

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°5



ADECA

Maison Pour Tous

81 Bd Jacquard - 62100 CALAIS

tél : 06 87 16 59 64 - fax : 03 21 97 21 33

adecadbogaert@aol.com

Premiers constats à la lecture du dossier du débat

Ce projet (version du 09.06.09, communiqué à notre demande par M. le président de la commission transports et infra-structures du Conseil régional) est très intéressant sur le plan documentaire, très rigoureux et particulièrement informatif. L'ADECA y est citée p.70, mais les auteurs semblent interpréter les mots « défense de l'environnement » du sigle dans le sens de « protection des paysages », ce qui n'est qu'un aspect très réducteur et erroné des missions et objectifs de l'association (Présentation de l'ADECA). La priorité de l'ADECA est la défense d'un environnement sain, et la lutte contre tout ce qui peut dégrader la santé et le bien-être d'une population plus exposée aux maladies que la moyenne française. L'environnement calaisien est affecté, tout comme le reste de la région Nord-Pas de Calais depuis le début du XX^{ème} siècle par une industrialisation peu soucieuse des consé-

Contribution de l'ADECA

quences sur la santé humaine. Ces pollutions diverses sont une des sources de ce taux d'exposition aux maladies et du phénomène de mortalité plus précoce qui en résulte.

Il est certain, par ailleurs, que le Calaisien est à la recherche d'un nouveau souffle, d'un regain de développement et de création d'emplois. Association citoyenne, l'ADECA ne peut pas s'opposer à des projets qui seraient bénéfiques pour l'avenir du Calaisien et de sa population, sans rien proposer en contrepartie.



L'ADECA « conscience environnementale et éco-citoyenneté »

Origines de l'ADECA

L'Association de Défense de l'Environnement du Calais est créée en mai 1991 par des riverains d'un quartier fortement urbanisé à l'est de Calais et proche de la Z.I. des dunes, le Petit-Courgain. Victime d'une grave pollution atmosphérique accidentelle d'origine industrielle au dioxyde de soufre (SO₂) trois jours durant, privée de la moindre bribe d'information officielle (elle ne disposera que 8 jours plus tard d'éléments recueillis par un journaliste d'investigation du journal régional local), une centaine d'habitants allait être à l'origine d'un engagement éco-citoyen sans précédent dans le Calais.

Dix-huit ans plus tard, cette association de type loi 1901 reste fidèle à ses premiers principes de fonctionnement : un comité bénévole actif et a-politique d'une vingtaine de personnes se réunissant chaque mois, des adhérents (120 à jour de cotisation au 1^{er} juillet 2009) et plusieurs centaines de sympathisants.

Objectifs de l'ADECA ?

La première tâche de l'ADECA fut en 1991, d'établir la vérité sur l'origine de la pollution des 6, 7 et 8 mai, comprendre pourquoi la population n'avait pas été informée, aller à la rencontre des industriels, des collectivités locales, des pouvoirs publics et agir pour que de pareils faits ne se reproduisent plus. Mais très vite, grâce au retentissement donné par la presse à ses activités, l'ADECA est amenée à répondre aux sollicitations émanant de la population des communes du grand Calais. Elle doit traiter d'autres questions touchant l'environnement et son champ d'action se diversifie. Tout en maintenant son objectif initial de réduction de la pollution industrielle, elle s'attache à résoudre des problèmes de nuisances sous toutes ses formes : air, sol, eau, bruits, odeurs, poussières... Au fil des années, l'ADECA ne se contente pas d'être une force d'opposition (le refus de l'incinération des déchets en 1992 et la mise en oeuvre six ans plus tard de la valorisation par le tri des citoyens en est le plus bel exemple); bien au contraire, elle cherche à se présenter comme une force de proposition qui tendra parfois vers

un partenariat. Tout en étant consciente et soucieuse des enjeux économiques et sociaux, elle s'efforce de convaincre ses interlocuteurs d'aller au-delà du simple respect des seuils de la réglementation, toujours frustrants pour les victimes des nuisances.

Démarches de l'ADECA

L'action de l'association peut se traduire en trois orientations : la concertation, les actions de terrain, la vigilance et l'information de la population. C'est cette démarche qui a contribué, nous en sommes persuadés, à donner crédibilité et respectabilité aux actions de l'ADECA.

