

Première étape du débat public ce soir à l'hôtel de ville de Calais **Projet Calais Port 2015,** **les Calaisiens ont la parole dès ce soir**

Calais port 2015 devrait être un tournant pour l'économie de Calais. Un dossier qui pèse pour sa réalisation 400 millions d'euros et qui aura des conséquences non négligeables sur l'emploi

Ce soir à 19h30, le débat public sera officiellement lancé en mairie de Calais. Il permettra d'examiner dans le détail la pertinence du projet de développement portuaire proposé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais, gestionnaire des installations portuaires.

Origine. Au début des années 2000, la chambre de commerce et d'industrie de Calais a considéré que le port allait atteindre ses limites et nécessiter une extension. Limite concernant la surface restreinte de 55 hectares occupés par le port. Limite face à l'augmentation de la taille des navires. Limite aussi face aux impératifs de maintenance et renouvellement des équipements ou en voulant développer de nouveaux marchés. La réflexion est engagée en 2004 pour évaluer les besoins futurs et les différents scénarios pour



La première étape des débats publics concernant le projet de port 2015 a lieu ce soir.

adapter le port pour les quarante années à venir. En 2007-2008, des études sont menées et la commission nationale du débat public saisie.

Caractéristiques. La CCI a étudié trois hypothèses d'aménagements et retenu le

principe d'une extension par un nouveau bassin au nord. Il faudra pour ce faire créer une nouvelle digue et une contre jetée, créer un nouveau bassin portuaire, réaliser des terre-pleins par des remblais gagnés sur la mer, et des ouvrages d'accostage. Le budget serait de 400 millions d'euros. Il faudra redéfinir les accès et dessertes routiers et ferroviaires, créer un nouveau schéma de circulation, construire une nouvelle capitainerie... Le nouveau bassin fera 130 hectares.

Enjeux. Le port de Douvres, principal partenaire de Calais, est en pleine restructuration de son côté. Il devrait avoir achevé ses travaux d'ici 2012. D'un autre côté, les compagnies maritimes ont commandé des nouveaux navires, plus larges et plus longs, demandant une adaptation du port. Si Calais veut garder son poste de leader du trafic transmanche, il doit s'adapter. Un projet ambitieux a donc été mis sur pied comptant également

sur le développement des autoroutes des mers, du cabotage et au report modal du transport terrestre vers le maritime. Le port table sur une croissance de 57 % du fret en 20 ans et de 60 % des passagers à l'horizon 2050.

Contexte. Le port représente 25 % des emplois du Calaisais. L'aspect économique et social est un volet important du projet. Natacha Bouchart estime que cela représenterait « 20 000 emplois ». De même que l'attractivité d'un port modernisé pourrait entraîner l'implantation d'entreprises de logistique, et renforcer le dynamisme. La ville de Calais compte beaucoup sur son port et son trafic pour attirer des entreprises, des touristes et faire renaître l'économie calaisienne en crise sur de nouvelles bases.

Exemple de problématiques.

- Le développement du port de Calais doit se faire en complémentarité avec Boulogne et Dunkerque.

Les Verts vigilants

Les Verts du littoral, satisfait de l'« espace démocratique » que représentent les débats publics, espèrent que ces réunions attireront un public intéressé par le projet. Un projet qui les inquiète par rapport à son « impact environnemental. »

Et qu'ils souhaitent voir aboutir en « cohérence » avec l'évolution des ports de Dunkerque et Boulogne-sur-Mer. Plus de détails dans une prochaine édition de Nord Littoral.

- Il faut repenser les liens entre le centre-ville et le port, qui doit être une passerelle, un prolongement de la ville.

- Quel impact sur l'environnement marin, terrestre, la qualité de l'eau, le bruit, la circulation ?

Vous avez maintenant deux mois pour réfléchir à ce changement de cap pour le port de Calais et vous interroger à votre échelle sur l'intérêt de ce projet, est-il nécessaire, à quelle échelle, sur ces caractéristiques, les gênes qu'il peut engendrer, ses objectifs... et amener votre contribution à ce débat. Avant que ne soient lancés l'enquête publique puis les débats.

