

À BOULOGNE-SUR-MER, UN DÉBAT DES "FRÈRES DE LA CÔTE"

Le port de Calais déborde à Boulogne

► Morgan RAILANE

Les débats publics sur le projet portuaire calaisien se poursuivent. Après le Calaisis et le Dunkerquois, le public s'est déplacé chez l'éternelle voisine et rivale, Boulogne-sur-Mer. Il faisait parfois penser à maître Capello, le président de la Commission particulière du débat public. Pierre-Frédéric Tenière-Buchot a tenté de donner à la salle le rôle majeur que lui réserve théoriquement la procédure du débat public. Mais force est de constater que les initiés du dossier ont été les principaux orateurs de la soirée du 22 octobre dernier qui se déroulait dans l'amphithéâtre de Nausicaà.

Le projet du port de Calais 2015 en débat à Boulogne-sur-Mer, quelle affiche ! Rivaux depuis des lustres, les deux CCI ont eu des moments d'accalmie : lors de l'annonce de l'accord des deux chambres pour fusionner, quand les services tourisme se sont mis à travailler ensemble, ou encore quand les présidents respectifs ont annoncé leur volonté de fonder une société portuaire. Las ! Les nuages revenaient régulièrement, sur la question portuaire essentiellement. Pendant que Calais construisait son projet d'agrandissement, Boulogne-sur-Mer opérait un intense lobbying auprès du Conseil régional afin qu'il investisse dans son port. Ce sera la réalisation d'une passerelle destinée au transport de passagers et au fret. La CCI de Calais n'avait pas apprécié cette concurrence fondée sur la subvention régionale. Les relations sont depuis à

fleuret moucheté. C'est dans ce contexte que la réunion du débat public s'est tenue à Boulogne-sur-Mer. Le débat public sur le port a l'intellectuel mérite de bousculer l'ordre des positions des acteurs du littoral. A titre d'exemple, on notera celle du parti communiste de Boulogne-sur-Mer qui a pris publiquement, lors de ce débat, une position contre le projet alors que sa section sœur calaisienne est pour. Membre du conseil portuaire à Boulogne-sur-Mer, Michel Fontaine a le premier dénoncé "un chantier pharaonique. Avec sept nouvelles passerelles. (...) Un coût estimé à 450 millions d'euros mais qui atteindra sûrement 650 !". Poursuivant une critique en règle du projet régional, il a ajouté : "C'est un faux problème d'agrandir le port de Calais, une hérésie en termes d'aménagement du territoire." Pointant l'argument du trafic, l'orateur a fait remarquer que "le tunnel n'était qu'à 50% de sa capacité, le port de



Philippe Mariette présentant le cahier d'acteur du Pays du Calaisis.

Dunkerque a de nombreux quais inutilisés". Questionnant ensuite les conseillers régionaux présents devant la tribune, l'homme a interrogé : "Est-il raisonnable de concentrer tout le trafic sur un seul port ? Est-ce écologique ?". La concurrence à deux est déjà compliquée, qu'en sera-t-il à trois ? Francis Leroy a posé des conditions avant de fusionner : qu'un Dunkerquois attendue pour sa paroisse, le ne préside pas aux destinées du port et que Dunkerque logne peut accueillir du trafic. Certains voudraient nous voir confinés à la pêche mais Boulogne a besoin d'élargir ses activités." La querelle avait été relancée les jours précédant la réunion publique. Francis Leroy, président de la CCI de Boulogne-sur-Mer, avait dénoncé à la presse calaisienne, Jean-Marc Puissesseau, et dunkerquois, Dominique Naels, ont commencé à lui donner raison. Appuyé par les Dunkerquois, Jean-Marc Puissesseau devrait diriger la société portuaire pendant une année font l'objet de dissensions littorales. Inscrite dans un calendrier consulaire (les CCI doivent le siège sera établi

►►► dans le Calaisis. Mais que restera-t-il alors à Boulogne ? peut légitimement se demander Francis Leroy. La parité dans la société portuaire... Et la vice-présidence pour Francis Leroy. Voilà pour le contexte de la réunion du 22 octobre dernier. Evidemment, tous les intervenants se sont prononcés pour ce projet (à l'exception du PC de Boulogne). Litanie invariablement répétée par les conseillers régionaux : l'union fait la force. Si la paix des ports et des chambres est à la portée des acteurs, il en passera plus sûrement par les contributions qu'ils apporteront au débat.