Une concertation tous azimuts

Depuis sa création, l'ADECA est restée fidèle à une conception de l'action revendicative basée essentiellement sur une politique de concertation avec les industriels, les autorités préfectorales, territoriales et locales, les instances représentatives de l'environnement, les associations nationales, régionales et de quartiers. Pour exemple, nous sommes membres du C.A. d'ATMO, d'Opal'air, de CalaisTV, de l'ADELFA, de l'APPA, de la MPT de Calais; nous siégeons au SPPPI, au CLIC du Calais, à la CLI de Gravelines, au SAGE du delta de l'Aa et à la CLIS du CET La Bistade. Nous sommes aussi adhérents de plusieurs associations calaisiennes et participons également à de très nombreux colloques.

Les actions de terrain

Depuis sa création, l'ADECA est restée fidèle à une conception de l'action revendicative basée essentiellement sur une politique de concertation avec les industriels, les autorités.

La vigilance et l'information de la population

Vigilante, l'ADECA se doit de l'être car malgré la multiplicité des moyens d'information, seule une partie de la population (souvent minoritaire) y accède d'elle-même. Nous pensons en toute humilité remplir cette mission en ayant examiné depuis 1991 plus d'une centaine d'enquêtes publiques, moyen d'expression quasi délaissé par les citoyens. Par notre participation, nous assurons la prise en compte de l'opinion

publique qui peut compter sur l'ADECA pour alerter les riverains en cas de dossier alarmant. L'ADECA remplit également le rôle de relais auprès de la population qu'elle informe en organisant des conférences, des débats, en participant activement à tous les événements publics traitant de l'environnement, du développement durable ... Sans conteste, la fierté de l'ADECA est le volet important consacré aux scolaires depuis 1991 par le biais d'expositions interactives, de jeux de rôles sur des thèmes essentiels comme les déchets, l'eau bien précieuse ... convaincus de longue date que les jeunes générations devaient être des citoyens éco-responsables, chargés de convaincre ou d'influer les décideurs.

Sigles:

- **ATMO** : fédération régionale chargée de la surveillance de la qualité de l'air
- **OPAL'AIR** : réseau de mesure de la qualité de l'air Flandres-Côte d'Opale
- **Calais TV** : télévision de la communauté d'agglomération du calaisis
- **ADELFA** : fédération d'associations de défense de l'environnement du littoral Flandres Artois
- **APPA** : Association régionale pour la prévention de la pollution de l'air
- **MPT** : Maison pour tous de Calais, siège social de l'ADECA
- **SPPPI** : Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles Flandres-Côte d'Opale
- **CLIC Calais** : Comité local d'information et de concertation (Sites Sévésos)
- **CLI CNPE** : Commission locale d'information de la centrale de Gravelines
- **SAGE** : Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau du delta de l'Aa
- **CLIS Bistade** : Commission locale d'information et de suivi du centre d'enfouissement technique des déchets

Une épée de Damoclès sur le projet

Il existe bien des points noirs dans l'environnement calaisien. Les membres de l'ADECA en sont souvent directement témoins ou victimes, ce qui renforce leur vigilance. Ainsi, récemment, et ce n'est pas sans rapport avec le projet Calais Port 2015, 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 et ainsi produire de l'oxyde de zinc. Une partie de ses déchets serait rejetée dans l'air, une autre dans les eaux du bassin Ravisse... Après mûre réflexion, malgré les améliorations apportées au projet suite

aux remarques de l'enquête publique à laquelle l'ADECA a apporté une large contribution, il reste trop d'incertitudes graves, de dangers potentiels pour que nous puissions cautionner l'implantation d'un tel site industriel dans une zone d'habitations ou d'écoles trop proche (moins de 400 m). Le projet Calais port 2015 évoque pas l'installation probable (CF. p 71 et

72) et pourtant ... Une simulation d'incident (rejet accidentel intempêtif de poussières dans l'atmosphère) exposée à l'ADECA puis au public par le bureau d'études en charge de répondre aux questions mises en avant dans l'enquête publique, situe **la concentration maximum de ces rejets sur le secteur de l'ancien**

