

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°40



DDE du Pas-de-Calais
100, avenue Winston Churchill
62022 Arras SP7
www.pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Contribution des services de l'État

Le port de Calais est un port de dimension régionale, nationale et plus encore mondiale qui, pour rester concurrentiel et poursuivre son développement, se doit d'accroître son périmètre d'influence, notamment en procédant à l'extension de son emprise.

Il constitue en effet le premier port européen de voyageurs et de fret routier sur le continent ; il est le port symétrique et le partenaire privilégié de Douvres dont il représente 79% des passagers et 77% des unités de fret. Afin de répondre à la volonté régionale, partagée par une majorité d'acteurs, d'être une grande région maritime, face aux perspectives de maintien d'un trafic soutenu tant au niveau mondial qu'europpéen, en complémentarité avec les autres ports de Dunkerque et Boulogne, il est nécessaire aujourd'hui d'accroître les capacités portuaires du port de Calais : c'est là toute l'ambition de Calais Port 2015, auquel l'État souscrit pleinement.

Dès 2004, face au constat des limites de l'équipement portuaire actuel et de sa capacité opérationnelle amoindrie (eu égard aux potentiels de diversification et de croissance attendues), la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Calais et l'État, autorité portuaire à l'époque, ont engagé un important travail de réflexion. Fin 2006, la CCI de Calais était en mesure de diffuser le "Schéma directeur à moyen et long terme du Port de Calais" auquel le projet proposé aujourd'hui au débat fait écho en reprenant d'ailleurs un des scénarii de développement envisagé. Stratégiquement placé, constituant le débouché naturel des îles britanniques sur le continent européen, le port de Calais a déjà connu par le passé plusieurs accroissements de son emprise, conduits par l'État pour développer son activité.

A travers les successives lois de décentralisation, les régions ont vu un renforcement de leur rôle de coordination dans le développement économique. Dans ce contexte, la Région Nord Pas-de-Calais a saisi l'opportunité qui s'offrait à elle d'acquérir la propriété des ports de Boulogne-sur Mer et de Calais au 1^{er} janvier 2007 et de poursuivre leur extension. Celle-ci a donc repris le flambeau des services de l'État qui, depuis, se font un devoir de l'assister et de répondre aux sollicitations faites par les différents intervenants de ce projet.

Il est à souligner par ailleurs la qualité des débats entrepris et l'importance place accordée à la concertation publique sur l'extension et le développement du port de Calais, conformément aux modalités édictées par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

En effet les grands principes du développement durable et de protection de l'environnement, le principe de précaution, le principe de prévention ou de correction des atteintes, le principe du pollueur-payeur, ne peuvent être réellement mis en œuvre, efficacement et dans la durée, si on ne respecte pas le dernier principe : le principe de participation. En application de ce dernier, chacun a droit d'accès aux informations et doit être associé au processus d'élaboration des projets ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. C'est à cette condition que peut être mené à bien l'enrichissement du projet qui en découle et surtout la plus grande adhésion des différents acteurs : ceux qui vont le mettre en œuvre, ceux qui vont l'utiliser, ceux qui vont le développer dans le temps.



L'accord de l'Etat pour l'extension de l'emprise actuelle

Pour que Port Calais 2015 réponde aux attentes exprimées dans le projet, il est indispensable qu'il soit desservi par des infrastructures adaptées, tenant compte tout à la fois de la desserte intra et extra muros du port, et qu'une politique globale de transport efficiente soit mise en place.

Il convient ainsi de créer une liaison pertinente entre la ville et le port par des lignes de transport public régulières et facilement accessibles, mais également d'assurer une desserte interne des zones alliant rapidité, sécurité, écologie et économie. Les utilisateurs

du port ne pourront qu'y être sensibles, notamment au regard du coût du carburant, de la taxation carbone, des pollutions induites et du risque d'engorgement (s'il n'est envisagé qu'un seul mode de déplacement). Le développement et la mise en place de Plans de déplacement d'établissement (PDE) doivent être à ce même titre encouragés. Dans cette optique, l'actuelle révision du Plan de déplacements urbains du SITAC doit prendre toute sa place.

Il s'agira bien évidemment d'encourager également la multimodalité, l'inter-modalité et de

tendre vers des modes de transport plus écologiques, tel que le ferroutage, et ainsi mener à terme le développement de la liaison ferroviaire Calais Dunkerque (le Schéma régional des transports (SRT) adopté par la Région fin 2006 en envisage la modernisation).

Enfin, il sera nécessaire d'estimer précisément l'augmentation des trafics afin de réguler au mieux le trafic routier et autoroutier induit en assurant sa fluidité mais aussi en prévoyant des capacités de stockage internes au port et en établissant une gestion de crise routière par zone.

La nécessaire intégration amont de l'ensemble des implications environnementales du projet

L'ambition du projet doit également être d'introduire en son sein la notion de développement durable. Les valeurs qu'elle contient intrinsèquement, chères au Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM), et qui doivent être largement reprises dans les politiques nationales et locales à la suite du Grenelle de l'Environnement, doivent être davantage développées.

2015 est proche et il faut envisager dès à présent un développement qui vise à répondre "aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs" pour reprendre les termes du rapport Bruntland de 1987.

