Débat public **Calais Port**

cndp
Commission particulière du débat public Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°11

> Partie 1

L'ÉCOLOGIE Les Verts

Les Verts Nord-Pas de Calais
30, rue des Meuniers 59000 Lille
Tel : 03 20 78 25 72
nordpasdecalais@lesverts.fr
www.npdc.lesverts.fr

Contribution des **Verts Nord-Pas de Calais**

Calais Port 2015
un projet qui devra tenir compte de la conversion écologique de l'économie

La crise mondiale, crise énergétique...

La hausse du cours du baril de pétrole a été de 500 % entre 2002 et la mi-2008, soit trois à quatre fois plus que les hausses observées lors des premier et deuxième chocs pétroliers des années soixante-dix ou lors de la guerre du Golfe en 1991. C'est parce que les ménages américains ont vu leur budget essence et énergie domestique s'envoler qu'ils n'ont plus remboursé leurs crédits immobiliers, entrainant la crise des crédits hypothécaires – les subprimes – puis la crise financière mondiale. **Nous assistons à la fin de l'ère du pétrole à bon marché qui entraîne une relocalisation des échanges de marchandises et un transfert vers les modes les moins consommateurs en pétrole.**

Oui, le cabotage maritime et le rail sont des alternatives à la route, mais dans un cadre global de relocalisation des échanges !

La crise mondiale, crise climatique...

Les impératifs de maîtrise de changement climatique, les engagements de l'Europe et de la France fixent l'objectif de **diminution des émissions de gaz à effet de serre** à 75 % à l'horizon 2050 (ce que l'on appelle le "facteur 4"). Cet objectif est repris par le Plan climat régional ainsi que par le Schéma régional des transports qui chiffre une étape à 22 % en 2020.

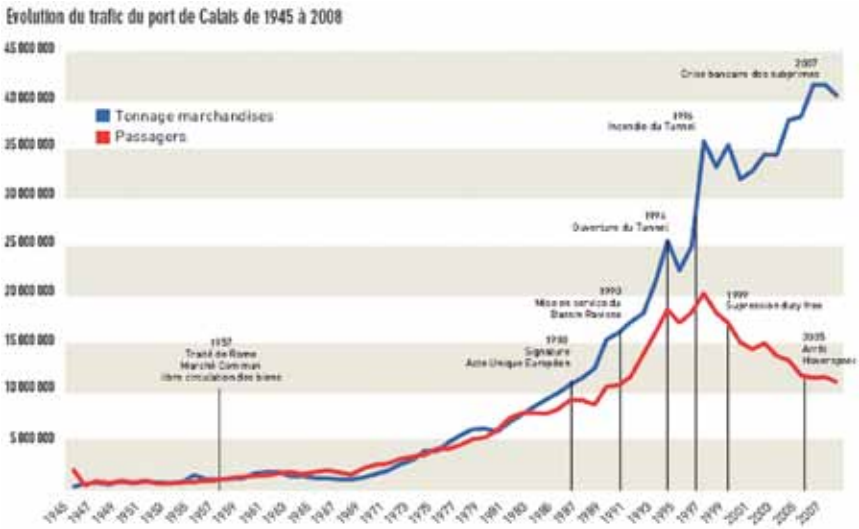
"Cet objectif climatique n'est pas facultatif : il implique l'établissement d'un bilan carbone du projet..."

Très récemment la SNCF vient d'établir un bilan carbone sur l'investissement et l'exploitation de ses nouvelles lignes TGV sur 30 ans.

S'agissant de Calais Port 2015, l'infrastructure et l'exploitation projetées devront donc justifier de **l'amélioration de leur performance énergétique** sur les segments de trafic existants ou captés, suivant les hypothèses retenues.

