

Le débat Calais Port 2015 a fait escale à Dunkerque

Michel Delebarre évoque « l'aménagement de la partie ouest d'un port »

Calais Port 2015, c'est demain ! Avec le Conseil régional comme maître d'œuvre, le partenariat avec Dunkerque s'annonce pertinent et efficace. Michel Delebarre, député-maire de Dunkerque, a affirmé son soutien à condition de ne pas se marcher sur les pieds.

« Aujourd'hui une voie ferrée relie Calais à Dunkerque et deux trains y circulent de manière quotidienne, c'est le XIXe siècle, que dis-je, c'est le milieu du XIXe siècle ! En Hollande, une telle liaison, ce serait déjà quatre voies et dix fois plus de trains. » Pierre-Frédéric Tenière-Buchot, président de la commission particulière du débat public, (CPDP) chargé d'animer ce débat public sur Calais Port 2015 organisé lundi soir au pavillon des maquettes à Dunkerque, a apporté de l'eau au moulin à l'idée d'un port unique.

Michel Delebarre a également profité de la venue de la colonie calaisienne à Dunkerque pour affirmer sa position. Percutant le député-maire de Dunkerque. Au pavillon des maquettes, dans ces murs où, chaque année, le GPM présente ses records de trafic, Michel Delebarre s'est voulu offensif : « Voir ici à Dunkerque



Jean-Marc Puissesseau, artisan du rapprochement des chambres de commerce, a été attentif au discours de Michel Delebarre.

un débat concernant Calais 2015 nous met dans un drôle d'état. Nous n'y sommes pas habitués, c'est à se demander s'il n'y a pas anguille sous roche. » Une note d'humour en préambule à la mise au point : « Si l'objectif n'est pas de tailler des croupières à Dunkerque alors allons-y. Bien sûr ce n'est pas l'objectif sinon certains n'auraient pas été sincères. » Le regard vers Jean-Marc Puissesseau président de la Chambre de commerce calaisienne et Natacha Bou-

chart, maire de Calais, se veut insistant. Puis, cette remarque, assénée d'une voix riieuse : « Pas la peine de chaotiller le lion qui dort ! »

Concurrence positive

En voilà une introduction digne de ce nom qui a le mérite d'accrocher l'assistance. « Il faut ambitionner une concurrence positive par rapport aux ports voisins que sont Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. Tout le reste n'a pas lieu d'être. » En ouvrant le débat

de manière aussi incisive, Michel Delebarre a mis les pieds dans le plat : d'accord pour aider au développement de Calais 2015 à condition que ce dernier ne vienne pas dans le futur marcher sur les plates bandes dunkerquoises : « Je souhaitais affirmer un certain nombre de choses et ma position sur ce dossier. Il faut savoir ce que l'on veut faire ensemble. Si l'objectif est de développer Calais 2015, je dis d'accord, c'est d'ailleurs une ambition légitime. Mais une telle évolution doit surtout nous permettre de raisonner "littoral", de renforcer l'hinterland de ces trois entités en améliorant les infrastructures de circulation notamment. C'est tout l'intérêt », termine-t-il.

Jean-Marc Puissesseau, président de la chambre de commerce de Calais, s'est voulu particulièrement attentif aux craintes émises lors de ce discours. Des craintes qu'il ne partage évidemment pas : « Que Dunkerque ait "peur" de nous, quel compliment, a-t-il d'abord lancé, l'idée n'est évidemment pas de penser la configuration du port de Calais comme une seule entité mais bel et bien comme la partie d'un port Côte d'Opale,

c'est l'essence de notre réflexion. Nous avons d'ailleurs déjà été suffisamment intelligents pour entamer le rapprochement des chambres de commerce. De toute façon et j'en suis intimement convaincu, aucune des trois villes ne pourra se développer si l'une crève, il faut en être conscient. Nous n'avons pas les moyens techniques de venir concurrencer le GPM, impossible pour nous par exemple de disposer de terre-pleins de stockage et ce n'est pas le but. L'intérêt est que chacun conserve sa place de leader dans son domaine même si Dunkerque s'est tout de même positionné, ne l'oublions pas, sur le trafic transmanche par exemple », a-t-il rappelé. Natacha Bouchart, maire de Calais, s'est elle aussi voulue rassurante : « Ce que nous cherchons, c'est une collaboration. Il faut développer la façade littorale. »

Des bonnes intentions des deux côtés du platier d'Oye, la frontière naturelle entre les deux territoires portuaires. Reste à créer le pont pour donner du relief aux actes car ces intentions n'ont pas été gravées dans le marbre.

