

LA FIN DU DÉBAT PUBLIC À CALAIS

Malgré des “manques”, Calais port 2015 attend une réponse favorable

► Morgan RAILANE

Le débat public relatif au projet Calais port 2015 s'est achevé le 16 novembre dernier dans le grand salon de l'hôtel de ville. Avec succès, il a établi un dialogue régulier, parfois vif, entre les acteurs dont le sort est lié à ce projet d'infrastructure régionale. Pour le Calaisis, c'est un espoir ; pour la Région qui récupère la perception de taxes, un levier économique ; pour les CCI, le moment de s'engager sans réserve sur un chemin commun. Le 15 décembre, la Commission nationale du débat public rendra son avis et pourra argumenter sur les lacunes relevées par les nombreux participants quant au projet.

Ils en attendent tant. De Natacha Bouchart, maire de la ville depuis une année, à Jean-Marc Puissesseau qui termine son dernier mandat de président consulaire, la grande majorité des acteurs du territoire accueille très favorablement ce projet. Mais qui, en pleine crise, refuserait un investissement de plus de 400 millions d'euros sur quelques dizaines d'hectares ? “Le Calaisis s'est approprié le projet portuaire. (...) La Ville travaille sur la liaison avec le port. Une étude urbaine vient de commencer et sera disponible dans six mois”, a annoncé Natacha Bouchart. Comme Dunkerque, Calais veut s'avancer vers la mer. La place d'Armes de Calais-Nord devrait connaître de profondes rénovations. Pour la fin de cette seconde phase¹, la plupart des acteurs du littoral

étaient présents. On notera toutefois l'absence de Francis Leroy, président de la CCI de Boulogne-sur-Mer, qui a approuvé ce projet en y mettant des réserves. Le président de la Commission, Pierre-Frédéric Tenière-Buchot, a félicité les acteurs pour leur accueil et a récapitulé les actions de la Commission lors de ces deux mois de débats : quatre réunions thématiques, cinq réu-



De gauche à droite, Philippe Blet, président de Cap Calaisis, Janine Marquaille, vice-présidente du Conseil régional en charge des transports et des infrastructures, Jean-Marc Puissesseau, président de la CCI de Calais, et Natacha Bouchart, maire de Calais et conseillère régionale.

nions d'expression, 38 cahiers d'acteurs, 34 heures de réunions au total... Et un calendrier qui reste d'actualité. “Il y aura les élections régionales. Monsieur le président, vous aurez à y jouer un certain rôle et vous aurez besoin de temps. Donc la décision de lancer l'enquête publique sera prise au printemps”, a fait remarquer le président de la Com-

mission à Daniel Percheron, président du Conseil régional.

Des avis partagés autour du projet. Le débat s'est inscrit dans un triple calendrier : celui des élections régionales, des fusions consulaires des trois chambres du Littoral et celui de la constitution d'une société portuaire regroupant les ports de Calais et de ►►►

Le port de Douvres, ravi du projet du port de Calais

“Deux projets, une vision” titre le cahier d'acteur du port de Douvres. Résolument optimiste, le port britannique met en avant les impacts négatifs que pourrait avoir une non-modernisation des installations portuaires quant à l'accueil des plus grands navires. Comment imaginer, en effet, que les deux ports ne soient pas capables tous deux d'assurer aux compagnies maritimes les mêmes possibilités des deux côtés du Détroit. Autre nécessité à remplir, la réponse à une augmentation programmée de tous les trafics maritimes (ferries, navires de croisière, cargos...). Second port national britannique, Douvres voit transiter près de 3 millions de véhicules de tourisme par an à Douvres. “Notre hypothèse montre que les prévisions de trafic de poids lourds seront amenées à augmenter des deux tiers au cours des 30 prochaines années”, assure le port de Douvres qui s'attend à plus de 3,5 millions de passagers à l'horizon 2034.

►►► Boulogne-sur-Mer... De quoi se piquer à chaque débat. Le dernier d'entre eux avait des allures de récapitulatif, donnant aux 38 rédacteurs de cahiers une minute de parole à travers un clip projeté au public : syndicats portuaires, collectivités, associations de protection, pêcheurs, association de développement économique, chambres consulaires, grandes entreprises, acteurs du ferroviaire... Tous ont donné leur point de vue sur ce projet. Ce qu'il ressort des critiques réside en deux points majeurs. Beaucoup s'interrogent sur le surdimensionnement du projet. À l'heure de la baisse du trafic, peu croient en une utilisation importante des nouvelles installations. Le transporteur maritime P & O est particulièrement direct. Son fondé de pouvoir à Calais demande : "Qui va payer ? Ma direction me demande si nous allons avoir des augmentations de taxes." Et d'ajouter dans son cahier d'acteur : "Sur le principe, nous soutenons le projet mais nous pensons qu'il doit être réexaminé au vu du