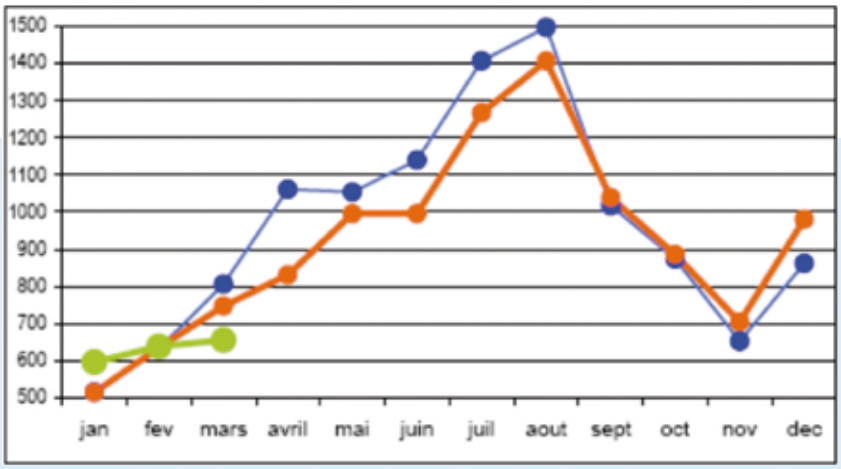
... et ses conséquences à Calais

> Sur le volume de trafic fret et passagers



Dès 2007 l'évolution du trafic fret du port de Calais a chuté. Quant au trafic passager, il est en baisse depuis 1999.
En 2008, le trafic fret port + tunnel a baissé de plus de 7% par rapport à 2007(1).

(1) ISEMAR, institut supérieur d'économie maritime, note de synthèse n°115.



Trafic total de passagers année 2007 ( ) 2008 ( ) 2009 ( )
Exprimé en milliers de passagers – chiffres au 20 mai 2009

4 passagers sur 5 passant par Calais sont britanniques. L'économie outre Manche étant moins administrée que la nôtre, les effets de la crise y sont encore plus importants, accentuant la baisse du trafic passager constatée depuis 10 ans, ce que confirme en tendance les chiffres des 3 premiers mois de l'année 2009(2).

(2) Ministère de l'Écologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer

> Sur la nature du trafic passagers

S'agissant des passagers et de leurs véhicules, la réponse aux objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) comprend deux facteurs : l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules motorisés (VP et PL) et le transfert modal. L'hypothèse technologique courante retient une contribution égale des deux facteurs, ce qui revient à **diminuer dans tous les cas le trafic équivalent de véhicules particuliers**, l'ensemble des transferts modaux étant également plus efficaces en termes d'occupation de l'espace (Eurostar, autocars, cyclistes et piétons).
Dans le même sens, le trafic de passagers peut augmenter significativement, le facteur limitant étant bien le véhicule motorisé.
Au demeurant, 3 éléments plaident dans ce sens :
> la capacité disponible d'Eurotunnel, qui fonctionne à 53 % de son potentiel ;
> l'objectif de développement touristique écologique du Calaisis, avec la valorisation de la véloroute et de la grande randonnée sur le littoral ;
> l'organisation et le développement de la location de véhicules particuliers sur les lieux de vacances.

"Pour sa contribution aux objectifs climatiques, le projet Calais Port 2015 doit donc intégrer une baisse de trafic voiture particulière de l'ordre de - 50% à l'horizon 2050."

> Sur le volume et la nature du trafic de fret

S'agissant du trafic de fret, les mêmes objectifs mènent à des hypothèses analogues :

> **le trafic existant de poids-lourds devra diminuer** et être remplacé par des conteneurs ou des trafics accompagnés. A cet égard, le dossier du projet considère que ces formes de trafics sont plus consommatrices d'espace. Cette affirmation devra être sérieusement étayée.

> L'autre hypothèse du projet consiste **à capter le trafic à partir des ports concurrents belges et néerlandais** en assurant un post ou un pré-acheminement ferroviaire, cette hypothèse du dossier est également extrêmement fragile en raison des capacités existantes de Boulogne, de Dunkerque et d'Eurotunnel qui doivent être exploitées avant d'en développer de nouvelles à Calais.