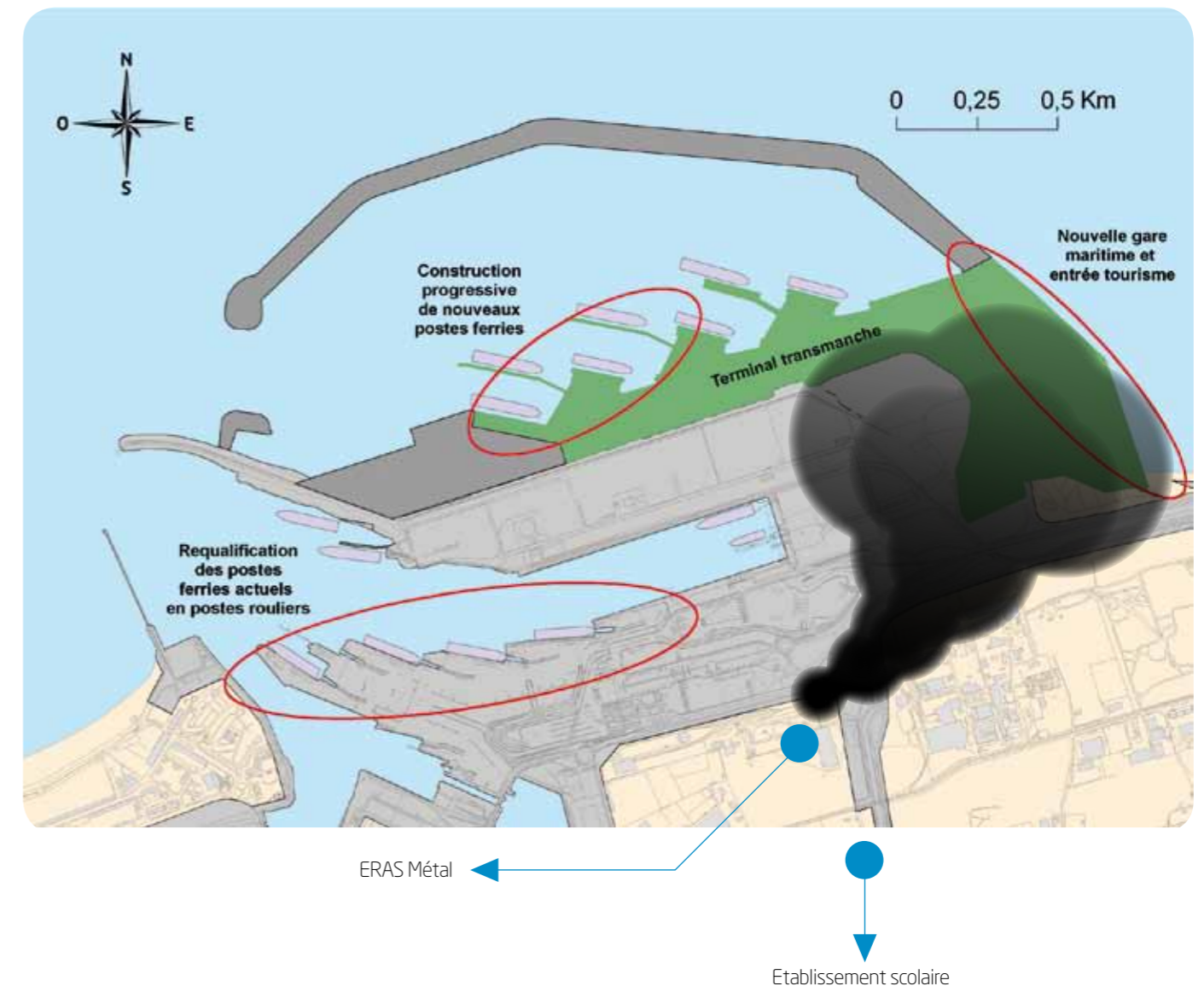
site de l'hoverport !

En cas de validation de l'implantation du site industriel, les travaux pourraient débuter fin 2009-début 2010 ! Il faudra raisonnablement faire un choix, l'ADECA estime qu'économiquement et humainement Calais port 2015 doit avoir les faveurs des décideurs. Il serait incon-

cevable d'exposer des milliers de voyageurs et de salariés en toute indifférence si l'on se fie à la cartographie p. 111.

