port. La continuité liane/embarcadère, est un point positif et attrayant, mais par contre, il dégrade les conditions d'accès et d'utilisation des ports de plaisance (Sauvage et Napoléon), où, pour le moment rien n'est prévu pour compenser malgré ce qui est annoncé au conseil portuaire.

Dans cette idée de développer l'attractivité du site portuaire, il s'agira toutefois de veiller à ne pas déplacer toute l'activité économique, ou tout une partie, du centre-ville vers le port comme cela peut sembler être le cas avec le futur cinéma, la base de loisir, la nouvelle salle de spectacle. Le lien ville-port doit donc se penser dans sa globalité et non pas au détriment de l'autre. L'impression que le nouveau Boulogne se dessine sur Capécure au détriment du centre-ville qui se dégrade, se vide, sans que rien ne soit fait pour l'améliorer.

Les continuités écologiques, la végétalisation du site de Capécure, la requalification des friches, L'aménagement de promenade vers et autour du port apparaissent comme des moyens de tisser un lien entre la ville et le port.

La modernisation de Capécure et la consolidation de sa place économique sur le territoire passent également par une diversification des activités génératrices de revenu. A titre d'exemple, le site de l'hoverport est à valoriser davantage qu'en simple promenade, avec notamment l'implantation de certains clubs sportifs, qui y seront mieux installés qu'en pied de falaise au Portel, (pole plage accessible facilement de Boulogne comme du Portel). Dans le même ordre d'idées, la valorisation du hub port, mieux qu'en parking poids lourds est à considérer.

Enfin, l'implication dans les dynamiques de réflexion de la ville de Le Portel, à qui revient la moitié du port, nous semble peu voire pas du tout présente.

**- Quels impacts en termes de tourisme, de mobilité, de services :**

**Tourisme**

**Analyse et recommandation du CEREMA sur le développement portuaire**

Focus sur les ports de plaisance :

- Port propre / Pavillon bleu
- Récupération d'eau potable
- Robot nettoyeurs (Association des Ports de Plaisance de Bretagne (APPB))
- Dispositifs eaux grises/eaux noires
- Ports de plaisance et transition écologique
- Esquisse du port de demain
- Bornes connectées
- Aires de carénages en circuit fermés
- Biodiversité : protection et sensibilisation

Projet de territoire : *CAP 3 : Un TERRITOIRE d' INNOVATIONS ÉCONOMIQUES*

Orientation : S'affirmer comme une destination touristique sur des offres « quatre saisons », singulières et durables. Dans ce cadre, et d'ores et déjà, plusieurs axes de travail se dessinent de différentes natures : les activités de pleine nature, l'itinérance multimodale, le patrimoine urbain et architectural, dont mais pas seulement celui de la ville fortifiée de Boulogne sur Mer, le tourisme économique, les évènementiels et activités de congrès, la plaisance, le tourisme de mémoire et de "récits historiques"

Actions :

- Développer le tourisme industriel ( la valorisation de Capécure) ;
- Développer le port de plaisance : services apportés aux plaisanciers « visiteurs » ; capitalisation sur l'accès, à la mer 24h/24, 7J/7

Concernant l'aspect touristique, il nous semble intéressant d'apporter un point de vigilance. En effet, l'activité même du site de Capécure impose des règles de sécurité qui questionne la compatibilité entre développement touristique et activité portuaire. Le développement du tourisme industriel ne peut se faire qu'à petite échelle et de façon parcimonieuse. Nous pensons que si l'activité touristique du port doit se développer, elle peut se faire à travers 4 axes :

- Par l'identification d'une zone de Capécure dédié à l'activité touristique. Il s'agirait de déterminer un espace sécurisé dans lequel on y trouverait des bâtiments, des services et des aménagements sans que cela n'entrave l'activité industrielle.

- Par une offre touristique ciblée autour des métiers de la pêche, des produits de la mer et du passé historique du port en créant ou en aménagement des lieux d'accueils (musée, restaurant, marché couvert, centre d'interprétation...)

- Par le développement du port de plaisance, qui nous semble être l'endroit le plus adapté à l'activité touristique, impliquant ainsi le renforcement et le développement de ses activités L'amélioration des services et de l'accueil des plaisanciers visiteurs, en saison et hors saison afin d'augmenter leur fréquentation, ainsi que la valorisation des démarches engagées (performance écologique, service apporté, labellisations...) sont des points des leviers sur lesquels il faut s'appuyer.

- Par la création d'une offre de service touristique clé en main. Dans de nombreux ports, que certains d'entre nous dans la thématique environnement fréquente beaucoup, des visites portuaires sont organisées, dans un cadre organisé et sécurisé, permettant de canaliser les visiteurs. Capécure est une zone industrielle certes, mais c'est aussi un lieu de vie et de culture portuaire qui attire beaucoup de monde (les vacanciers comme la population locale) • Par le développement d'activité artistique et de création, en lisière de Capécure, avec par exemple la création d'un centre culturel pluriel avec des ateliers communs (peinture, littérature, photo...) et de simple résidence d'Artiste pour invités, dédié aux interactions Art et Industrie de la pêche par

exemple. Les interactions en matière artistique sont dans l'air du temps (cf les Interactions Art-Science du domaine universitaire ou privé, fondation Carasso). Ceci par le biais de la réutilisation de bâtiment « béton » (coûteux à détruire, mais résistant) permettrait de donner un élan touristique supplémentaire et d'assurer une connectivité avec la ville (école des Beaux-Arts).

## Mobilité

<b>Analyse et recommandation du CEREMA sur le développement portuaire</b>
<p>Les accès terrestres au port :</p> <p>Par la route : Accès directs et fluides au réseau autoroutier</p> <p>Par le Rail : Dessertes ferroviaires portuaires interfacées avec le réseau ferroviaire national</p> <p>Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actuellement Moyenne de 11 % du rail dans les ports</li> <li>- Dunkerque à 30 % - Objectif : passer de 3% à 16%</li> </ul> <p>Par la voie d'eau : Connexion au réseau fluvial desservant l'hinterland (idéalement de grand gabarit)</p> <p>80% des pré et post acheminement se font par la route</p>

<b>Projet de territoire : CAP 6 : Un TERRITOIRE INTERCONNECTÉ qui RÉINVENTE les MOBILITÉS de DEMAIN</b>
<p>Orientation : Poursuivre le programme ambitieux en faveur des mobilités douces et tout particulièrement cyclables et développement d'une offre complète de services : location longue durée, aide à l'achat de vélo électrique, stationnement dédié dans une logique multimodale (arceaux, box consignés, abris sécurisés), etc.</p>
<p>Actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amplifier le Schéma de Mobilités Cyclables en particulier dans les communes périphériques au pôle urbain et dans le cadre de la mise en œuvre de la démarche « axe Liane »</li> <li>- Développer les livraisons « dernier kilomètre » : en mode doux et actifs dans les centres – villes, et par des véhicules électriques sur Capécure</li> </ul>

<b>Projet de territoire : CAP 6 : Un TERRITOIRE INTERCONNECTÉ qui RÉINVENTE les MOBILITÉS de DEMAIN</b>
<p>Orientation : Développer des offres collectives ou collaboratives avec les grands employeurs ou pôles d'emplois du territoire (parcs d'activités, hôpital, etc.) qui possèdent notamment une part significative d'actifs travaillant en horaires décalés.</p>
<p>Actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enclencher la mutation progressive des flottes de véhicules (transports, déchets) vers l'électrique</li> <li>- Engager une démarche d'appel à manifestation d'intérêt pour le déploiement de bornes de recharges électriques</li> </ul>

La question de la mobilité nous semble devoir être vue à différents niveaux :

Tout d'abord au niveau de l'accès au port et ses interconnexions. Capécure est raccordé à 100 % par la route et principalement vers l'autoroute A16. Ce raccordement pose des problèmes et notamment au niveau de la circulation à l'endroit du rond-point de "Leclerc" via la ceinture extérieure. Aux heures de pointe, cela crée des bouchons et entraîne des problèmes de sécurité. L'autre problème que soulève ce raccordement, c'est le nombre important de camions qui circule entraînant ainsi des émissions de GES importants. Il nous semble donc important de travailler à l'amélioration des conditions d'accès entre Capécure et l'autoroute A16 et d'en sécuriser les abords.

