

Eurotunnel alerte les acteurs de Calais port 2015 Lire pages 10 et 11
« Des prévisions irréalistes conduisent à des catastrophes »

A LA UNE

Réunion publique Calais Port 2015

Développer le tourisme grâce au port 2015

Jéudi soir, à la salle des fêtes de Coquelles, se tenait la 6^e réunion du débat public à propos du projet Calais Port 2015. Le thème de la soirée était axé sur les différents acteurs du projet : Eurotunnel, Cap Calaisis Terre d'Opale, le comté de Douvres et le port de Douvres.

Une chose est certaine, le sujet passionne et attire la foule. Sur la scène, d'un côté se trouvait une table autour de laquelle avaient pris position Jacqueline Marquaille, Natacha Bouchart et Charles François, tous trois, représentant le conseil régional, maître d'ouvrage du projet. De l'autre côté, les membres de la commission particulière de débat public, présidée par Pierre-Frédéric Ténière-Buchot. Dans les premiers rangs du public, de nombreuses personnalités avaient pris place, parmi lesquelles Gérard Gavory, sous-préfet de l'arrondissement de Calais, ou Jean-Marc Puissesseau, président de la chambre de commerce et d'industrie de Calais.

Mise au point de Natacha Bouchart

En préambule, Michel Hamy, maire de Coquelles et conseiller général, a pris la parole pour souhaiter la bienvenue au public venu en nombre : « Ce projet doté d'une grande modernité est une véritable chance, car il génère des énergies nouvelles dont toute la région pourra profiter. » Jean-Marc Puissesseau a ensuite pris la parole pour présenter le projet. Il a expliqué qu'actuellement, la capacité du port de Calais était limitée et que les terre-pleins étaient saturés. Avec le port 2015, six postes supplémentaires d'accostage seront installés, 70 hectares de terre-pleins seront disponibles et un bassin de cercles d'évitage de 360 mètres sera construit.

Charles François a ensuite présenté le projet comme à chaque réunion avant que Natacha Bouchart ne fasse cette mise au point : « J'ai participé à ce jour aux différentes réunions relatives à ce projet. J'ai constaté que la parole avait longuement été donnée aux opposants à ce projet qui ont largement dépassé le temps

Les prochains rendez-vous

– Lundi 9 novembre 2009, salle des fêtes de Sangatte, réunion d'expression ;
– Mardi 10 novembre 2009, salle des fêtes de Sangatte, réunion d'expression ;
– Pas de changement pour la réunion de clôture, le 16 novembre à 19h30 à l'hôtel de ville de Calais.



La commission a écouté les questions du public.

qui leur était imparti. A Boulogne-sur-Mer, je n'ai pu prendre la parole, le président ne me l'ayant pas donnée. » Un peu plus tard, dans la soirée, Catherine Bourgeois conseillère régionale représentant les Verts, répondait au maire de Calais qu'elle n'avait pas eu l'impression que les opposants avaient trop pris la parole tout en précisant que son groupe, à l'heure actuelle n'était « ni partisan, ni opposant à ce projet ».

Questions du public

A l'heure des questions posées par le public, un représentant de la CFDT consulaire a interpellé la commission et Jean-Marc Puissesseau sur les répercussions que pourraient avoir le projet en terme d'emplois. Jacqueline Marquaille a répondu que pendant la construction, plus de 3 500 personnes seraient employées, le projet devrait employer de façon induite ou indirecte plus de 5 000 personnes et environ 3 000 autres personnes par ricochet. Les trois ports de la

Côte d'Opale Boulogne, Calais et Dunkerque, généreront 50 000 emplois. Une autre question a été posée à propos de l'éventuelle saturation de la rocade et de l'autoroute A16. Charles François a donné les chiffres communiqués par les services de l'Etat : « La capacité maximale de l'autoroute est de 35 000 véhicules par jour, à ce jour, nous en sommes à 25 500 véhicules. Il est prévu qu'avec le projet Calais Port 2015, 5 000 véhicules supplémentaires devraient emprunter l'autoroute, nous sommes loin de la saturation. »

Une troisième personne a demandé à Natacha Bouchart son plan permettant d'attirer les touristes à Calais. L'édile a expliqué qu'il était primordial que le port de Calais ne tourne plus le dos à la ville, comme c'est le cas actuellement. Elle a expliqué qu'une étude était menée à ce sujet. Pour elle, l'intégration du port dans la ville est une nécessité. Natacha Bouchart a également parlé des restructurations devant être

menées à Calais nord : place d'Armes, rue Royale et rue de la Mer sans oublier la zone du bassin ouest et le futur palais des congrès. La gare et le beffroi devraient être également rénovés.