Les amis du fer doutent de la crédibilité du projet. Depuis le début de la procédure, la plupart des acteurs consultés auparavant ont apporté leurs contributions à travers des cahiers d'acteurs : Conseil régional, CCI de Calais, SNCF, section régionale de conchyliculture, Association de défense de l'environnement du Calaisis, Eurotunnel, Conservatoire du Littoral, Ville de Calais, conseil de développement de l'agglomération du Calaisis, Pays du Calaisis, Verts du Nord-Pas-de-Calais, Conseil économique et social de la région. D'autres devraient suivre et ont contraint le président Tenière-Buchot à organiser d'autres réunions face à l'inflation de textes. Parmi eux, les acteurs ferroviaires avancent quelques propositions intéressantes. La SNCF pose la question : "Calais port 2015, de nouvelles opportunités pour le groupe SNCF ?" L'opérateur public français rappelle quelques principes : "Le transport ferroviaire ne devient économiquement viable qu'au-delà d'un seuil d'activité critique. Là où le prix du camion est

schématiquement proportionnel au volume de fret transporté, il n'en va pas de même pour le train (...) qui se caractérise par des coûts fixes importants." Moyens humains, matériels et installations lourdes comme l'infrastructure... Le train est particulièrement adapté pour l'industrie qui nécessite des volumes importants et une grande régularité. A Calais, la SNCF utilise fortement l'axe ferroviaire Nord-Est qui court le long de la frontière belge jusqu'en Alsace et en Allemagne. Mais "les trafics ferroviaires effectivement réalisés sur Calais demeurent modestes, surtout si on les compare à ma situation dunkerquoise", rappelle l'opérateur : 54 000 tonnes de fret transportées à Calais contre 13,3 millions de tonnes à Dunkerque en 2008... Et la SNCF de conclure implacablement : "La prépondérance des ferries dans le port de Calais favorise largement le mode routier." Quant aux développements futurs, la SNCF propose d'investir en finesse : "Sur Calais, la création d'une nouvelle desserte ferroviaire par l'est et la mise en place d'une plate-forme multimodale au sein du port auraient des effets très bénéfiques et faciliteraient le report modal vers le fer. Cependant, ce report ne concernera que les trafics pertinents. Ainsi, à court terme, cette évolution ne sera sensible que si le port parvient à attirer de nouveaux trafics maritimes, les flux convoyés par ferries étant intrinsèquement difficiles à capter." Solution à petite échelle, la SNCF avance l'idée de créer un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) pour les trafics ferroviaires courts afin de massifier les volumes et d'atteindre un seuil équilibré. L'argument des volumes



Le débat, qui s'est déroulé dans l'amphithéâtre de Nausicaä, a accueilli une centaine de personnes.

est repris par Eurotunnel qui déclare dans son cahier d'acteur que le projet Calais port 2015 est "important" mais qu'il doit être "précisé".

Un audit des ports qui doit donner le la. L'argument principal réside dans l'évolution du trafic. "En 2008, près de 3,5 millions de poids lourds ont emprunté le détroit transmanche par Calais (1,7 million), Dunkerque (0,5 million) et le tunnel sous la Manche (1,3 million). Le territoire a exprimé la volonté que le système logistique de Calais, constitué du port maritime et du tunnel, puisse traiter 100 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2015. Compte tenu des trafics actuels, il faudrait une augmentation de 81% pour arriver à 100 millions de tonnes. Cela semble clairement irréaliste, surtout dans le contexte économique actuel." Pour l'opérateur transmanche, la surestimation est un risque "majeur pour l'équilibre économique du projet". Et de prêcher pour une réelle interconnexion des quatre ports du littoral (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et le tunnel) au réseau ferroviaire. Premier pas vers

une amélioration du projet, "le doublement et l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque pour une desserte ferroviaire portuaire" sont indispensables. En conclusion, Eurotunnel prévient les promoteurs du projet en attirant leur attention sur "les risques de prévision de trafic trompeuses, la répartition des activités des quatre ports du littoral, l'accompagnement impératif des infrastructures ferroviaires". Pour reprendre le projet, Eurotunnel ne craint pas de conseiller de renommer Calais port 2015 "Calais port 2025". Peut-être manque-t-il également une pièce importante dans un dossier conséquent. L'audit des ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer serait bienvenu aux débats. En cours de validation, il n'a pas encore été rendu public par le Conseil régional, son commanditaire.

1. Le président du Conseil régional, Daniel Percheron, a déclaré qu'elle devrait le jour avant la fin de l'année.
2. Calais et Boulogne-sur-Mer comptent 60% des ressortissants entrepreneurs de la Côte d'Opale.
3. La CCI de Dunkerque pèse les 3/5 du total des budgets des CCI du littoral.