Pour diminuer la circulation des camions et améliorer la fluidité du transport des marchandises, il est préconisé de développer le fret ferroviaire. Là aussi, nous nous questionnons sur la faisabilité de reconnecter le site de Capécure par le rail. Au vu de la configuration du site, une telle ambition ne pourrait se faire que dans le cadre d'une refonte totale du port et d'en repenser totalement sa configuration.

Un autre aspect de la mobilité à penser concerne le stationnement. Les places disponibles sont limitées au regard du nombre de personnes gravitant dans Capécure. Le pôle multimodal à bien entendu été pensé en ce sens mais le sentiment d'insécurité, partagé par de nombreux salariés, limite son utilisation. Il nous paraît évident de travailler sur ces questions et d'apporter des solutions. L'autre piste de réflexion pouvant répondre au problème de stationnement est celle de la mobilité douce et l'utilisation du vélo pour les salariés. L'aménagement de piste cyclable dans Capécure nécessitera un gros travail de mise en sécurisation à certains endroits, voir impossible à réaliser sur d'autres secteurs du site portuaire là où notamment se trouve la plus grosse densité de circulation de camions. Si la mobilité douce n'est pas forcément la plus adaptée à l'espace portuaire, nous pensons qu'il serait plus pertinent de travailler sur l'offre de transport collectif pour les salariés en lien avec les entreprises. La mise en place de navette spécifique au site de Capécure et adaptée aux heures de travail nous semble plus judicieux ainsi que le développement et l'incitation au covoiturage.

Enfin pour la partie circulations des marchandises (dans un rayon de quelques kilomètres), des services et du personnel, nous soutenons l'idée de développer une flotte de véhicules électriques dédiés à ces besoins. Ces véhicules électriques pourraient être gérés en régie (CAB, SEPD, autres...) et mis à disposition des entreprises dans un esprit de mutualisation et de coopération.

## Service

<b>Analyse et recommandation du CEREMA sur le développement portuaire</b>
REPORT MODAL ; Le port comme hub logistique multimodale
- Gestionnaire du foncier Vocation logistique
- Gestionnaire d'infrastructure
- Maintient et développement de la liaison ferroviaire
- Autorité portuaire

Concernant l'impact en termes de services, aucune piste de réflexion n'a été abordée par notre thématique.

## - Comment appréhender les évolutions de la société pour anticiper les politiques d'aménagement et le développement territorial d'aujourd'hui

<b>Analyse et recommandation du CEREMA sur le développement portuaire</b>
Faire de la transition écologique un levier de développement d'ici à 15 ans et nécessité pour les ports de réinventer leur modèle économique. Les nouvelles activités développées par les ports :
- Distribution de carburant alternatif dans les grands ports français (Électricité à quai, GNL) - Nouvelles énergies : biomasse, fabrication de pellets
- EMR : Eolien off shore, photovoltaïque, hydrogène, stockage de CO2 -Développements des « zones clé en main » : permettent des trafics amont et aval ainsi que les activités de recyclage (ex implantation à venir de la gigafabrique VERKOR sur une zone clé en main de 80 ha du port de Dunkerque pour la fabrication de batteries électriques)
- Activités immobilière (bureaux, commerces)

<b>Analyse et recommandation du CEREMA sur le développement portuaire</b>
<p><b>IMPACTS SUR LA BIODIVERSITÉ</b></p> <p>Artificialisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vocation des ports à être des outils de planification industrielle et des gestionnaires d'espace naturel</li> <li>- Impact important sur les littoraux</li> <li>- Changement des dynamiques hydro-sédimentaires</li> <li>- Destruction d'habitats à lente dynamique de restauration (« à l'échelle du millénaire » selon WWF)</li> <li>- Pollution de l'eau sur le bassin versant ou en mer</li> </ul>

<b>Analyse et recommandation du CEREMA sur le développement portuaire</b>
<p>Enjeux économiques pour les ports :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Valorisation foncière</li> <li>- Valorisation de friches industrielles</li> <li>- Reconstruction du port sur le port</li> <li>- Préservation des espaces naturels</li> <li>- Recherche d'espaces de compensation</li> <li>- Protection de la biodiversité</li> </ul>

Dans un contexte d'évolution des activités dû au dérèglement climatique, montée des eaux, raréfaction des ressources halieutique, et aux nouvelles technologies, le développement et l'aménagement de l'espace portuaire se doit de tenir compte de ses impératifs. La transition écologique doit être vue comme une opportunité, une force et un vecteur de développement. Pour cela, nous considérons que :

D'une part, les impacts sur la biodiversité doivent être pris en compte à chaque étape de développement d'une activité déjà implanté ou à venir. Le port ne doit plus être vu comme un simple espace industriel déconnecté de la nature, mais l'intégré totalement dans son fonctionnement. De cette complémentarité, naîtra une capacité de résilience face aux enjeux climatiques.

<b>Projet de territoire : CAP 2 : Un TERRITOIRE d'EXCELLENCE en ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE et MARITIME</b>
<p>Orientation : Bâtir le port omnium du futur et s'affirmer comme le territoire «blue Tech» de référence. Il nous faut envisager l'avenir de nos installations portuaires pour les décennies à venir. La reconquête de friches et bâtiments délaissés est engagée. Il nous faut également envisager l'extension du port par sa poldérisation sur une trentaine d'hectares. Enfin, sa desserte multimodale par le réseau ferré constitue un objectif majeur dans le contexte de décarbonation des transports. Comme tout autre secteur agroalimentaire, notre activité halieutique est gourmande en eau et en énergie. Nous engageons l'ensemble des acteurs de notre site emblématique de Capécure sur une trajectoire de sobriété exemplaire.</p>
<p>Actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gagner 30 ha sur la mer pour accueillir de nouvelles entreprises</li> <li>- Réactiver la desserte ferroviaire du port de commerce</li> <li>- Créer un réseau d'énergies mutualisé au profit des activités et entreprises de Capécure</li> <li>- Etudier la création d'une unité de désalinisation de l'eau de mer</li> <li>- Poursuivre le plan de sobriété et de qualité d'utilisation de l'eau sur Capécure</li> <li>- Finaliser la reconquête des friches sur Capécure</li> </ul>

Concernant l'extension du port sur la mer, nous émettons une grande réserve quant à son opportunité et sa réalisation. En effet, cette idée nous semble contre-intuitive et anachronique au regard de la montée des eaux qui n'est pas qu'une vue de l'esprit, mais bel et bien une réalité. Ce

projet irait à l'encontre des recommandations et nécessiterait des travaux pharamineux en termes de coût et de défi technique et technologique. Pensons l'aménagement futur de l'espace portuaire dans un esprit de sobriété et de durabilité et privilégions l'aménagement du port sur le port. La poldérisation, ne doit pas être une priorité au regard notamment des espaces vides disponibles (ex Comilog par exemple ou encore toute la surface libre et déjà imperméabilisée coté port de commerce). Si c'est pour gagner sur la mer et renaturaliser des friches industrielles, nous n'en voyions pas trop l'intérêt financier.

Dans ce contexte, nous remarquons que des travaux de rebouchage du petit port ont été entrepris alors que partout en France on creuse des bassins pour agrandir les ports (Le Havre, Dunkerque, Calais, La Rochelle...). A Boulogne, ou plutôt au Portel, on rebouche les bassins (alors qu'un projet de déplacement du port de plaisance est en cours sans trop savoir où l'implanter).

