

07 octobre 2009 – Mensuel

Le regard de l'ADECA sur le projet "Calais port 2015"

Résumé
des principales
revendications

• L'ADECA participe activement au débat sur le projet Calais port 2015. Elle met des garde-fous à l'inquiétant consensus général des décideurs locaux, régionaux et préfectoraux. Le calendrier des réunions publiques nous emmènera à Dunkerque le 12 octobre au pavillon des maquettes à 19 h 30 pour évoquer l'aspect... environnement ! L'ADECA sera de toutes les réunions pour faire entendre sa voix.

• **ERAS METAL, une épée de Damoclès sur le projet !**

De vives inquiétudes ont été suscitées par la demande d'implantation de l'usine Eras Metal (classée Seveso seuil haut) qui s'installerait en bordure de la zone actuelle d'embarquement des ferries avec pour objectif de retraiter des poussières d'origine métallurgique. Le projet Calais port 2015 n'évoque pas l'installation probable et pourtant... Une simulation de rejets accidentels intempestifs de poussières situe leur concentration maximum sur le secteur de l'ancien site de l'hoverport !

• **Un impact prévisible : la dégradation de la qualité de l'air**

Peut-on dire que la qualité de l'air est "satisfaisante" quand le taux de poussières fines respirables est particulièrement élevé sur la zone du port ? Citant une ancienne étude du SPPI, le document dit de façon très floue : « les navires en escale au port de Calais ont

une influence relative sur la qualité de l'air de Calais ». Tous les riverains savent que cette influence est importante, et les relevés des capteurs d'ATMO, le confirment... Le capteur de l'EREA a enregistré en 2008 les relevés les plus élevés en dioxyde de soufre de tout le littoral Flandres Côte d'opale !

Ce qui est en cause, c'est la qualité des carburants utilisés par les ferries et les rejets aériens qui en résultent. Et ce, 100 fois par 24 h. Les ferries utilisent un fuel lourd très polluant pendant les traversées et à l'escale leurs moteurs continuent de tourner avec un fuel moins polluant. Or des solutions sont déjà appliquées dans des pays plus respectueux de l'environnement : carburants améliorés, moteurs équipés de filtres à poussière, fonctionnement à l'électricité lors des escales.

• **L'environnement urbain et routier**

Calais est et sera de plus en plus exposé aux pollutions routière (chaque jour 9000 camions transitent par Calais), industrielle, maritime ("rail de la mer du Nord" : 400 à 600 navires chaque jour), due aux mouvements des ferries.

Tout ce qui peut permettre une économie de ces mouvements est a priori bon à prendre : ainsi, le projet envisage de mettre en service une voie ferrée moderne desservant le port et reliée à Dunkerque. Cette initiative coûteuse éviterait de saturer le port, la ville et ses alentours de camions de poids lourds plus ou moins dangereux, constituant à nos yeux le danger n°1 à Calais et sur ses axes routiers. Ainsi le nouveau port de Calais constituerait un exemple par ses infra-structures, sa réglementation. Si l'ADECA n'a pas de garanties sur la priorité donnée au transport ferroviaire et aux plates-formes multi-modales en amont, nous nous opposerons à l'extension du port.

• **Les incohérences et les manques**

Nous n'avons pas entendu parler de chantier HQE, ni de démarche de type Programme d'Activités Labellisées pour la Maîtrise de l'Environnement et encore moins de cadre de vie pour les riverains de l'éventuel chantier. Il devrait pourtant préfigurer la volonté d'une région toute entière d'être un modèle dans la préservation de l'environnement. Il doit constituer, en tant que porte d'entrée majeure du vieux continent, un exemple de développement durable, tout en prenant en compte les conséquences des erreurs d'un passé proche.

L'extension de l'aérodrome Calais-Marck, une ineptie

estime l'Association de Défense contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport de Marck (ADECEMAM).

Les résultats d'une enquête menée en 2002 étaient sans ambiguïté. En voici quelques extraits :

- Situation difficile au cœur d'une zone bien équipée en aéroports et en infrastructures (route, fer).
- Le fret se concentre près des bassins de consommation. Les intégrateurs sont fidèles à un hub.
- L'offre de lignes régulières passagers à moins de 2 heures est abondante (Charles De Gaulle, Lille)
- Le désenclavement autoroutier (A 16) contribue à l'attractivité de Roissy et Lille.
- Le TGV limite l'intérêt de l'avion pour des distances moyennes mais permet d'étendre l'hinterland aux trois capitales pour des vols internationaux.

Du point de vue environnement le constat est tout aussi négatif : orientation de la piste qui oblige à survoler la ville de Marck et la zup de Calais, plan d'exposition au bruit non approuvé.

Depuis cette enquête un lotissement de 600 logements est en construction au bout de la piste d'envol. Une pétition contre l'extension a recueilli, parmi les logements (environ 300) déjà habités 184 signatures sur les 202 personnes contactées. Les habitants des Escardines à Oye-Plage ont spontanément recueilli 79 signatures. Mais qu'importent pour nos élus, les quelques centaines de milliers d'euros de déficit annuel et les 12 à 15 millions d'euros de travaux pour agrandir la piste, c'est le contribuable qui paie. Notre association reste vigilante.

ADECEMAM - Tél. 06 70 97 52 87

Blog : <http://adecenam.skyrock.com/blog/>