

Débat public **Calais Port** 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°28

139, Terre Plein Guillain
59140 Dunkerque
Tél. : 03 28 20 96 54
Fax : 03 28 20 96 57
www.conseil-developpement-durable-dk.fr/

Contribution du Conseil de développement durable de l'Agglomération Dunkerquoise

Le Conseil de Développement Durable de l'Agglomération dunkerquoise a pris connaissance du dossier du projet Calais Port 2015, dans une perspective qui intègre aussi les ambitions du port de Boulogne et celles du tunnel sous la Manche.

En effet, l'avenir de l'activité portuaire de la **Côte d'Opale, façade maritime de la Région Nord-Pas de Calais**, constitue

le champ de référence des réflexions et questions que le Conseil soumet dans le cadre du débat public Calais Port 2015.

C'est à cette mesure que le Conseil apprécie la volonté du Calais et de la Région de moderniser, sécuriser et développer le trafic transmanche.



Assemblée de démocratie participative associant les représentants des milieux socio-professionnels, associatifs et citoyens de notre agglomération, le **Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise** a été saisi sur le projet "Calais Port

2015" par le Président de la Communauté urbaine le 6 octobre 2009.

Le rôle du Conseil est de faire émerger une parole, conseiller les élus de la Communauté urbaine au travers d'avis, propositions, contributions sur tous sujets concernant l'avenir du

territoire de l'agglomération dunkerquoise. Le Conseil a donc examiné avec attention le dossier du débat public et souhaite que ses travaux puissent servir la réflexion collective, pour le développement équilibré de l'agglomération dunkerquoise et de la Côte d'Opale.

La complémentarité économique de l'ensemble portuaire régional

Le Conseil s'est tout d'abord étonné de la faible part faite dans le dossier du débat public à la complémentarité entre les ports et le lien fixe (pages 15 à 20). Par exemple, on ne perçoit pas clairement l'articulation faite avec les projets de développement du Grand port maritime de Dunkerque.

Le dossier indique que le site actuel du port de Calais ne permet plus de répondre à la croissance : cette affirmation est-elle étayée par des études de marché récentes, ou par des pré-engagements d'armateurs ? Les études de marché présentées en réunion du débat public se basent sur un très fort développement du trafic de camions, corollaire au port de Douvres. Les prévisions de trafic de Douvres sont-elles en adéquation ?

L'évolution du coût des matières premières, et notamment du pétrole, ainsi que les objectifs de réduction des gaz à effet de serre liés au réchauffement climatique provoquent dès à présent des relocalisations d'activité à l'échelle mondiale, et donc une baisse des flux de transports. Le Conseil s'interroge donc quant à la pertinence de ces investissements à long voire moyen terme : dans un contexte

où le marché du transport maritime est volatil, les clients sont les décideurs, la concurrence des ports du Benelux est très présente... la question d'un éventuel sur-dimensionnement des capacités des ports du Nord-Pas de Calais ne peut être éludée.

Enfin, si le Conseil partage la volonté du Conseil régional de renforcer les capacités portuaires dans le Nord-Pas de Calais, il constate que les infrastructures portuaires existantes de la Côte d'Opale ne semblent pas saturées, en matière de trafic transmanche.

La complémentarité affichée dans le dossier sur les trois ports devrait inciter à utiliser et à optimiser en priorité les capacités existantes plutôt qu'en créer de nouvelles, qui risqueraient de créer de la concurrence régionale au profit des ports du Benelux, tout en posant la question de l'efficacité des deniers publics.

En effet, la question du développement du marché de conteneurs et vracs liquides qui apparaît en fin de document comme solution alternative (au cas où le transmanche n'aurait pas l'essor escompté) apparaîtrait clairement, pour le Conseil, comme redondant en matière d'investissements.

En résumé, même si le Conseil reconnaît comme légitime la volonté de modernisation du port de Calais pour son trafic transmanche pour lequel la place de leader de Calais ne saurait être contestée, il estime que ce projet ne doit pas être sur-dimensionné. Pour cela, il insiste sur la nécessaire complémentarité économique de l'ensemble portuaire régional, déterminante compte-tenu des investissements publics en jeu, qui doit donc se décliner :

> **Au regard des flux maritimes (transmanche, cabotage européen, intercontinental) et par type de trafics (marchandises en vrac, conteneurs, remorques, passagers...);**

> **Dans les services, la promotion, le marketing mais aussi l'outillage, les immobilisations et leur gestion ;**

> **Dans le positionnement économique et l'optimisation des investissements publics et privés, dans une prospective particulièrement incertaine de l'évolution des flux maritimes et de la localisation des générateurs de trafic.**

Pour une performance durable et sûre de la logistique des ports

Le dossier du débat public semble justifier les investissements prévus par le développement du transport accompagné. Dans le cas où ce développement connaîtrait l'essor prévu, peut-on raisonnablement imaginer que les infrastructures actuelles ou prévues soient adéquates et suffisantes ?

> Trafic routier :

Si les prévisions de trafic de Douvres étaient en adéquation avec les études de marché présentées par la Région Nord-Pas de Calais, l'augmentation du trafic routier interrogerait la question de la capacité des infrastructures anglaises et françaises à absorber ce trafic.