<b>Projet de territoire : CAP 2 : Un TERRITOIRE d'EXCELLENCE en ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE et MARITIME</b>
Orientation : S'affirmer comme le territoire «blue Tech» de référence. L'écosystème Blue Tech d'innovation est aujourd'hui une réalité sur notre territoire avec une multiplicité d'acteurs coopérants : Ifremer, Anses, pôle Aquimer, Nausicaà et son blue living lab, université de la Côte d'Opale et son école d'ingénieur agroalimentaire, plate-forme d'innovation Nouvelles Vagues, etc. Cet écosystème constitue un outil exceptionnel pour faire éclore, tester et déployer les solutions de demain en matière d'économie bleue et d'économie circulaire.
Actions : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer le pôle de compétitivité Aquimer</li> <li>- Créer un parc d'innovation-tiers lieu de transfert de technologie pour nos entreprises</li> <li>- Créer un parcours type d'accompagnement des start-ups de la Blue Tech</li> <li>- Tendre vers le zéro déchet sur Capécure à partir d'une démarche systémique d'économie circulaire</li> <li>- Ouvrir nos centres de formation et recherche vers les nouveaux métiers de l'économie maritime (aquaculture, énergies, eau) : centre de formation des produits de la mer, lycée maritime, UER de l'ULCO</li> <li>- Valoriser et communiquer de manière collective sur nos savoir-faire</li> </ul>

Les activités de Capécure génèrent des impacts en grandes quantités notamment en termes de déchets et de matériels utilisés. Nous suggérons qu'une activité de collecte et de valorisation de ces déchets au sein de l'espace portuaire doit être créée autour d'un écosystème global et intégré (service de collecte, centre de valorisation, ressourcerie de la pêche, système de distribution auprès des entreprises...).

Concernant la dynamique de coopération entre activité professionnelle, monde de la recherche, formation et enseignement, inspirons-nous de ce qu'il y a pu être créé ailleurs et notamment à Ostende où des actions spécifiques du même type ont menées avec entre autre un gros centre scientifique et technique mêlant milieu universitaire et privé pour le développement de l'économie bleue : (<https://ostendsciencepark.be/blue-economy/>)

<b>Projet de territoire : CAP 2 : Un TERRITOIRE d'EXCELLENCE en ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE et MARITIME</b>
Orientation : Soutenir nos pêcheurs et projeter notre économie halieutique vers des valorisations ambitieuses de 2ème et 3ème transformation. L'avenir local de notre filière halieutique sera d'abord conditionné au maintien voire au renforcement des capacités productives locales dans un contexte difficile de raréfaction de la ressource et des plans européens de sortie de flotte. Le développement de l'aquaculture, de la crustaciculture ou d'autres cultures marines permettront de maintenir localement la production et donc de

pérenniser l'ensemble de la filière. Avec l'ambition de travailler sur la diversification des débouchés non alimentaires des produits de la mer : les secteurs de la chimie et des biotechnologies, de la santé, des cosmétiques, des matériaux et composants (vêtements, etc.)

Actions :

- Attirer les projets privés d'activités halieutiques novatrices (aquaculture, etc.)
- Renforcer les partenariats avec l'ULCO et les grandes écoles pour développer la 3ème transformation
- Valoriser la gastronomie locale (label, communication, évènements...)

Dans cette logique de nouvelle filière à développer, profitons de notre excellence et des nombreuses entreprises qualifiées pour créer de nouvelles activités liées à la mer que ce soit pour l'alimentation, la cosmétique, le médical ou autres. Nous pensons qu'il est nécessaire et indispensable d'avoir une volonté forte et engagée des pouvoirs publics. Soutenons ces nouvelles activités et donnons-leur une place de choix dans les projets d'aménagement et de développement futur.

#### **Projet de territoire : CAP 4 : Un TERRITOIRE d' INNOVATIONS ÉCONOMIQUES**

Orientation : Structurer des éco-filières émergentes valorisant nos ressources singulière. Les activités halieutiques doivent demeurer le fer de lance de notre développement économique. A partir de cette base productive historique en cours de renouvellement, nous possédons des opportunités pour créer des synergies avec d'autres filières locales La production d'énergies renouvelables locales : Il s'agit d'accélérer dans le développement d'un mix énergétique ambitieux et innovant. A titre d'exemple, les énergies marines ouvrent des perspectives très encourageantes et le travail engagé sur la thalassothermie nous identifie nationalement comme un territoire démonstrateur.

Actions :

- Soutenir la création de nouvelles ressourceries
- Promouvoir les zones d'accélération des énergies renouvelables auprès des porteurs de projet

D'autre part, Capécure se doit d'être à la pointe sur le développement des énergies renouvelables. Nous savons malheureusement que les activités liées à la pêche ne seront plus aussi impactant à l'avenir. Les filières de l'énergie en termes de production et de distribution doivent être le nouveau fer de lance de l'activité portuaire. Il nous semble donc primordial que les efforts à venir doivent soutenir les projets et les actions déjà identifiés. Pour cela, il est également indispensable de créer des passerelles entre monde de la recherche, des entrepreneurs, et des pouvoirs publics en renforcent les coopérations et en créant un écosystème au sein de l'espace portuaire.

## Contribution de la thématique Educative

Nous nous sommes réunis 4 fois, d'octobre 2023 à juin 2024.

### A propos des formations proposées sur la CAB:

- Le groupe ne souhaite pas mettre en exergue les métiers de la pêche, persuadé que ces professions ne sont plus pérennes et tendront à se raréfier.
- Cependant, il nous paraît intéressant de recenser toutes les formations liées au monde de la mer existant sur la CAB, si le bureau le juge pertinent et nécessaire
- Il nous paraît intéressant de faire découvrir les métiers du monde de la mer par le biais de vidéos, de rencontres en classe avec un professionnel, et par quelques visites aux élèves de primaire et du collège.
- Il existe depuis quelques années, un campus des métiers destiné aux élèves de 3<sup>ème</sup>. Ce sont les élèves pressentis pour s'engager dans une voie professionnelle qui bénéficient de ce campus. Pour l'instant, les 3 collèges de Boulogne sont concernés : les élèves peuvent découvrir pendant une semaine différentes branches professionnelles, notamment celles qui sont en rapport avec les métiers de la mer (métiers de la transformation du poisson, du tourisme, de la logistique).
  
- Fait-on assez découvrir les métiers de la mer aux jeunes ?
  - Collège Angellier : lancement du diplôme BIMER.
    - Collaboration collège-lycée maritime, échanges de professeurs.
  - A Capécure il existe « un centre de formation des produits de la mer ».
  - Au Lycée Cazin, il existe un brevet de fileteur)
  - Au Collège Angellier, on a fait découvrir aux élèves des établissements en rapport avec les métiers de la mer.
  - Ne pas oublier les métiers autres que la pêche : dans la transformation, le tourisme, la logistique.
  - A l'ULCO, la recherche est importante
  
- A propos de la pêche et de son avenir, la commission se questionne sur :
  - Des pratiques douteuses (les hollandais utilisent la pêche électrique)
  - Une baisse du nombre de poissons, d'espèces (le cabillaud a disparu). N'oublions pas la surpêche des années 70-80.
  - le réchauffement de l'eau qui est désormais entériné : on trouve maintenant des sardines dans la Manche.
  - Le nombre de bateaux de pêche en baisse continue
  - le nombre de bateaux de plaisance qui est en constante augmentation. L'accueil est-il à la hauteur, pour ces bateaux qui connaissent d'autres ports en France ?
  - Le lien transmanche. Redémarrera-t-il un jour ?
  - La SOCARENAM qui est très importante pour le port de Boulogne.
  - Et toujours sur l'ensablement et sur la montée des eaux qui ne sont plus des mirages.

- Nous observons ensemble le plan du port :
  - Y a-t-il encore des friches en avril 2024 ?
  - elles sont de très petites zones (hachures). Le terminal roulier sert au permis moto.
  - Il semble que le blockhaus le sur le port pourrait être utilisé : zone d'expos ?
    - C'était un Blockhaus de stockage de torpilles des vedettes rapides.
  - Pourquoi ne pas créer un circuit historique éducatif 39-45 qui touchera école-collège-lycée ?
  - Proposition éducative : visite du port en bateau
  - On évoque les boutiques d'usine qui tournent très bien. Le marché aux produits de la mer est-il vraiment une bonne idée ?
  
- La commission revient encore sur l'avenir de la Côte d'Opale face à la submersion marine, et au recul du trait de côte :
  - Rappel de la disparition de la côte de la Flandre sous les eaux...et la place prépondérante et unique que prendra Boulogne à ce moment.
  - Des remarques sur les digues de la côte d'Opale avec les palplanches qui apparaissent partout. On ne devrait pas les voir. Cela signifie que les fondations des digues sont en train d'être attaquées. Elles mesurent à peu près 4 ou 5m de hauteur et sont enfoncées dans le sable.