> La dernière hypothèse du projet est le **développement de trafic de cabotage**, en substitution de trafics routiers terrestres. Cette hypothèse séduisante doit être précisément évaluée au regard de garanties nationales ou européennes sur la taxation du CO_2 ou l'éco-redevance des poids-lourds. A cet égard, la crédibilité et la cohérence du maître d'ouvrage seraient renforcées par la concrétisation du péage sur les autoroutes régionales.

Calais Port 2015, un projet basé sur le transbordement...

... mais qu'en est-il de la création d'activités ?

Le dossier soumis au débat est révélateur : sur 22 tableaux de données chiffrées, 14 illustrent l'évolution des trafics. Or, ce sont les activités en zone industrialo-portuaire (Z.I.P.) qui génèrent le plus d'emploi : **le port de Dunkerque**, avec un trafic fret légèrement supérieur au port de Calais mais 5 fois moins de passagers, **compte un total de 28 000 emplois salariés pour 12 000 à Calais.**

	Calais	Dunkerque
Emplois directs	3 555	3 743
Emplois indirects / induits	5 382	5 548
Sous total emplois directs + indirects / induits	8 937	9 291
Autres emplois concernés	3 129	19 216*
Total emplois salariés	12 066	28 507

*Uniquement emplois de la zone portuaire

Bien entendu, nous n'envisageons pas un instant de créer à Calais des activités industrielles polluantes, et **c'est vers les nouveaux gisements d'emplois "verts" qu'il faut résolument s'orienter.** C'est ainsi qu'à Dunkerque un contrat a été obtenu récemment avec le constructeur d'éoliennes Vestas.

De plus, créer des activités en zone industrialo-portuaire consolide le trafic lui même, 40% du trafic des ports se fait en Z.I.P., et cela renforce l'indépendance du territoire vis-à-vis des opérateurs privés de transbordement.

Enfin, **la gestion environnementale prévue de la zone portuaire est en elle-même génératrice d'activités et d'emplois.** Traiter les déchets, récupérer et recycler l'eau, gérer rationnellement et sobrement l'énergie, développer le multi modal, avoir une approche type H. Q. E. (haute qualité environnementale)...sont autant de moyens d'embaucher des personnels de proximité indépendamment d'employeurs privés qui ne feront pas de l'aménagement de notre territoire leur priorité. Nous développerons cet aspect dans un prochain cahier d'acteur consacré à la démarche "écoport" que nous considérons comme essentielle alors qu'elle est très peu développée dans le document du maître d'ouvrage.

... Et quelle place pour le tourisme littoral ?

Enfin, en complément de sa fonction de transit, le potentiel de séjour touristique de Calais doit être affirmé, y compris **pour des touristes non motorisés,** en développant ses atouts historiques et naturels, la Ville elle-même, le site des deux Caps, le sentier de grande randonnée, la véloroute du littoral et celle des marais vers Saint-Omer, Lille et Bruxelles.

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière du débat public Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°11

> Partie 2

L'ÉCOLOGIE Les Verts

Les Verts Nord-Pas de Calais
30, rue des Meuniers 59000 Lille
Tel : 03 20 78 25 72
nordpasdecalais@lesverts.fr
www.npdc.lesverts.fr

Contribution des Verts Nord-Pas de Calais

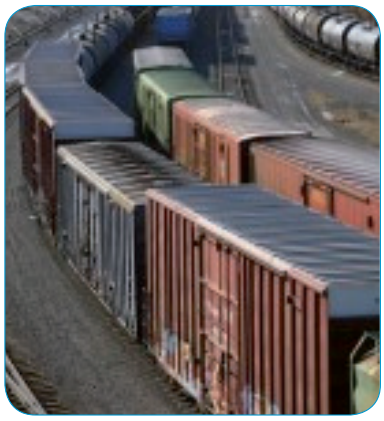
Calais Port 2015
un projet de "Haute Qualité Environnementale"

Quel prix payer pour le XXI[ème] siècle ?