Un nouveau port à Douvres

La dernière partie de la réunion était consacrée à la présentation de cahiers d'acteurs. Jacques Gounon, le président directeur-général d'Eurotunnel a été le premier à prendre la parole. Il a mis en garde le conseil général sur des prévisions de trafic trop optimistes (ci-contre). Le directeur du port de Douvres a ensuite pris la parole. Il est à noter qu'une importante extension des installations portuaires de Douvres est en projet, pour un coût identique à celui de Calais Port 2015, soit environ 400 millions d'euros. La direction du port de Douvres a souhaité souligner que le trafic roulier transmanche continuera à augmenter à long terme. La ligne Calais-Douvres restera le prin-

cipal trajet pour ce trafic. La création de ces deux nouveaux ports permettra de créer une capacité supplémentaire sur la ligne.

Développer le tourisme

Le représentant du Dover District Council a fait savoir son adhésion au projet Calais Port 2015. Il a expliqué que la seule problématique à ce stade, était de connaître la manière dont le trafic viendra. Par conséquent, il est crucial pour le Royaume-Uni et l'Europe, que les ports de Douvres et de Calais soient en mesure de répondre à la croissance future. Philippe Blet, le président de Cap Calaisis Terre d'Opale a développé le point de vue de l'agglomération par rapport au tourisme et au port de plaisance. Il a évoqué les liaisons entre le port et la ville intégrant la notion de développement durable, l'accessibilité du réseau ferroviaire fret mais aussi le ferroviaire voyageurs et des services en adéquations avec le projet.

Y.G.



Les représentants du Conseil régional ont répondu aux réponses.



Le public était venu en nombre.

Jacques Gounon, P.-D.G. d'Eurotunnel « Des prévisions irréalistes conduisent à des catastrophes »

« Il est clair qu'Eurotunnel est malheureusement bien placé pour souligner à quel point des prévisions irréalistes peuvent conduire à des catastrophes, à des vrais drames. » En plein débat public sur Calais port 2015, le P.-D.G. de l'opérateur ferroviaire se veut prévenant. Des prévisions irréalistes ont mené Eurotunnel au bord de la faillite. Jacques Gounon craint que le projet d'extension du port ne soit trop ambitieux. C'est ainsi qu'il rappelle les déboires du lien fixe : « Le tunnel a été surinvesti. Il est utilisé aujourd'hui à la moitié de sa capacité. Je souhaite que le port de Calais, qui doit se développer, ce qui me paraît normal, se développe de manière concrète et pragmatique autour de projets réalisables. Le pire serait qu'à un moment donné on estime que le trafic envisagé n'est pas là et qu'aucun investissement ne soit fait à Calais. »

Jacques Gounon ne remet pas en cause l'ambition des Calaisiens. Le P.-D.G. de l'entreprise franco-britannique met cependant en garde ses compatriotes. Il craint que les Anglais ne soient, eux, excessifs dans leurs prévisions : « Le vrai problème du port de Calais est que de mon point de vue les prévisions du port de Douvres telles que nous les avons

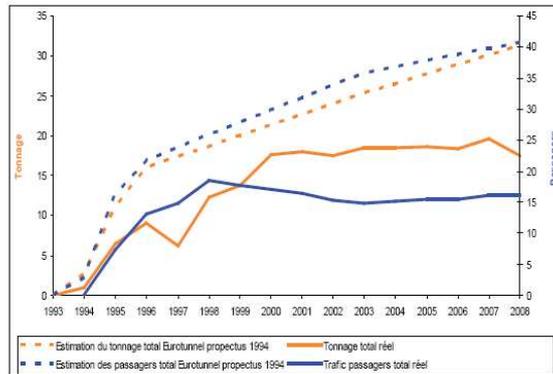
vues ce soir [jeudi] lors de la réunion du débat public Calais port 2015 qui s'est tenue à Coquelles, (NDLR) sont, elles, par contre clairement irréalistes. »

« Le port de Calais peut avoir sa propre autonomie »

Quand les Britanniques parlent de ports jumeaux pour évoquer le lien qui unit Calais et Douvres, Jacques Gounon invoque une indépendance possible : « Le port de Calais peut avoir sa propre autonomie, sa propre attractivité. » Avant de défendre sa paroisse : « Le plus fondamental pour le développement du port de Calais est que le port de Calais, la ville de Calais, le Calaisis soient reliés à une infrastructure ferroviaire renforcée, infrastructure qui n'existe pas aujourd'hui dans le Nord - Pas-de-Calais et qui est un handicap pour le Calaisis. »

Jacques Gounon
« Le vrai problème du port de Calais est que les prévisions du port de Douvres sont irréalistes. »

Le P.-D.G. estime que l'extension du port de Calais ne doit pas être numbriliste mais se faire conjointement avec Boulogne, Dunkerque et Eurotunnel : « Le projet doit être vu de façon plus globale, intégrer les quatre ports de la Côte d'Opale et doit avoir une interaction très forte avec le réseau ferroviaire arrière. » Jacques Gounon gage que le projet sera établi sur la base de données réalistes



Les prévisions du trafic d'Eurotunnel étaient loin de coller à la réalité.

et actualisées, qu'il intégrera les capacités existantes en vue d'un développement complémentaire des quatre ports sans déstabiliser le marché déjà fortement « impacté ».