climat économique actuel pour revalider l'ensemble des hypothèses de croissance du trafic et les délais." Comme Eurotunnel qui peut avoir d'autres raisons d'être réservé sur la taille du projet, la compagnie maritime doute fortement des prévisions de croissance de trafic retenues par Calais port 2015. Même son de cloche du côté des Verts régionaux. Denis Buhagia affirme que "le projet doit être repensé car trop tourné vers le domaine économique. Depuis dix ans, le trafic passagers baisse. Depuis l'an dernier, le fret aussi...". Car le fret a continué de chuter (-5%) depuis le début de l'année. Des réactions prudentes également côté collectivités avec Catherine Fournier, maire de Frethun : "On ne se donne pas assez d'ambition ; il faut une étude ciblée sur les besoins du port." Les questions relatives aux possibilités que le port doit se donner pour accueillir les plus grands bateaux dès 2011 sont dans tous les esprits. Adapter le port pour les nouveaux navires est-il une occa-



Président de la Commission particulière de débat public, Pierre-Frédéric Tenière-Buchot a mené les réunions depuis septembre.

sion pertinente de doubler sa surface ? Les hectares gagnés sur la mer ne deviendront-ils pas une charge difficile à amortir vu le trafic plat ? Patricia Brossier, membre expert de la Commission, l'a très clairement dit : "Il y a la volonté du port de Calais de rester leader. Il conviendrait de procéder à des estimations de trafic réalistes."

Problématiques sédimentaires et ferroviaires. Les problématiques liées à l'environnement ont été très souvent abordées par les publics. Présente dans tous les cahiers d'acteurs – parfois abordant uniquement cette question –, la thématique environnementale a été débattue. Les perturbations seront directes et indirectes pour la plupart des acteurs. Clara Bouchau recommande ainsi d'étendre le périmètre des études à l'ensemble de la Côte d'Opale. Elle a ainsi rappelé que, depuis 2006, des études avaient été menées sur les risques naturels (notamment le risque d'inondations). Le projet doit mettre en mouvement 500 m³ de sédiments

marins, en poussera certains vers la plage des Hemmes de Marck, perturbera les bancs de sable qui égrènent la côte, avec peut-être quelques résidus près du port Ouest de Dunkerque... Les membres de la Commission ont relevé ce manque d'information concernant les conséquences écologiques... et économiques. Le président de la Commission au conseil de développement de Dunkerque mettait en exergue que les sédiments pourraient affecter le passage d'entrée au port Ouest. Sur l'aspect ferroviaire aussi, le manque est perceptible. Si Réseau ferré de France parle de projet d'autoroute ferroviaire Atlantique devant apporter "un accroissement considérable du transport des marchandises", les communications sur la côte sont maigres. "Trop de réponses manquent sur le ferroviaire (...) Les plans d'aménagement de la ville manquent d'ambition." La bonne nouvelle est venue de l'autre côté du Détroit. En effet, le port de Douvres se montre un fervent défenseur du projet calaisien, qualifié comme ►►►



De gauche à droite, Bertrand Ringot, maire de Gravelines, Gilberte Dutertre, vice-président de la CCI de Calais, Dominique Naels, président de la CCI de Dunkerque, et Antoine Ravisse, autre vice-président de la CCI de Calais.

►►► étant “miroir de celui de Douvres”. Un satisfecit qui compte pour les promoteurs du projet. Patrick Leloire, membre expert de la Commission, notait ainsi la correspondance des prévisions de trafic des deux ports du Détroit alors “que deux études indépendantes ont été réalisées de part et d’autre”. Les ports se trompent-ils volontairement ? L’expert a conseillé au président de Région de regarder les sources de ces deux études et de se référer également aux prévisions de la Commission européenne, chiffres qui n’ont pas été sollicités par les promoteurs du projet. Le même membre pointait enfin l’aspect financier, “partie fort succincte du projet”, où l’on ne trouve que les coûts d’investissements.

Quel pilote pour demain ? Ces coûts devraient être supportés par la nouvelle

société qui gèrera les ports quand les présidents consulaires auront fini de négocier la fusion de leurs établissements publics. Mais cette société portuaire n’est toujours pas créée et les membres de la Commission ont pu relever cet état de fait qui décrédibilise les acteurs consulaires de la côte. Ainsi, Natacha Bouchart s’est montrée dramatique : “Si Calais port 2015 ne se faisait pas, il n’y aurait plus d’espoir pour le Calaisis.” Frédéric-Pierre Ténier-Buchot a pu la rappeler aux réalités des problématiques non encore réglées : “Qui fait quoi ? Avec qui ? Pour combien ? Qui sera le pilote ? Tout cela reste à préciser. Le montage financier fait partie de la gouvernance qui ne donne pas de visibilité suffisante aujourd’hui.” La Côte d’Opale veut clairement un nouveau port de dimension européenne mais tous ne sont pas prêts à le faire ensemble. ■



Daniel Percheron, président du Conseil régional.

1. La première phase était la rencontre avec les acteurs du territoire avant de lancer le débat.



■ RÉGION

LA FIN DU DÉBAT PUBLIC À CALAIS • Calais port 2015 attend une réponse favorable

► P. 5

A LA UNE