Dans la première partie de notre contribution, nous avons abordé les enjeux fonctionnels du projet de modernisation du port de Calais. Nous avons montré que le concept de développement quantitatif du projet sous estime le **nouvel impératif de développement durable pour le XXI[ème] siècle**, de maîtrise de l'énergie et de limitation de la pollution globale, ainsi que la nécessité de coordination des acteurs et d'économie de leurs moyens. Dans ce contexte de crise de civilisation, il existe une nouvelle donne, celle de demandes de transports et d'activités renouvelés et d'une synergie entre les infrastructures du littoral et entre les trois ports du Nord - Pas de Calais. C'est pourquoi nous affirmons qu'au minimum, la programmation prévisionnelle et l'évaluation du coût du projet font l'impasse sur la desserte ferroviaire du littoral et de Calais en particulier.

Dans le même sens, l'émergence de l'enjeu de la biodiversité ainsi que les travaux récents sur les indicateurs de richesse menés par la commission Stiglitz et le débat sur la "taxe carbone" montrent la nécessité de la valorisation de l'environnement naturel et de l'intégration d'une comptabilité du carbone afin d'établir le coût global et l'acceptabilité écologique du projet.

Au-delà de coûts "classiques" tels que relevés ci-dessus, l'économie de l'opération méconnaît les coûts de prévention ou de compensation de ses impacts environnementaux. A cet égard, l'engagement et l'évaluation de la démarche ***EcoPort*** apparaissent comme un préalable nécessaire et éclairant au développement du projet.



Cette deuxième partie aborde donc les enjeux d'environnement liés au projet, leur évaluation, ainsi qu'une mise à jour de sa comptabilité et de sa gouvernance.

Calais Port 2015, quels coûts et quels bénéfices pour l'environnement ?

Sur le fond, le dossier du projet énonce largement (p. 79) différents éléments d'investissement qui garantissent la mise à niveau du port actuel, **une future exploitation HQE(1)**, ainsi que des compensations pour l'environnement local. Le défaut de cet énoncé est de renvoyer le chiffrage de ces éléments au terme de l'étude d'impact, "après [la confirmation] de l'opportunité du projet à l'issue du débat public" (p.76).
Pour éclairer le débat, **le projet doit afficher ce chiffrage au plus tôt** pour garantir les engagements correspondants. Nous vous proposons ici une estimation sommaire dont le but est d'interpeller sur la nécessité d'intégrer ces coûts :

- Desserte ferroviaire (y compris offre ferroviaire de proximité) ..... + 40 M€
- Traitement et utilisation des sédiments pollués du port actuel dans les remblais du nouveau port ..... + 30 M€
- Mise à niveau de l'assainissement (après étude d'un schéma directeur précisant les équipements, les points de rejet et la qualité des eaux) ..... + 30 M€
- Utilisation d'énergies renouvelables (éoliennes, photovoltaïque) ..... + 40 M€
- Reconstitution des fonds marins supprimés ou impactés par le chantier(2) ..... + 20 M€

Surinvestissement total ..... + 160 M€

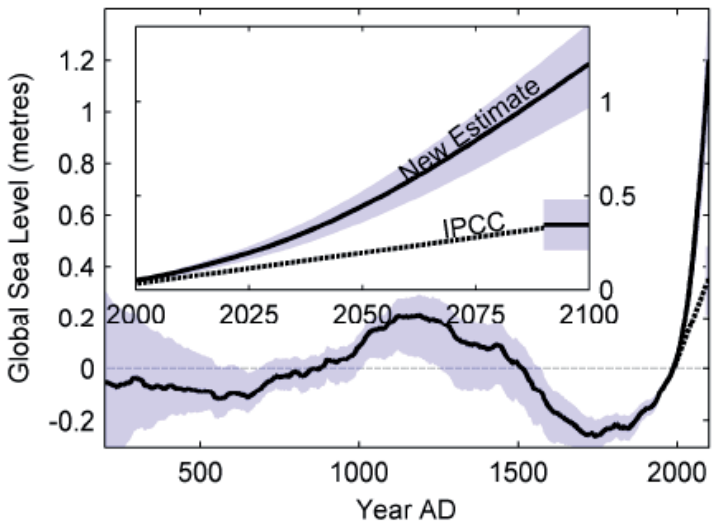
Cette estimation fait apparaître un surinvestissement de 160 millions d'€uros, soit 40% du coût d'investissement officiellement affiché. Il conviendra de ne pas oublier les investissements immatériels, moins lourds mais tout aussi importants, comme ceux liés au cabinet de développement chargé d'attirer les porteurs d'activité sur la zone portuaire