## **Contribution de la thématique Economique**

Le port de Boulogne sur Mer présente la particularité d'être à la fois un port et une zone industrielle. Premier port de pêche, la zone de Capécure est surtout le premier centre européen de transformation des produits de la mer. Boulogne sur Mer est donc la capitale européenne du poisson.

Situé entre les 2 communes de Boulogne et du Portel, le port présente donc un double défi : à la fois quartier urbain et zone d'activités, il répond à des logiques d'aménagement et d'occupation différentes.

Le conseil de développement de la communauté d'agglomération du Boulonnais a déjà pu s'exprimer à de nombreuses reprises sur l'évolution du territoire pour les prochaines décennies et notamment dans sa dernière contribution au projet de territoire du Boulonnais en 2023.

A ce titre, dans un souci de cohérence, la thématique « Economique » appuie sa réflexion relative à la saisine portuaires sur ses propositions passées, à savoir :

- Repenser la gouvernance du port

Région, villes et communauté d'agglomération disposent chacune de prérogatives différentes en matière de gouvernance portuaire.

La saisine de ce jour étant essentiellement tournée vers la connexion "villes / port", il paraît utile que les instances de gouvernance actuelles, conseil portuaire ou conseil de développement Région / SEPD / CAB, puissent comporter un volet sur ce sujet. Soit par le biais de réunions dédiées du conseil de développement soit par la création d'un GT au sein du conseil portuaire.

Une gouvernance en partie tournée vers l'enjeu villes / port est en effet un moyen efficace pour identifier des sujets, sentir les premiers retours positifs ou négatifs et avancer dans le montage des projets.

- D'ici à 2040, refaire du port un quartier de la ville

Déjà amorcée par la livraison des divers logements et locaux commerciaux et de divertissements autour de l'Eperon, l'imbrication des activités doit se poursuivre par l'aménagement de Capécure, et plus spécifiquement :

- L'aménagement de la zone d'entrée de Capécure
- La réintégration de la nature dans la zone, son verdissement ainsi que la création d'itinéraires de circulation douce (vélos, piétons...).
- L'intégration de commerces, les restructurations des bords du port de plaisance pourraient accueillir des commerces de bouche mettant en valeurs nos fiertés gastronomiques locales. Mais aussi des "cabanes" associatives pouvant exposer les savoirs faire locaux. Il faut établir une connectivité entre l'espace de balade et de plaisance, et les espaces commerciaux du centre-ville et haute ville et les équipements touristiques (Haute-ville, Nausicaa et sur le port, un centre d'interprétation des métiers des produits de la mer, de l'histoire et du patrimoine maritime). Inviter le voyageur, touriste, ou locaux à découvrir et redécouvrir les richesses de la CAB. La connectivité entre les deux rives de la Liane et du port nécessite des activités qui se "parlent" sur chaque rive.
- La concentration des services publics actuellement dispersés et pas toujours faciles d'accès ou de stationnement, notamment pour les personnes à mobilité réduite (Impôts, DDTM, CCI, etc.), contribuant à la modernité du quartier. Cela faciliterait également la vie des entreprises et la proximité services / usagers.

Rappelons qu'il s'agit d'un retour aux sources. Ceux sont les choix urbanistiques d'après la seconde guerre mondiale qui ont séparés le port du reste de la ville. Avant-guerre, Capécure est un quartier de 10 000 habitants avec ses commerces, écoles et industries correspondant à la partie ouest du centre-ville. La gare centrale, des grands hôtels s'y trouvent.

De façon générale, on peut envisager que la CAB puisse intervenir dans la zone Capécure sur ses compétences propres, notamment dans le domaine environnemental, avec l'accord de la région et de l'exploitant. Cela s'ajouterait aux initiatives qu'elle prend d'ores et déjà pour cofinancer des projets d'équipement portuaire.

La CAB accompagnerait la vie de la zone industrielle en travaillant à la fois sur la qualité des "bordures", ce qui est largement entamé avec les projets en cours dans la zone Damrémont et Eperon, et sur des aménagements de nature à améliorer la qualité de vie dans la ZI, en plus de ce qui est fait par la SEPD. Ce travail permettrait de compléter et améliorer les aménagements de la rive gauche de la Liane, dans la limite de ce qui est possible, c'est à dire jusqu'à la SOCARENAM. L'arrivée du lycée maritime dans ce secteur peut, par exemple, faire l'objet d'un traitement paysager sous responsabilité CAB, qui s'ajouterait au projet de construction conduit par la région.

I

En ce qui concerne la rive droite, elle aussi domaine portuaire le long des quais, le travail d'aménagement d'un front de mer est déjà avancé, en particulier vers Nausicàa. Reste sans doute à voir le problème des guérites de vente des produits de la mer qui sont en difficulté depuis quelques années. Mais ceci relève de la ville de Boulogne.

- Tenir compte de l'évolution du monde maritime

Les activités maritimes manquent souvent de transparence aux yeux du grand public. L'ouverture de la zone peut également assurer un rôle vitrine de l'activité économique portuaire et attirer les jeunes vers les métiers du maritime en général.

Le développement d'un tourisme industriel peut également constituer un axe intéressant de développement, s'il est bien balisé et encadré. Il permet de relier la zone d'activité à l'urbain et de valoriser les savoir-faire, marqueurs du port de Boulogne sur Mer.

Dans la même veine, la création d'un centre d'interprétation des métiers des produits de la mer, de l'histoire et du patrimoine maritime assurerait la promotion du territoire à une autre échelle.

Si le grand public connaît la pêche, il connaît mal la filière halieutique en général et peut peiner à comprendre l'interconnexion entre les structures maritimes qui cohabitent dans le port. A ce titre, il serait intéressant que la filière des produits de la mer soit mieux expliquée, notamment ses besoins, son fonctionnement et ses développements. Son attractivité en dépend.

Qui dit poissons et produits de la mer dit consommateurs. La création d'un food-court dans Capécure, dédié aux produits pêchés mais également transformés à Boulogne permettrait de mêler vie économique et vie locale, en permettant aux habitants de réinvestir Capécure quand ils n'y travaillent pas.

Le port est le poumon économique du territoire, il doit travailler en lien avec les autres pôles économiques, pour grandir ensemble et les faire bénéficier de l'ouverture au monde que constitue un port.

En tant que premier port de pêche national, Boulogne sur Mer peut prétendre devenir un fer de lance des projets de décarbonation portuaires et maritimes. En faisant du port un pourvoyeur de

nouveaux carburants / solutions énergétiques pour les navires de pêche (cf. projet PêGaz), cela permettrait à la place portuaire boulonnaise d'asseoir son rôle dans l'économie bleue locale comme nationale voire européenne, puisque d'autres flottilles viennent s'abriter à Boulogne.

Toute mesure utile pour rendre Capécure autonome en énergie (air, eau, électricité, solaire etc.) sera à rechercher, tout comme la pérennisation de la thalassothérapie et les réflexions sur la question marémotrice

Dans le même esprit, redynamiser la voie de chemin de fer de Capécure pour transporter produits de la mer et tout ce qui les concerne s'inscrit dans une logique de modernisation de la logistique portuaire.

L'ensemble des projets de développements portuaires doivent néanmoins tenir compte de l'évolution du niveau de la mer. Le recensement des zones les plus à risques en 2030, 2040 et 2050 du Port de Boulogne doit être régulier, ainsi que l'évaluation des travaux éventuellement nécessaires pour préserver le port.

Le dynamisme commercial, l'attractivité de Capécure et du port n'est pas dissociable de celle du centre-ville de Boulogne, cœur de l'agglomération. Leur accessibilité par les transports alternatifs à la voiture est un enjeu. La question du retour d'un tramway du littoral traversant ces quartiers mérite de ne pas être oubliée.

Enfin, la zone de par son dynamisme économique nécessite une meilleure gestion des flux de transports et de fréquentation : parkings, bornes électriques, pistes cyclables, etc.

