

Le débat public est terminé : le plus dur va commencer

Lundi soir avait lieu à l'hôtel de ville la neuvième et dernière réunion du débat public sur Calais Port 2015. L'immense implication des acteurs et de la population ne doit pas faire oublier les grandes failles du projet, selon les organisateurs du débat.

PAR BRUNO MALLET
calais@lavoxdunord.fr
PHOTOS JEAN-PIERRE BRUNET

Un succès populaire.- Plus de quatre cents personnes ont encore assisté à l'ultime réunion du débat public, lundi à l'hôtel de ville de Calais. Une affluence qui confirme le succès rencontré par ce débat. « Deux cent cinquante personnes en moyenne par réunion, c'est très bien », tranche Pierre-Frédéric Teniere-Buchot, président de la commission particulière du débat. De même, les contributions ont été nombreuses : « On attendait une quinzaine de cahiers d'acteurs, on friserait la quarantaine », se félicite le président de la commission.

Les bons points.- L'aspect environnemental du projet a été largement et correctement abordé tout au long du débat. Cette thématique a fait l'objet de très nombreuses contributions, et le maître d'ouvrage comme le concessionnaire du port ont pu apporter des garanties. De même, le débat a permis d'éclairer sur les aspects techniques du projet.



Pierre-Frédéric Teniere-Buchot a dirigé en tout 34 heures de débat public.

« À Paris, on parle du port du Havre, on parle du port de Fos, jamais de celui de Calais. Ce n'est pas sain. »

Les grosses failles.- En revanche, le débat public n'a pas permis de faire la lumière sur des aspects pourtant capitaux du projet Calais Port 2015. La gouvernance, d'abord : « On ne sait pas qui fait quoi, regrette Pierre-Frédéric Teniere-Bu-

chot. La société portuaire va-t-elle se faire ? » Il n'a pas échappé au président de la commission particulière que les quatre ports (Boulogne, Calais, Dunkerque et Eurotunnel), derrière des discours de circonstance, ont toujours du mal à agir en partenaires.

Et surtout, l'aspect financier du projet a laissé la commission sur sa faim. « Nous n'avons que très peu de données sur la rentabilité du projet, sur la capacité à emprunter. Nous n'avons qu'une seule hypo-

thèse sur les prévisions de trafic... Tout cela mériterait différents scénarios. Enfin, et ce n'est pas le moindre des soucis, je n'ai vu personne de l'Europe ou du ministère des Finances associé au projet. À Paris, on parle du port du Havre, on parle du port de Fos, jamais de celui de Calais, ce n'est pas sain. Tout cela semble manquer de lobbying, de promotion en haut lieu. » Bref, pour Pierre-Frédéric Teniere-Buchot, le plus dur reste à faire. ■

► ET MAINTENANT ?

La procédure de débat public proprement dite s'achève le 24 novembre. Les cinq membres de la commission particulière vont rédiger un compte rendu, dont ils ont donné les grandes lignes lundi soir, qu'ils soumettront à la commission nationale du débat public.

Celle-ci donnera un avis sur ce compte rendu, le 6 janvier, puis rédigera un bilan. Il s'agira d'un document très court (trois pages tout au plus), donnant au maître d'œuvre (en l'occurrence la Région) des indications sur ce qu'il reste à améliorer sur le projet pour pouvoir prétendre passer à la phase suivante. Ces indications sont contraignantes.

Le maître d'œuvre aura ensuite trois mois pour réfléchir sur ce bilan, et prendre une décision quant à la poursuite, ou non, de ce projet. « Il est possible que nous fassions courir ce délai de trois mois à partir du 22 mars, puisque le 21, ce sont les élections régionales », précise Pierre-Frédéric Teniere-Buchot. La Région décidera, ou non, de poursuivre le projet. Dans l'affirmative, on passera ensuite au stade de l'enquête publique, de l'enquête administrative, puis au lancement des travaux... ■

Les réserves balayées

Les porteurs du projet ont souligné l'importance et la qualité du débat public (« Personne ne pourra dire qu'il n'a pas pu s'exprimer », a justement résumé Natacha Bouchart, « un remarquable exercice de démocratie », pour Charles François). Mais les réserves émises par la commission particulière, notamment sur le dimensionnement et le manque de prévisions, ont été balayées. « Un esprit Côte d'Opale est en train de souffler », croit ainsi savoir Jean-Marc Puisseuseau. Charles François, conseiller régional (PS), précise que les prévisions de hausse de trafic qui justifient le pro-

jet sont « en-deça » des études européennes. Mais c'est Daniel Percheron, président de Région, qui a conclu avec fougue : « Pendant quarante ans, nous nous sommes réunis pour parler de nos malheurs, ce n'est pas tous les jours qu'on parle de projets comme ça. Merci aux Calaisiens de parler au futur, de tutoyer l'avenir. La gouvernance ? Elle est évidente. Les investissements ? Nous les financerons. Parce que notre région a le 21^e PIB par habitant sur 22, nous n'avons pas le temps d'attendre : Calais Port 2015 se fera. » ■

► EN CHIFFRES

2 500

Le nombre de personnes ayant assisté aux neuf réunions du débat public.

38

Le nombre de cahiers d'acteurs rédigés par les personnes morales concernées par le projet. La commission particulière du débat public en attendait une quinzaine.

400

Le nombre de personnes ayant rendu visite à la permanence de la commission, place d'Armes, qui devrait fermer ses portes à la fin du mois.



ÉCHOS

calais@lavoixdunord.fr

Wouaf

La commission particulière du débat public avait un rôle d'organisateur, d'arbitre... mais aussi d'aiguillon. Solliciter des acteurs importants pour qu'ils participent au débat, faisait également partie de ses attributions. « *Ainsi, il a fallu se donner beaucoup de mal pour que les acteurs ferroviaires participent* », reconnaît le président Pierre-Frédéric Teniere-Buchot. A-t-il dû utiliser la menace ? « *Non, à la commission, on ne mord pas, on aboie.* » Mais très fort, visiblement.

Urbi, orbi et Calais 2015

Pierre-Frédéric Teniere-Buchot estimait donc indispensable la participation au débat de la SNCF et de RFF (Réseau ferré de France). « *Tout cela est à notre appréciation. Nous aurions aussi bien pu solliciter Bruxelles, Londres, l'ONU ou le Saint-Siège, mais nous n'avons pas jugé utile de le faire.* » Dommage, Jean-Marc Puisseuseau discutant avec Benoît XVI sur la fusion des ports et la multiplication des pains, cela aurait valu le coup d'œil.

Jacques Gounon, plus fort que le pape

Pierre-Frédéric Teniere-Buchot n'a donc pas vu le pape. En revanche, il a vu Jacques Gounon. Et pour le président de la commission du débat public, c'était plutôt une apparition, tant le PDG d'Eurotunnel lui a fait forte impression. « *Ce projet manque de lobbying, de promotion, d'une véritable instance stratégique. C'est un Monsieur Gounon qui manque dans ce projet-là* », a tranché Pierre-Frédéric Teniere-Buchot. Pas sûr que l'intéressé soit candidat.