Le Conseil est préoccupé par cette ambition d'augmentation du trafic routier dans la mesure où le Dunkerquois souffre déjà des nuisances et risques liés à un trafic conséquent de poids lourds sur l'A16 (le contournement de Dunkerque n'est toujours pas réalisé). A noter qu'une partie du trafic de l'A26 se reporte sur l'A25 (par l'A16) en raison de sa gratuité... même si la prochaine écotaxe envisagée sur les autoroutes non concédées (A16 et A25) risque de nuire à la compétitivité du port de Dunkerque pour les trafics depuis la métropole, au profit de Zeebrugge (caractérisant ainsi une distorsion de concurrence qu'il appartient à l'Union européenne de contrecarrer).



Un réseau routier dense



Infrastructures fluviales Dunkerque : débouché maritime du canal Seine Nord Europe.



Infrastructures ferroviaires : mieux raccorder Calais et Dunkerque

> Trafic fluvial :

A partir de Coulogne, le canal de Calais, assurant l'accès au port par le bassin Carnot, est plafonné à 300 tonnes... Le Conseil ne voit donc pas comment le port de Calais pourrait générer un tel trafic fluvial supposé.

En revanche, il considère que la voie d'eau, avec la réalisation du canal Seine Nord Europe, ouvre au grand gabarit (de 1 500 à 4 400 tonnes) l'arrière-pensée des ports de la Manche et de la Mer du Nord (par les raccordements nécessaires, le relèvement des ponts, plates-formes logistiques). C'est là un ouvrage indispensable au développement économique régional, respectueux de l'environnement.

> Trafic ferroviaire :

Si le document fait la part importante au ferroviaire, on ne sait pas vraiment grâce au dossier quel trafic doit se faire sur le Port de Calais, encore moins au regard des capacités d'Eurotunnel qui affiche n'être qu'à 50% de ses capacités.

Le doublement des voies, l'électrification, les contournements des secteurs habités les plus exposés, ne doivent pas être sous-estimés afin de permettre la diversité des usages et des vitesses, (TER, marchandises, TGV, autoroutes ferroviaires) tout en évitant d'accroître le problème du contournement de Lille (en particulier pour les sillons de fret indispensables au fonctionnement du Port de Dunkerque).



En résumé, l'ensemble des indicateurs du dossier semble orienter vers un trafic routier très important et contraire aux objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, en particulier le renforcement du réseau fluvial et ferré (notamment fret).

Le Conseil se demande donc si la Région Nord-Pas de Calais aura toujours les capacités de moderniser et électrifier la ligne ferroviaire Dunkerque-Calais, posant plus largement la question de l'armature ferroviaire de la Côte d'Opale... pour laquelle des investissements importants auraient une large justification.

Le Conseil continue donc également de soutenir le raccordement au canal Seine Nord Europe (et par conséquent le relèvement des ponts etc.) et souhaite que tous les efforts soient dirigés en ce sens.

Une approche environnementale de l'ensemble de la Côte d'Opale :

Le Conseil s'étonne que différentes variantes d'aménagement aient pu être proposées en faisant abstraction des incidences possibles sur le trait de côte, les études de modélisation n'ayant pas été engagées au préalable.

Pour estimer l'impact environnemental du projet et ses incidences sur le Dunkerquois, le Conseil estime donc indispensable :

➤ d'attendre les résultats des modélisations

et simulations des incidences des différents projets sur l'ensemble du trait de côte,

➤ que ces études soient faites jusqu'à la côte belge,

➤ en tenant compte des dernières conclusions du GIEC, qui seront révélées au prochain sommet de Copenhague.

En attendant ces résultats d'études pour se prononcer sur les aspects environnementaux

du projet, le Conseil préconise de veiller à ce que les mouvements sédimentaires **n'accroissent pas en particulier l'ensablement de la zone d'attente des bateaux et du chenal d'accès au port ouest de Dunkerque.**

Par ailleurs, il serait probablement intéressant d'intégrer une réflexion sur la production d'énergie à partir des mouvements marins et éoliens.



Le Conseil de développement, expression de la société civile dunkerquoise, rejoint par ailleurs les conclusions de la société civile régionale, exprimées dans le cahier d'acteurs n°12 :

"Le CESR soutient la volonté du Conseil régional d'investir sur les ports de la façade maritime du Nord-Pas de Calais sous réserve que les prévisions de trafics et de marchés justifient ces équipements de la manière la plus fiable.

Les investissements et les politiques commerciales des grands acteurs de la façade doivent être coordonnés, et pour cela, des instances de gouvernance ad-hoc mis en place.

Le projet doit s'inscrire dans un schéma régional cohérent d'aménagement portuaire tenant compte de son insertion dans une problématique des échanges maritimes de dimension européenne et mondiale, appelée à de fortes inflexions à moyen et long terme."

Conclusion

Le Conseil estime nécessaire et légitime de préparer l'avenir de chacun des ports et du tunnel au mieux des capacités de développement et d'investissement de l'Union européenne, de l'Etat, de la Région, des collectivités locales et des organismes consulaires... en dépassant les différences de propriété des ports, de leur gouvernance, de leurs intérêts à court terme.

Al'opposé de surinvestissements conjoncturels sans visibilité économique, le Conseil de Développement Durable de l'Agglomération Dunkerquoise souhaite disposer d'une vision coordonnée et cohérente du développement portuaire sur la façade Nord-Pas de Calais, révélant des démarches stratégiques ciblées de moyen et long termes de la part des investisseurs privés et publics.

En conséquence de ces observations, le Conseil de Développement Durable de l'Agglomération Dunkerquoise souhaite que soient prises en compte les observations et les questions soulevées afin de pouvoir amender les textes soumis à consultation.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Pour tout contact

Commission particulière
du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

www.debatpublic-calais-port2015.org