(1) HQE : Haute Qualité Environnementale
(2) 40 M€ ont été investis dans le projet Port 2000 au Havre

Calais Port 2015 :
Quels coûts et quels bénéfices pour l'environnement au niveau régional ?

Au-delà des coûts de réhabilitation et de valorisation de l'environnement local, le projet doit également exposer les enjeux de l'environnement global du Détroit du Pas-de-Calais, sur lesquels le Conseil régional devra prendre position, avec les autres régions riveraines ainsi qu'avec les Etats Français et Britannique. Ces enjeux conditionnent ou relativisent en effet la faisabilité, l'impact ou la capacité de financement du projet, en positif ou en négatif.

Le dossier cite ainsi :
• les impacts de l'élévation du niveau de la mer : submersion, érosion, évacuation des eaux continentales au niveau du port,
il convient d'y ajouter au moins deux enjeux :
• les projets d'éoliennes offshore
• et celui de la qualité des fonds marins, notamment au regard de leur pollution potentielle par la dégradation des stocks de munitions militaires.



Selon des scientifiques européens, le niveau des mers devrait augmenter d'un mètre au cours du siècle prochain.

Plutôt que Calais Port 2015, Calais EcoPort 2015...

Dans le même "bon" sens, le projet affiche l'engagement de la démarche ***EcoPort*** qui comporte deux thèmes principaux : une chaîne logistique (plus) durable et un éco-management du port.

> Calais *EcoPort*, une chaîne logistique durable

En premier lieu, la démarche ***EcoPort*** encourage des transports durables en amont et en aval des ports. La marine doit devenir moins polluante et les transports plus multimodaux. ***Nous avons déjà souligné l'impératif de desserte ferroviaire, l'objectif sur les navires doit aussi être précisé*** : quels investissements pour une motorisation plus propre, quelle sobriété énergétique pour quel ralentissement des vitesses d'exploitation ? Cet engagement n'est pas anodin.

> L'éco-management de Calais *EcoPort*

En deuxième lieu, la démarche EcoPort institue le management environnemental grâce à la coopération de l'ensemble des acteurs sur les cibles de Haute Qualité Environnementale (production et gestion des déchets, qualité de l'air, de l'eau et des sols, gestion des sédiments et des boues de dragage, gestion du trafic, préservation et amélioration des habitats naturels,...)

> Calais *EcoPort*, une démarche collective vers un port transformé

La troisième dimension de la démarche ***EcoPort***, c'est la mobilisation commune de tous les acteurs et utilisateurs du port : industries portuaires, compagnies maritimes, pêcheurs, plaisanciers, armateurs, logistique et gestionnaires du port. ***Il faut donc une volonté de tous ces acteurs autour du gestionnaire du port*** qui joue un rôle essentiel, c'est l'acteur pivot qui doit mettre en action cette dynamique commune.

Ces objectifs et cette mobilisation constituent pour les Verts une condition préalable qui mènera au projet ***Calais EcoPort 2015***, projet rééquilibré entre l'ensemble des activités portuaires et urbaines et le transbordement, projet vers un port et une ville transformés vers une activité industrialo-portuaire éco-exemplaire, vers la plaisance, la pêche, le tourisme et le transbordement de passagers à pied, à vélo, en train et en autocar.

> Quel coût d'exploitation et quelles ressources pour Calais *EcoPort* 2015 ?

Autre projet, autres coûts, autres ressources. De même que pour l'investissement, les coûts et les bénéfices d'exploitation d'un ***EcoPort*** doivent être établis.