- Le port comme moyen de réinvestir des domaines maritimes historiques :

Redévelopper la plaisance et en faire un autre vecteur de découverte du territoire. La plaisance est déjà bien installée à Boulogne mais les installations sont précaires le long de la Liane et soumises aux variations de débit du fleuve, parfois dévastatrices.

Un projet d'ensemble qui permettrait de hausser le niveau de l'offre serait certainement profitable sur le plan économique d'autant que les ports de plaisance sont peu nombreux dans la région. L'installation prochaine d'une rampe de mise à l'eau peut être un point de départ de la réflexion, s'appuyant sur les projets déjà discutés dans les années 90.

Revoir le transport de voyageurs : nouvelles lignes par de nouveaux modes ?

## **Contribution de la thématique Culturelle**

**Constat** : les différentes personnes du groupe se posent beaucoup de questions :

- A qui appartient le port ? A la Région mais dans quelles limites ? Qui dirige ? Qui décide ? Qui paye ?
- Que va devenir tout le site construit pour le commerce ? Il est neuf et vide.
- Le port est sur Boulogne-sur-Mer et sur Le Portel. Mais la frontière est très vague. Est-ce que Capécure 2 est au Portel ? Et le Terminal commerce aussi ?

### **Les activités du Port :**

- Certains regrettent la perte de la gare routière, gare des voyageurs qui permettait beaucoup d'allers retours pour beaucoup d'anglais et de français. Le port étant très près du centre Ville on rencontrait des Anglais qui faisait leurs courses et beaucoup d'élèves des collèges et lycées anglais ... Regrets.

- La pêche est toujours là et c'est pour nous très important. On constate pourtant de moins en moins de bateaux de pêche Quai Gambetta et le Bassin Napoléon.

- La plaisance est une activité qui s'étoffe au cours des années. Les espaces qui lui sont consacrés sont souvent partagés avec la pêche, ce qui ne doit pas faciliter leurs déplacements.

Il faudrait peut-être un lieu unique pour la plaisance. Mais où ?

Il pourrait se situer sur Le Portel ou même vers Wimereux mais ces lieux sont loin du centre de Boulogne et donc peu apprécié par les plaisanciers.

- Capécure est la partie qui concerne la transformation des produits de la mer. Tous les jours plusieurs milliers de personnes viennent y travailler. C'est le poumon économique du Boulonnais et on doit le protéger, le préserver et le faire s'agrandir si possible.

Nous voyons des camions venir à Capécure avec le poisson des pays du Nord de l'Europe et repartir sur toute une autre partie de l'Europe avec des produits à vendre.

C'est un lieu réputé et international maintenant que nous devons soutenir car il faut être conscient que ces activités pourraient se faire partout et dans des pays étrangers.

Aussi pour le groupe, la priorité est de préserver la pêche et de préserver aussi Capécure et de développer de plus en plus ce secteur en y créant encore plus d'activités.

Le groupe se propose d'aller voir sur place ce secteur que finalement nous connaissons bien peu.

# C.A.B.

# Conseil de développement

# Plénière du lundi 25 mars

---

Port de Boulogne-sur-mer

Historique - Périmètre - Gouvernance

## Port de Boulogne-sur-mer Historique - Périmètre - Gouvernance

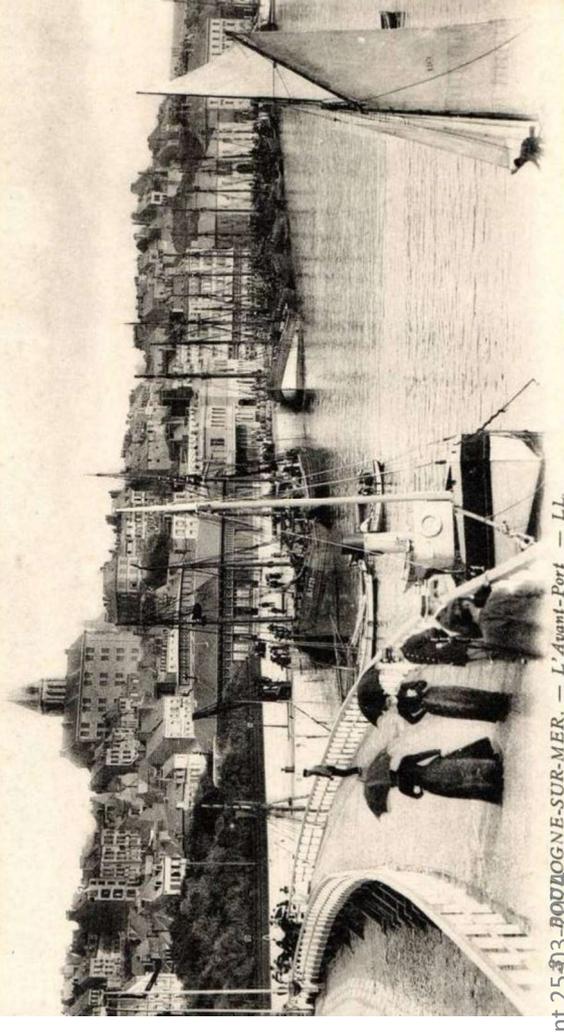
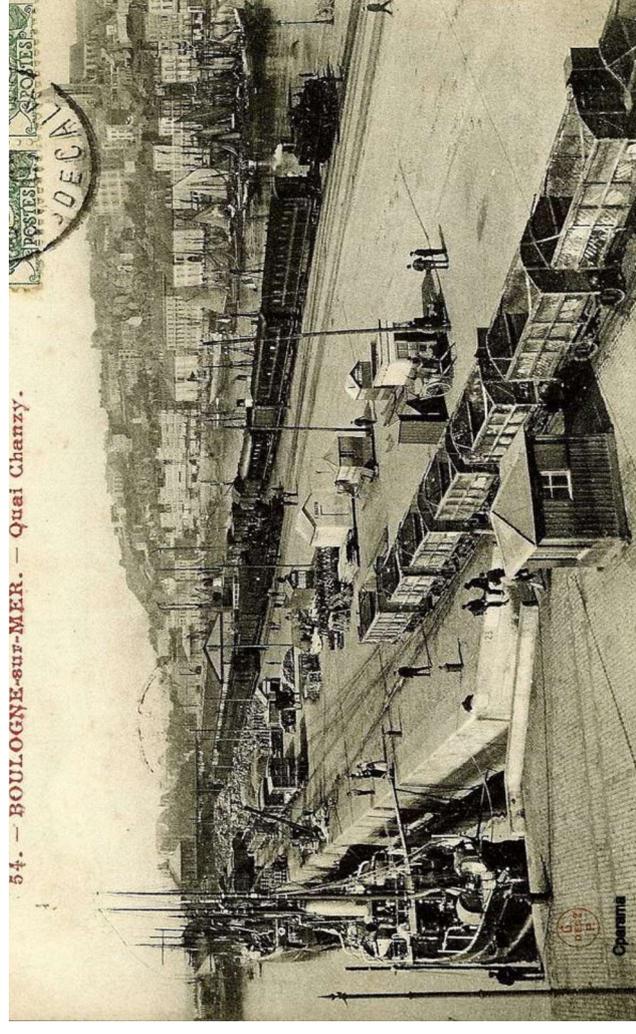
- Un port est un outil industriel et commercial : plate forme de logistique intégrée (Calais), zone industrielle de production (Boulogne, Dunkerque). Boulogne-sur-mer est un port de commerce, de pêche et de plaisance implanté sur les 2 villes de BSM et du Portel.
- C'est un objet administratif, généralement de statut public, supportant de lourdes contraintes de sécurité et de sûreté. Le terrain est concédé ou occupé sous AOT/ Autorisation d'Occupation Temporaire
- C'est aussi un enjeu d'aménagement du territoire et de tourisme.