Ahmed KARA

Vos réactions sur www.nordlittoral.fr

Réunion thématique Calais Port 2015 à Dunkerque

Le débat lié à l'environnement ne fait que débiter

Le débat-public sur Calais Port 2015 en est à mi-parcours. Lundi, le débat s'est déplacé à Dunkerque avec pour thème, les aspects environnementaux du projet. Après avoir évoqué les questions des sédiments, de la faune et de la flore (Nord littoral du 14 octobre 2009), le débat s'est terminé avec les questions touchant le cadre de vie.

Port et émission de carbone

Emmanuel Cau (élu Vert conseil régional) a évoqué la question de la taille du projet qui induirait une augmentation du trafic. Du côté du conseil régional, on a mis en avant le Schéma régional des transports : « La région finance la desserte ferroviaire des trois ports (Boulogne, Calais et Dunkerque, NDLR) à hauteur de 350 millions d'euros dont 92 millions pour le port de Calais. Nous avons pensé à un système entre les ports, les voies fluviales et le ferroviaire qui sont les meilleures façons de lutter et faire baisser les émissions de carbone, c'est au cœur de notre politique de transport », s'est défendu Jeannine Marquaille, vice-président de la Région. Nicolas Proulhac, expert de l'IDRA, a avancé un chiffre de 25 000 véhicules qui transiterait chaque jour sur l'A216. 40 % des véhicules sont liés au trafic du port, 25 % en période de pointe. Ce qui lui fait

dire que l'A216 pourrait encore supporter 10 000 véhicules par jour...

Montée des eaux et qualité de l'air

Les chiffres avancés dans le projet ont laissé plus d'une personne perplexe. Notamment Paulo-Serge Lopes des Verts dunkerquois. « Le chiffre de la montée des hauts me semble très optimiste... » Remarque accordée. « Le scénario le plus pessimiste du GIEC est largement dépassé. Il est prévu une montée entre 0,5 et 1,3/1,4 d'ici 2100. On s'est fixé deux plages entre 0,5 et 1 mètre », a précisé un membre du conseil régional. Un chiffre qui reste à valider. Toujours au chapitre de l'eau, la qualité a été jugée moyenne à acceptable : la qualité est inégale sur le domaine portuaire, est bonne à moyenne sur le domaine maritime hors du port. Quant aux pollutions du port, « elles viendraient d'ailleurs », selon Nicolas Proulhac, les ports étant l'endroit où tout arrive. M. Proulhac de l'IDRA, chargé de l'étude de la qualité de l'air et du bruit, a tenté d'expliquer que la qualité de l'air était « globalement satisfaisante avec une tendance à la baisse observée. » Sur l'année 2007-2008, les objectifs auraient même été dépassés.

Le seuil départemental a augmenté alors que le taux de carbone a baissé au niveau de la France.

Nuisances sonores

À Calais, les nuisances sont globalement inférieures aux niveaux réglementaires. L'extension du port ne devrait pas augmenter le niveau de gêne sonore, celui-ci étant construit au nord, en s'éloignant sur la mer. Le bruit enregistré tournait autour de 45 à 65 dB, dans le port, jour ou nuit. « Mais difficile de faire la différence entre les bruits du port et de la rocade. » La prévision tendrait vers une hausse de 0,9 dB sur la base de prévisions maximisées de trafic (urbain et port). Des questions sont survenues sur tous ces points. L'expert de l'IDRA a expliqué que ce projet était finalement une bonne opportunité de « revoir la qualité (de l'eau, de l'air..., NDLR) ou de la maintenir quand elle est suffisante, de remettre tout à plat sur ce qui va et ce qui ne va pas. » Dany Bogaert de l'ADECA ne l'entend pas de cette oreille : « Il y a de la marge pour les camions, il y a de la marge pour le bruit, il y a de la marge pour le dioxyde de carbone, alors allons-y !, a-t-il plaidé ironiquement. Vous avez beaucoup d'informations, mais vous n'avez pas les bonnes. » Le débat ne fait que commencer...



Selon les études, la capacité de la rocade Est qui accède au port ne serait pas exploitée à son maximum.

Les prochaines étapes du débat

- Jeudi 22 octobre à Boulogne-sur-Mer : Réunion d'expression, avec échanges entre les participants sur l'ensemble des facettes du projet. Salle océan Atlantique de Nausicaa, 19h30.
- Jeudi 5 novembre à Coquelles : Réunion thématique sur la gouvernance et le financement du projet, à Coquelles, dans la salle polyvalente, 19h30.
- Mardi 10 novembre à Calais : Réunion d'expression, avec échanges entre les participants sur l'ensemble des facettes du projet. Réunion à la salle du Minck, à Calais, 19h30.
- Mardi 16 novembre à Calais : Réunion de clôture, avec une première synthèse des points de vue exprimés, et des conclusions provisoires du débat. Hôtel de ville, grand salon, à 19 h 30.