Calais EcoPort 2015, Calais EcoPort 2050...
Un projet en coût global

Avec Calais ***EcoPort* 2015**, la Région réalisera un ***EcoPort*** pour 2050. L'évaluation économique du projet doit donc faire le bilan des coûts et bénéfices des enjeux pour l'environnement du XXI[ème] siècle : bilan pour l'environnement local, bilan pour l'environnement du détroit, bilan pour l'environnement global, c'est-à-dire un bilan carbone.

La Maison du Détroit
Un projet de gouvernance à adosser à Calais *Ecoport* 2015

Le débat public en cours montre des limites qu'il faut dépasser :

1. Le projet Calais Port 2015 est un projet de territoire(s), il n'est pas qu'un projet économique. Les territoires d'impact de ce projet sont locaux, régionaux et inter-portuaires (Nord - Pas de Calais, Manche, Mer du Nord).

2. Il doit faire le pari de l'avenir. Un avenir calqué sur le modèle de développement que nous connaissons depuis plusieurs décennies ? Ou un modèle qui intègre les nouvelles donnes mondiales, au premier rang desquelles le climat, qui voit la remise en question des modes de production/consommation et donc de trafic ?

3. La complexité, la diversité et l'ampleur des impacts environnementaux (transport, énergie, milieux naturels, courantologie, etc) de ce projet nécessitent un "monitoring" en continu de la part de l'ensemble des parties prenantes (économiques, associatives, scientifiques...).

La Maison de Détroit, ce sera :

A l'instar de la Maison de l'estuaire (projet Havre port 2000), **un espace de concertation et de pilotage permanent** réunissant les acteurs et l'expression de leurs intérêts (participants actifs au débat public), doit se mettre en place dès maintenant, en alliant un rôle de médiateur entre les différents acteurs du détroit et de prescripteur dans la réalisation du projet.
La Maison du Détroit pourrait être une association loi 1901, réunissant tous les acteurs concernés par l'environnement et le développement du détroit... Chargée de trouver un consensus entre protection de l'environnement et développement économique et territorial, elle pourrait compter parmi ses membres aussi bien les ports maritimes, les industriels, les collectivités territoriales, que les associations de défense de l'environnement.

Elle devra informer et être informée de l'évolution du projet (port et environnement), devra pouvoir instruire des thèmes ou des volets du projet et en avoir les moyens (provocation de réunions, sollicitation d'études, etc.) Elle devra être garante de **l'élaboration d'une démarche d'évaluation et de compensation des impacts environnementaux** sur la base de la création d'un référentiel commun sur l'état des lieux (apport des scientifiques au cours des débats), de la conception et de la réalisation des mesures d'accompagnement environnemental, de la définition du programme des mesures d'accompagnement environnemental et de la coordination des connaissances (scientifiques, sociales et économiques, pêche).

En conclusion

Allons-nous dépenser des centaines de millions pour réaliser un projet qui pour l'heure repose toujours sur des évaluations trop aléatoires des trafics à long terme, dans un contexte de crise mondiale à la fois écologique et économique, alors que tous les experts internationaux en économie préconisent un retour aux circuits courts ?

L'avenir de notre territoire ne se réduit pas à celui du port de Calais mais comme cela est affirmé par tous, cet avenir est celui de notre façade maritime, c'est-à-dire de ses trois ports. La complémentarité et l'harmonisation des activités de ces trois ports supposent que ces activités soient réellement complémentaires et qu'il existe une synergie entre eux. **Il ne serait donc pas raisonnable d'investir dans des infrastructures qui ne feraient au bout du compte que renforcer des positions concurrentielles.**

Nous ne nous opposons pas à un projet de rénovation du port de Calais, indispensable au développement du territoire, mais si nous voulons vraiment être en phase avec les réalités de ce monde et répondre aux enjeux environnementaux à l'échelle de la planète, nous devons avant tout être unis et exemplaires pour le développement durable et le respect de l'environnement.

Nous souhaitons que le port de Calais se distingue des autres ports de l'Europe parce qu'il sera exemplaire dès sa conception pour l'intégration de l'environnement et du développement durable et par une convergence des acteurs de son territoire et du Détroit.