## Port de Boulogne-sur-mer

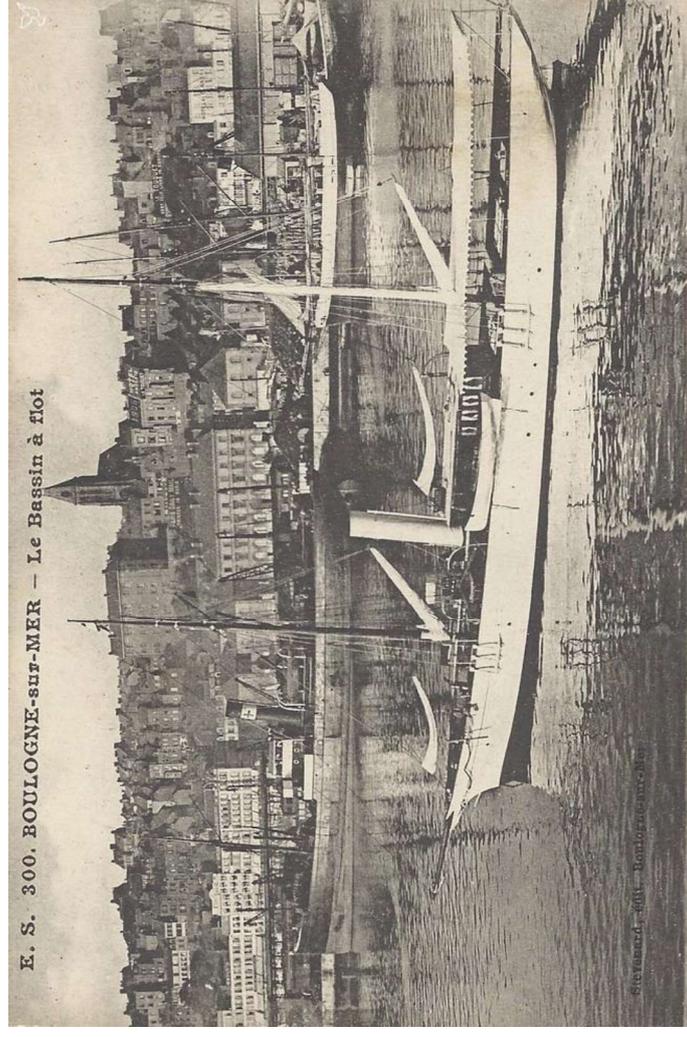
### Historique - Périmètre - Gouvernance

- Un port peut avoir de multiples statuts : privé, municipal, départemental, régional ou d'Etat (Grands Ports Maritimes/GPM), en fonction de ses activités et de son importance.
- Il s'agit d'un équipement très coûteux à entretenir et à maintenir compétitif dans une concurrence intense, par des investissements sur les infrastructures et les superstructures.
- La problématique de l'interface Ville - Port est universelle



## Port de Boulogne-sur-mer Historique - Périmètre - Gouvernance

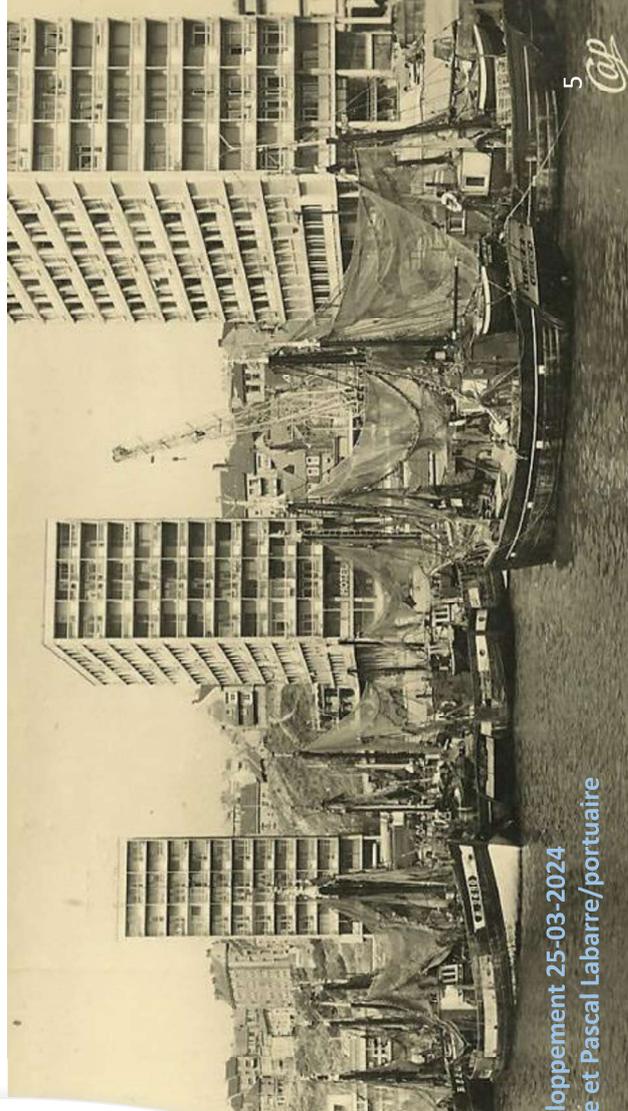
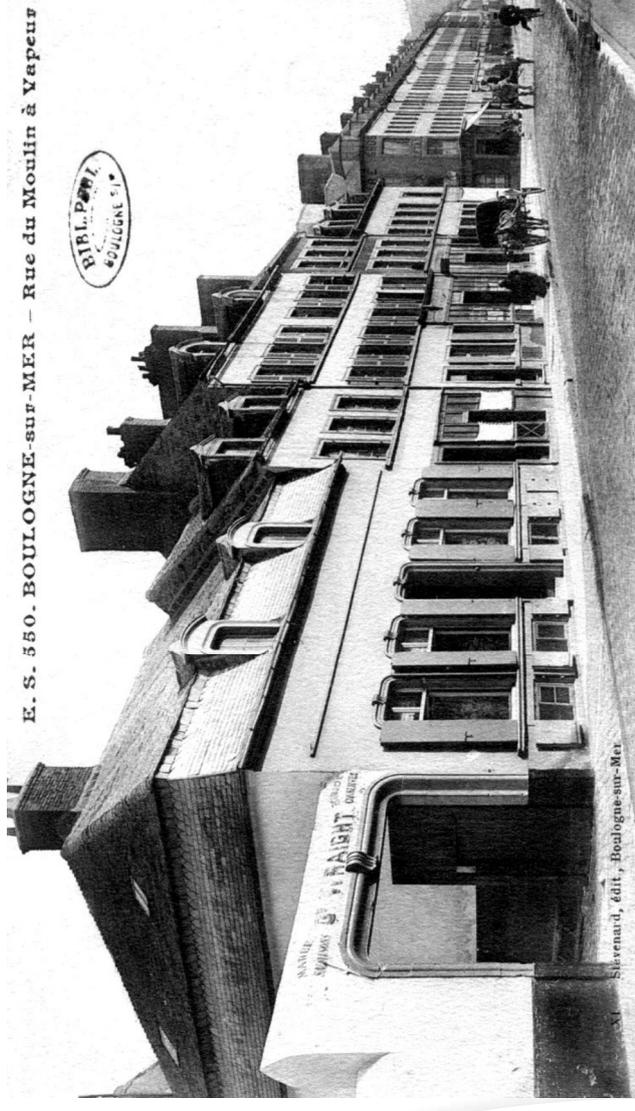
- Les origines du port de BSM remontent à la période romaine. Une liaison maritime existait entre l'estuaire de la Liane et l'Angleterre.
- Sous le premier empire, des travaux importants sont réalisés avec, notamment, la création de bassins.
- Première guerre mondiale : base navale alliée -rôle important pour acheminement des forces américaines vers le front.