Développer le ferroviaire

Le développement du ferroviaire tel que rêvé par Jacques Gounon implique la nécessaire interconnexion des quatre ports du littoral à un véritable réseau ferroviaire. Le P.-D.G. évoque « le doublement et l'électrification d'une desserte ferroviaire portuaire Calais-Dunkerque [et] la mise à disposition en quantité suffisante de sillons de qualité pour le fret ». Et Jacques Gounon de conclure : « Je soutiens l'extension du port de Calais

mais je dis soyons réalistes et pragmatiques. » Le P.-D.G. attire met en garde les porteurs du projet Calais port 2015 en insistant sur quatre points qu'il estime fondamentaux : « Eurotunnel attire l'attention des acteurs sur les précautions à prendre en matière de prévisions de trafic. Eurotunnel rappelle la nécessaire complémentarité des activités des quatre ports du littoral. Eurotunnel affirme que le projet doit intégrer impérativement des infrastructures ferroviaires et routières adaptées. Eurotunnel souhaite que le projet s'inscrive harmonieusement dans notre environnement, atout du Calaisis. »

A.T.H.

Jean-Marc Puissesseau, président de la CCI Calais

Sauver Boulogne pour faire Calais Port 2015

Comme analysez-vous les propos de Jacques Gounon ?

« Les 100 millions de tonnes que l'on nous reproche ce sont des statistiques, et ces statistiques ne sont en aucun cas trop optimistes... Les prévisions qu'ils ont faites pour le tunnel voici 20 ans, je ne sais si elles étaient aussi précises. Nos études sont réalisées par des bureaux spécialisés et on a beau dire ce que l'on veut, rien que par l'augmentation démographique, il y aura une hausse du trafic. »

Vous semblez satisfait de la tenue de cette réunion à Eurotunnel ?

« J'ai quand même retenu que Jacques Gounon nous mettait en garde sur certains points, mais qu'il n'est pas contre Calais Port 2015. »

A deux tiers de parcours des débats publics, les villes voisines et la société concurrente ne sont pas opposées à Calais Port 2015...

« Ce qui prouve qu'il y a un esprit Côte d'Opale et que je suis très heureux et très fier d'y avoir participé. Quand j'entends au cours de toutes ces réunions de l'importance de ce projet, une analyse venant même de ceux qui critiquent, je me demande, si nous n'avions pas engendré ce projet, de quoi nous aurions parlé à Calais... Tout le monde s'y raccroche, la Région, la façade littorale. »

Vous le martelez, Calais Port 2015 est le projet le plus important des dix ou



Jean-Marc Puissesseau est fier de son projet Calais port 2015.

quinze prochaines années...

« Ce chantier, au-delà des travaux, va inévitablement nous permettre de trouver de nouveaux trafics, c'est certain. Il va inévitablement permettre l'implantation de nouvelles sociétés liées directement ou indirectement avec le transmanche. Depuis 2000, Dentre-angle veut investir, mais il n'investit pas. Aujourd'hui, il le fait. Deret qui est un important logisticien, a décidé

d'acheter un terrain, je suis certain que Calais Port 2015 est le facteur déclenchant. Je suis content que Philippe Blet, le président de Cap Calais, annonce l'achat de terrains pour équiper des zones. Tout cela est concomitant. »

Mais Calais Port 2015 se fera si la société portuaire se fait

« La société portuaire doit se faire... C'est la seule réponse à toutes les questions que l'on se pose, sur l'avenir du

port, des concessions, sur les travaux. Il y a un problème, qui est à résoudre, c'est la rentabilité du port de Boulogne. L'audit financier confirme ce que l'on savait, le port de Boulogne est en très grande difficulté ! Il faut que l'on voit pourquoi il a de si mauvais résultats. Pourquoi il perd de l'argent, cette année certainement 5 millions d'euros. Cela ne peut pas se poursuivre car Calais n'a les moyens de pallier au déficit de Boulogne. Certains vont me dire, ils ne font pas assez de transmanche. C'est un pari risqué. Les opérateurs qui sont sur le marché n'ont pas envie de perdre des parts de marché en faveur d'un nouvel intervenant qui serait à Boulogne. Il faut essayer de voir quels sont les trafics que l'on peut initier voire même quels types de trafics transmanche peuvent être implantés sur Boulogne. Ce port a une configuration différente de notre. Beaucoup plus que le fret, c'est le service passager et le port de plaisance qui devraient les intéresser. Il faut trouver les moyens pour remettre à flot le port de Boulogne pour qu'il ne soit pas un handicap au fonctionnement de cette société portuaire Calais-Boulogne, ni à la capacité de celle-ci à financer Calais Port 2015. »

Philippe HENON

Vos réactions sur www.nordlittoral.fr