Pour ce faire, l'État accompagnera les différents acteurs quand il s'agira également d'intégrer, en étroite liaison avec les différents services locaux et en amont du volet domanial, "l'ensemble des implications environnementales du projet et notamment de défense contre la mer, dans une perspective globale de gestion intégrée de cette zone côtière" comme le rappelait Monsieur Borloo, ministre d'État, dans sa lettre du 16 février 2009 à Monsieur le Président du Conseil régional.

En terme de risques majeurs, au vu de la si-

tuation de ce territoire d'arrière-pays plat, de faible altitude, particulièrement sensible aux inondations, à l'érosion côtière, à la submersion marine liée au changement climatique, il s'agit de bien identifier les impacts en terme de sédimentologie (incidence sur le trait de côte, sur les courants, sur l'érosion, sur l'acréction, la gestion des sédiments du port de Calais, ...) et le rôle de la nouvelle jetée en terme d'infrastructure de défense contre la mer. Une attention particulière devra être apportée en la matière à l'érosion de la digue de Sangatte, particulièrement vulnérable, ainsi qu'à la conservation des capacités d'évacuation des eaux issues des Wateringues, notamment celles provenant du canal de Marck.

Ces éléments d'analyse des impacts prévisibles du projet Port Calais 2015 permettront de définir des préconisations d'amendements de l'emprise du projet particulièrement utiles.

Au vu de la nécessaire préservation et valorisation de la Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) dite des dunes et plage du Fort Vert, de l'arrêté de protection du biotope, des espèces faunistiques et floristiques patrimoniales, remarquables ou protégées, des zones Natura 2000 en mer attenantes, une attention particulière devra également être portée

au respect de la loi littoral et à l'intégration écologique et paysagère des équipements projetés en frange du milieu dunaire et marin.

Il s'agit également dans le projet de bien appréhender les risques de pollution maritime et les dispositifs de protection ad hoc à mettre en place (nouvelle passe à protéger avec équipements d'installation de barrage, terrains pour le stockage des éventuelles boues de marée noire). Concernant les nuisances sonores et la qualité de l'air, celles-ci devront être abordées pour permettre de limiter les nuisances et, comme le suggère le dossier du débat public, faire progresser le cadre de vie.

Le projet Port Calais 2015, tel que présenté par la Région Nord-Pas-de-Calais, a par ailleurs pour ambition de limiter l'empreinte carbone du projet, tant en phase travaux que d'exploitation, de recourir aux énergies renouvelables, de promouvoir les constructions Haute qualité environnementale, de limiter les rejets et le ruissellement dans les eaux portuaires (limitation de l'imperméabilisation des voiries), d'éviter le recours à des matériaux de construction externe (granulats) ou, à défaut, de privilégier les circuits courts, ... : l'État ne peut qu'engager l'autorité portuaire à poursuivre dans cette voie pour intégrer ses ambitions dans le projet.

La mise en place d'une politique globale de transport efficiente

Tout en garantissant et pérennisant le fonctionnement actuel du port, en dégagant des espaces supplémentaires, il conviendra que Port Calais 2015 devienne un projet plus global visant à obtenir des retombées significatives de développements connexes sur le territoire (tourisme, logistique) et offrant une

protection renforcée contre les risques d'inondation marine.

Le développement du port et cette perspective de développement plus global du territoire passera nécessairement par un travail commun de toutes les parties intéressées au projet : les collectivités territoriales, leurs

EPCI, la chambre consulaire, les associations, les professionnels, les usagers et l'État.

Un travail en ce sens a d'ores et déjà été entrepris par la Ville de Calais afin d'améliorer les échanges ville-port, notamment dans le cadre de la révision de son Plan local d'urbanisme.

La mise en place d'une politique globale de transport efficiente

Pour que Port Calais 2015 réponde aux attentes exprimées dans le projet, il est indispensable qu'il soit desservi par des infrastructures adaptées, tenant compte tout à la fois de la desserte intra et extra muros du port, et qu'une politique globale de transport efficiente soit mise en place.

Il convient ainsi de créer une liaison pertinente entre la ville et le port par des lignes de transport public régulières et facilement accessibles, mais également d'assurer une desserte interne des zones alliant rapidité, sécurité, écologie et économie. Les utilisateurs du port

ne pourront qu'y être sensibles, notamment au regard du coût du carburant, de la taxation carbone, des pollutions induites et du risque d'engorgement (s'il n'est envisagé qu'un seul mode de déplacement). Le développement et la mise en place de Plans de déplacement d'établissement (PDE) doivent être à ce même titre encouragés. Dans cette optique, l'actuelle révision du Plan de déplacements urbains du SITAC doit prendre toute sa place.

Il s'agira bien évidemment d'encourager également la multimodalité, l'inter-modalité et de tendre vers des modes de transport

plus écologiques, tel que le ferroutage, et ainsi mener à terme le développement de la liaison ferroviaire Calais Dunkerque (le Schéma régional des transports (SRT) adopté par la Région fin 2006 en envisage la modernisation). Enfin, il sera nécessaire d'estimer précisément l'augmentation des trafics afin de réguler au mieux le trafic routier et autoroutier induit en assurant sa fluidité mais aussi en prévoyant des capacités de stockage internes au port et en établissant une gestion de crise routière par zone.



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