## Port de Boulogne-sur-mer

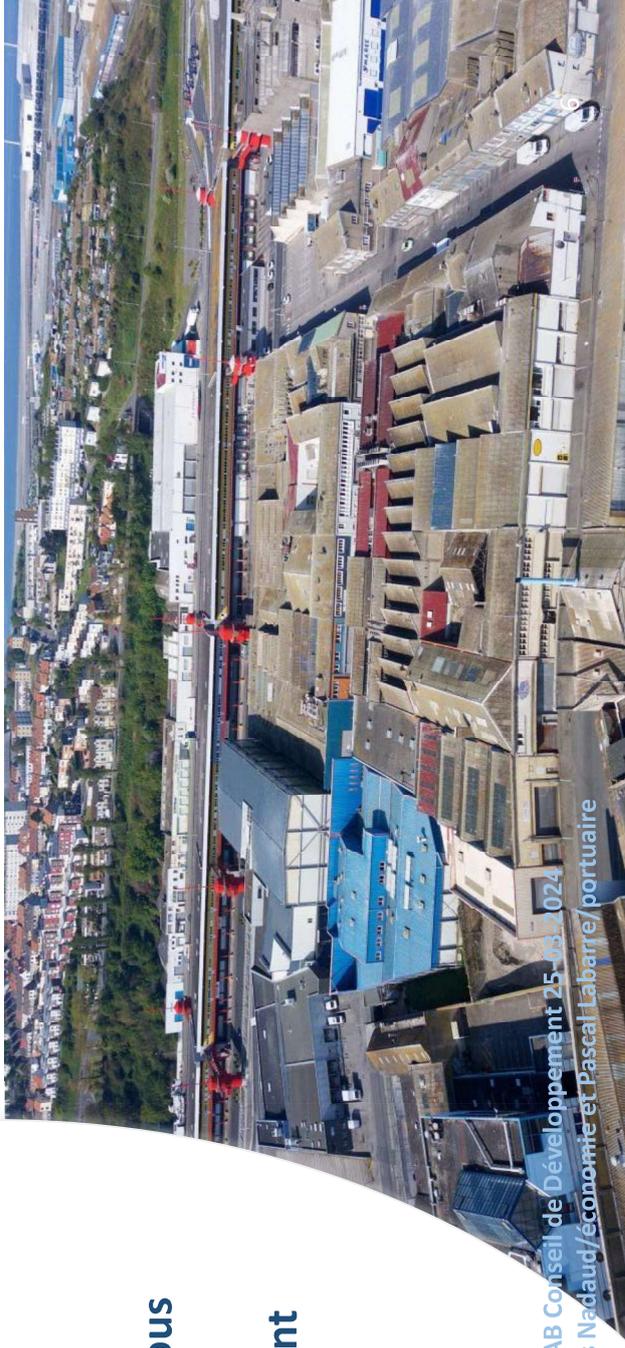
### Historique – Périmètre Gouvernance

- Avant la seconde guerre mondiale, le port comprenait un quartier d'habitations de près de 10.000 hab. Le quartier de Capécure.
- Le port est totalement détruit pendant la guerre, la ville à 85%.
- Après guerre, le port est classé port d'intérêt national par l'Etat. Il est consacré à la pêche et à la transformation des produits de la mer.



## Port de Boulogne-sur-mer Historique - Périmètre - Gouvernance

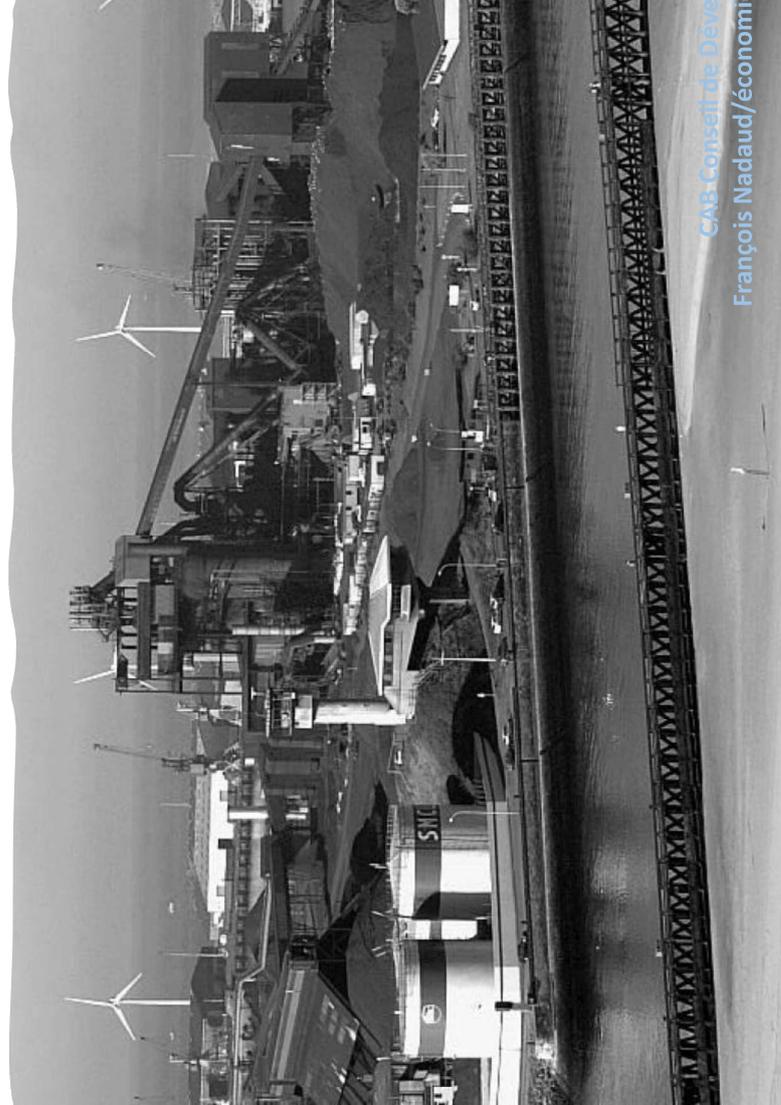
- 1948 : 30.000 tonnes de poisson débarquées.
- A cette époque l'Etat est propriétaire du port. Celui-ci est sous le régime du Domaine Public Maritime / DPM
- La CCI Boulogne sur mer gère le port sous Délégation de Service Public/DSP
- Les industriels et acteurs du port doivent obtenir une Autorisation d'Occupation Temporaire/AOT pour s'y installer.



## Port de Boulogne-sur-mer

### Historique - Périmètre - Gouvernance

- Dans les années 60, les Aciéries Paris - Outreau / APO se déploient sur un terre plein de 40 ha gagné sur la mer. Les APO ont employé + de 3500 salariés.
- 1970 : 130.000 tonnes de poisson débarquées sur les quais boulonnais



CAB Conseil de Développement 25-03-2024  
François Nadaud/économie et Pascal Labarre/portsuairre



## Port de Boulogne-sur-mer

### Historique - Périmètre - Gouvernance

- **Fin 1991** : Les compagnies maritimes cessent leur activité à Boulogne pour se concentrer à Calais en prévision de l'ouverture du tunnel (1994). Le Transmanche BSM a atteint jusque 4 millions de passagers/an. Tentatives de relance jusque 2010.
- **2003** : arrêt Comilog/ex-APO. 351 salariés à la fermeture. 50% du trafic port de commerce.
- **1<sup>er</sup> janvier 2007** : l'Etat transfère la propriété des ports de Boulogne et Calais à la Région NPDC.