Calendrier. Après la clôture du débat public, la commission a deux mois pour rendre ses conclusions. Puis le conseil régional, qui a la maîtrise d'ouvrage, a trois mois pour prendre position avant de lancer par la suite l'enquête publique. Le début des travaux est envisagé à partir de 2012 pour une mise en service à partir de 2016.

Des réunions enregistrées

De leur six mois de travail et de rencontres avec les acteurs du projet, les cinq membres de la commission ont déjà amassé une quantité impressionnante de documents. Et ce n'est pas fini. Après chaque réunion, on pourra retrouver le contenu intégral des débats sur internet. Et tout sera filmé : « Ca donne lieu de preuve si besoin dans les cas de poursuites judiciaires, si jamais on nous accusait de favoritisme par exemple », explique Pierre-Frédéric Teniere-Buchot. Un système de traduction simultanée pour les Anglais est également prévu. Tout sera ensuite emmené à Paris dans la chambre forte de la commission nationale et conservé.

Qui paie les membres de la commission ?

Les cinq membres de la commission sont indemnisés par la commission nationale. Ils sont totalement indépendants de la maîtrise d'ouvrage, à savoir le conseil régional. Ce dernier prend uniquement en charge les frais relatifs à l'impression des documents ou à l'organisation des débats. En moyenne, un débat public coûte un million d'euros.

Les cahiers d'acteur

La chambre de commerce et d'industrie a été la première à déposer un cahier d'acteur hier. Les mytiliculteurs sont en train d'achever le leur. En tout, la commission pense recevoir une trentaine de cahiers d'acteur qui seront mis sous presse et distribués.

Calendrier des séances publiques

- Vendredi 18 septembre à 19h30 : Séance inaugurale en mairie de Calais
- Mardi 29 septembre à 19h30 : Chapitres histoire et économie du port à la salle municipale de Marck
- Lundi 5 octobre à 19h30 : Expression des acteurs à la salle municipale de Fréthun
- Lundi 12 octobre à 19h30 : Chapitre Environnement à la salle du port de Dunkerque
- Vendredi 23 octobre à 19h30 : Expression des acteurs à Nausicaa à Boulogne-sur-mer
- Jeudi 5 novembre à 19h30 : Chapitres gouvernance et financement à Eurotunnel
- Mardi 10 novembre à 19h30 : Expression des acteurs à la salle du Minck à Calais
- Lundi 16 novembre à 19h30 : Séance de clôture en mairie de Calais

Qu'est-ce que la commission nationale du débat public ?

La commission nationale du débat public (CNDP) a été créée par la loi du 2 février 1995 pour renforcer la protection de l'environnement. « C'est né du fait que la SNCF avait les plus grandes difficultés à boucler la ligne méditerranéenne car il y avait eu des consultations préalables insuffisantes. C'était pour ne pas reproduire les erreurs », détaille Philippe Deslandes. En 2002, la CNDP devient une autorité administrative indépendante. « Elle a pour objet de veiller au respect de la participation du public ». Une quarantaine de débats ont été organisés en sept ans. La commission reçoit plusieurs dizaines de dossiers chaque année sur lesquels elle décide ou non de lancer un débat public en fonction de l'intérêt national, des enjeux économiques et sociaux et de l'impact sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Critères que Calais remplissait : « C'est un projet au caractère ambitieux, qui a des incidences possibles sur les activités des ports voisins et du tunnel, qui a un impact sur les milieux dunaires et marins et des enjeux socio-économiques importants car ça représente 25 % des emplois sur Calais. » En général, les débats concernent des infrastructures comme des autoroutes, des lignes de chemin de fer, des gazoducs, des lignes haute-tension, des centrales nucléaires, des ports.

Dix débats sont actuellement en cours en France : un sur la ligne de TGV entre Montpellier et Perpignan, un sur l'extension du port de Calais, un sur celui du Havre, deux sur des oléoducs, un sur l'EPR en Normandie, deux sur des autoroutes, un sur une usine d'ordures ménagères, un sur la liaison TGV entre la Picardie et Roissy et un à venir sur les nanotechnologies, leur développement et leur circulation.

Le principe du débat public n'existe qu'en France en Europe. On s'est inspiré d'un modèle québécois existant depuis trente ans.