Inventons le port de demain, un port plus écologique, à la gouvernance renouvelée, qui intègre toutes les propositions du Grenelle de l'environnement et plus particulièrement celui du Grenelle la mer.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Pour tout contact

Commission particulière du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

cndp
Commission particulière du débat public Calais Port 2015

www.debatpublic-calais-port2015.org

Réalisation : Agence Amalgame 03 28 41 75 41 - Imprimé sur papier recyclé - Ne pas jeter sur la voie publique

Calais Port 2015 doit s'inscrire dans un schéma de développement des 3 grands ports régionaux et d'adaptation du littoral au changement climatique

Dunkerque développe actuellement son trafic conteneurs et investit dans son terminal roulier. Près de 35 millions d'euros vont être engagés à Boulogne dans un terminal ferry avec une nouvelle passerelle déjà en fonctionnement (une seconde doit voir le jour d'ici 2 ans). Envisager simultanément un doublement des capacités d'accueil à Calais mérite à tout le moins réflexion et concertation.

Il faut dès maintenant engager une démarche de gouvernance unique des 3 entités, même si les autorités portuaires sont différentes : le Conseil régional pour Calais et Boulogne, l'Etat pour Dunkerque. C'est à cette condition que les financements seront optimisés, que les complémentarités seront optimales et que les pouvoirs publics défendront au mieux le bien commun auprès des concédants et des opérateurs. Il est indispensable de s'assurer que les exigences environnementales ne soient pas encore une fois considérées comme la cerise sur le gâteau des intérêts de court terme.

D'autre part, la capacité d'investissement des acteurs publics doit intégrer l'exigence d'adaptation au changement climatique, qui se traduira sur le littoral par la nécessité de se protéger contre l'élévation du niveau de la mer. Un programme correspondant doit être établi et chiffré, à l'instar de nos voisins des plats pays belge et néerlandais.

En conclusion

Nous nous félicitons de la volonté du Conseil régional de mobiliser les moyens nécessaires au développement du port de Calais. Cependant, **nous estimons que les prévisions de développement du trafic envisagées par le maître d'ouvrage sont surestimées,** si l'on tient compte :

1°) de la relocalisation inévitable des échanges due au renchérissement des matières fossiles et aux objectifs de lutte contre le changement climatique.

2°) de l'insuffisante prise en compte de la complémentarité des 3 grands ports du littoral Nord-Pas de Calais, de la capacité disponible d'Eurotunnel et des engagements de l'Etat et de l'Union européenne en terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Une évaluation plus réaliste du trafic permettra de **redimensionner l'extension prévue,** d'envisager à la baisse le volume des surfaces de terre-pleins et donc d'amoindrir les atteintes inévitables faites à l'environnement. Les travaux réalisés devront prioritairement permettre le développement du fret non accompagné et le développement du cabotage maritime. **Les marges financières dégagées par ce redimensionnement seront dévolues à :**

1°) un plan d'aide à l'installation d'éco entreprises sur la zone industrialo-portuaire ;

2°) des investissements en début de projet en faveur de la desserte ferroviaire, en priorité l'électrification de la ligne Calais Dunkerque, et du multi modal ;

3°) l'entrée volontariste dans la démarche écoport y compris dans sa dimension sociale créatrice d'emploi, dans l'élaboration d'un plan climat du projet ainsi que dans le développement touristique ;

ECOPORTS

4°) un programme de protection contre l'élévation du niveau de la mer ;

5°) la création d'une "Maison du détroit", regroupant les collectivités, les industriels, les concessionnaires, les usagers, les associations de défense de l'environnement, garante du consensus entre développement économique et protection de l'environnement.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Pour tout contact

Commission particulière du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

cndp
Commission particulière du débat public Calais Port 2015

www.debatpublic-calais-port2015.org

Réalisation : Agence Amalgame 03 28 41 75 41 - Imprimé sur papier recyclé - Ne pas jeter sur la voie publique