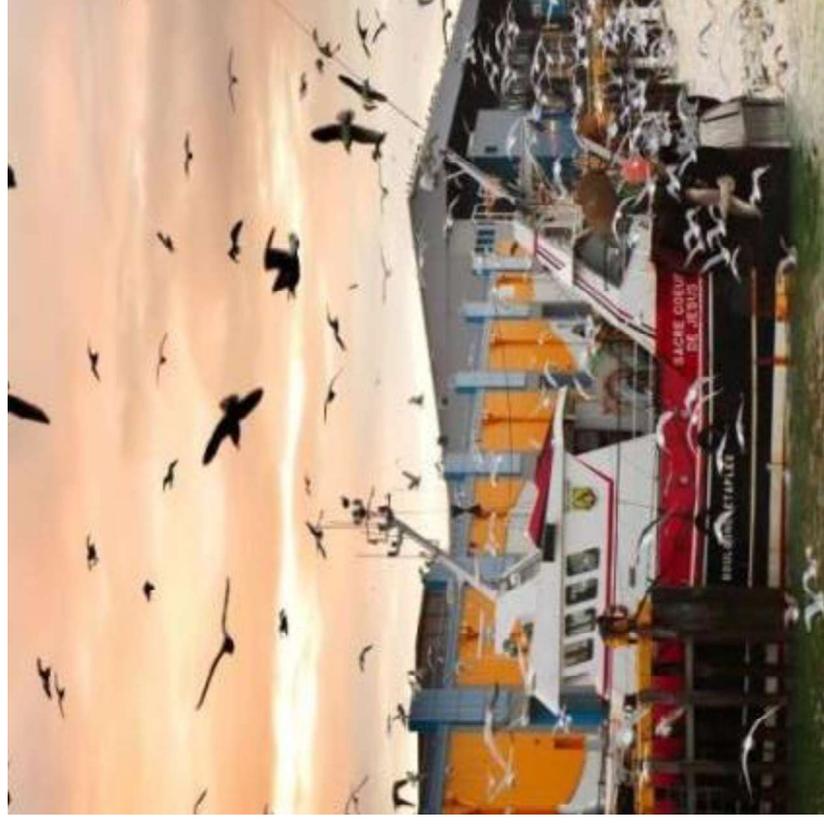


## Port de Boulogne-sur-mer Historique - Périmètre - Gouvernance

- 1<sup>er</sup> janvier 2011, les CCI BSM-Calais-Dunkerque fusionnent en CCI Côte d'Opale.
- Avril 2012 : création de la SPD/Société des Ports du Détroit, et de la SEPD /Société d'Exploitation des Ports du Détroit qui prend la relève pour la concession des ports de Boulogne et Calais jusqu'à la nouvelle DSP.
- 2012 : lancement par le Conseil Régional NPDC de l'appel d'offres pour la DSP Port Boulogne-Calais. 2 répondants : Eurotunnel/Getlink et la SEPD qui est retenue par le Conseil Régional NPDC.

## Port de Boulogne-sur-mer Historique - Périmètre - Gouvernance

- **1er juillet 2015 : démarrage de la nouvelle DSP = 50 ans**
- **1er janvier 2016 : création de la Région Hauts de France**
- **1er janvier 2017 : CCI Littoral Hauts de France = fusion CCI Côte d'Opale + CCI Littoral Normand Picard**
- **Janvier 2019 : La CAB reprend la concession plaisance**
- **1 Janvier 2021 : BREXIT > Dépendance BSM pêche 50% en moyenne / import 30% : BSM unique SIVEP 100% Produits De la Mer/PDM, et le seul dans un port sans liaison transmanche.**
- **2023 à 2028 : 2<sup>nd</sup> Plan Pluriannuel d'Investissements/PPI co-financé par la Région propriétaire, la SEPD concessionnaire et la CAB, pour un montant de 24,8 M€.**



## Boulogne-sur-mer 1er port de pêche français et 1ère place de marché B2B / Business to Business



- 300.000 T transformées
  - 30.000 T de pêche sous criée
  - + de 200 entreprises
  - + de 5.000 emplois directs
  - 2,5 Milliards € de CA
  - Echanges mondiaux
  - Logistique et Ecosystème très performants:
- Formation - R&D –Aquimer pôle de  
compétitivité national- Pépinière Haliocap  
Financements publics CAB, Région, Etat et UE.  
Promotion pour attractivité/développement

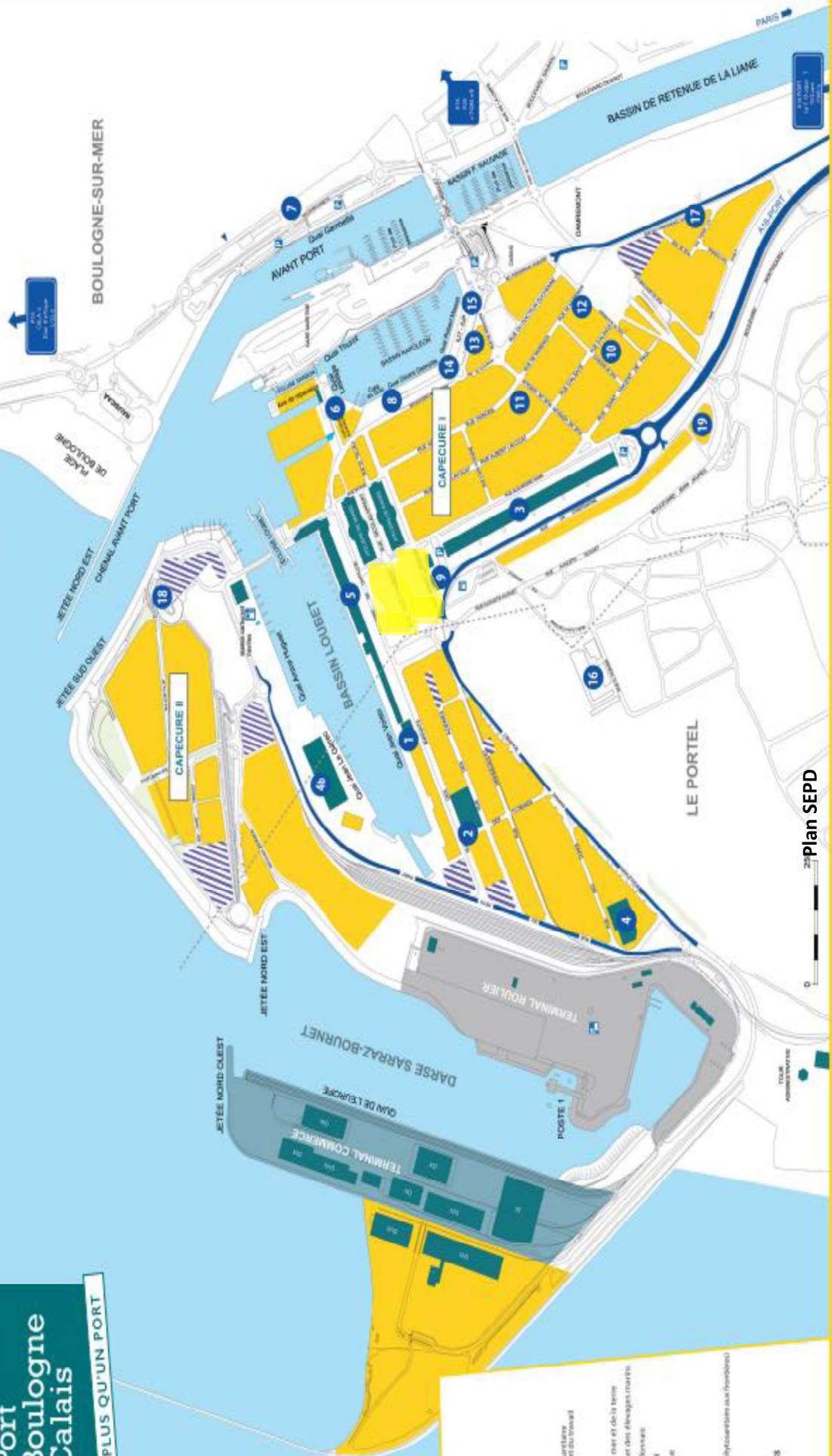




Port  
Boulogne  
Calais

PLUS QU'UN PORT

# PORT OF BOULOGNE-SUR-MER



- 1 Direction des services pêches - Côte
  - 2 Direction techniques portuaires
  - 3 Gare de marché
  - 4 Centre de lavage des entouillages
  - 5 Halls à manœuvre
  - 6 Association des marins
  - 7 ANSES - Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail
  - 8 Services vétérinaires
  - 9 Héliport
  - 10 Centre de formation aux produits de la mer et de la barge
  - 11 Centre régional des pêches traditionnelles et des élevages marins
  - 12 Compagnie d'agglomération du Boulonnais
  - 13 IUP - Institut universitaire professionnel
  - 14 IUT - Institut universitaire technologique
  - 15 Lycée professionnel maritime
  - 16 Pôle Aquilone
  - 17 Capitainerie
  - 18 DNEP - Direction d'inspection vétérinaire et phytosanitaire aux frontières
- PARCELLES DISPONIBLES
- ZONE D'ACTIVITE MARITIME
  - BÂTIMENTS PUBLICS
  - LABORATOIRES
  - TERMINAL REULIER
  - TERMINAL COMMERCE

25 Plan SEPD