C'est dans le même esprit, et sans a priori sur nos conclusions, que nous souhaitons aborder l'étude du projet « Calais Port 2015 »,

Résultat de la superposition avec la simulation du bureau d'études missionné par Eras Métal (Présentation du 1^{er} juillet 2009 par Entime) :



La légitimité du projet « Calais port 2015 »

L'ADECA, avant la remise du projet a rencontré le 18 mai 2009 à Calais la Commission particulière du Débat Public et son président M.Ténière-Buchot. Ajoutons que nous avons par ailleurs le 16 juin, rencontré des cadres de la société Sea France pour des raisons que nous exposerons plus tard, et qui ont un intérêt pour la problématique de l'extension du port. L'association a lu avec attention l'exposé des

motifs d'une extension du port de Calais, extension qui est envisagée aussi, nous dit le document, par les ports de Douvres, Dunkerque et Boulogne (Zeebrugge, etc) pour faire face à un accroissement du trafic fret qu'on peut constater et surtout anticiper malgré la crise actuelle. Ce projet accompagne non seulement l'accroissement de ce trafic mais aussi l'arrivée de nouveaux bateaux plus grands, de conteneurs,

et de nouveaux modes de transport de fret en Europe et ailleurs. Nous n'avons pas d'objection à un projet qui pourrait redynamiser Calais et créer des emplois.

Encore faut-il que l'offre ne soit pas supérieure à la demande, surtout si les ports voisins s'y mettent aussi : comment la Région et l'Etat arbitreront-ils et assumeront-ils ces dépenses ?

La faisabilité du projet

Le document expose les futurs plans du port, avec une extension vers l'Est de la zone actuelle qui resterait toutefois en activité. Le plus impressionnant est la création d'une nouvelle digue Nord, orientée vers l'Ouest, de 2,5 km de long, créant un nouveau bassin susceptible de recevoir des bateaux dont la taille pourrait aller jusqu'à 300 mètres (fréteurs, ferries, bateaux de croisière).

C'est un gros chantier dont les infrastructures doivent permettre une extension progressive des activités du port : il faut prévoir le nombre de « postes » pour les bateaux, l'espace pour tourner, l'évolution des sédiments marins, les problèmes de dragage et de « clapage » (rejet

des débris de dragage en mer plus profonde). On sait que la profondeur de la mer en face de Calais est peu importante et qu'il existe des fonds sableux qu'il faut contourner. Ceci augmente les coûts sans aucun doute par rapport à des ports en eau profonde, bien que ce point ne soit pas précisé.

Une des plus grandes inquiétudes du point de vue de l'environnement concerne les perturbations que ce projet, dans sa phase de construction comme dans sa phase d'exploitation, va générer au niveau des fonds marins, et des sédiments qui s'y trouvent, susceptibles de gêner l'exploitation du port. On sent que c'est un gros souci pour les auteurs du projet qui y reviennent

souvent et qui ont d'ores et déjà commandé des études sur la question. Ces études pourraient entraîner bien sûr un remaniement du projet dans ses aspects techniques.

L'ADECA, constituée d'habitants du Calais, se demande comment ce projet impactera par exemple la plage, la baignade, la pêche, donc le bord de mer au Nord-Ouest de Calais, pendant la phase de construction comme pendant la phase d'exploitation. Les eaux de baignade sont actuellement d'une qualité moyenne (le document le reconnaît, page 66). Comment évolueront-elles si davantage de sédiments s'y posent, si la turbidité des eaux augmente ?

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

Cette question est abordée au chapitre 4, « Environnement », du projet Calais Port 2015. Et, vu notre expérience de la question, nous ne sommes pas satisfaits de ce que nous y lisons, présenté comme un constat de la situation actuelle, page 71. 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 ? Suffit-il qu'il n'y ait pas eu d'alertes sanitaires pour qu'on soit satisfait ? Citant une ancienne étude du SPPPI Côte d'Opale Flandres, alors que des études plus récentes existent (voir plus loin), 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 ». Nous nous insurgons contre le terme « relatif ». Tous les riverains savent que cette influence est importante, et les relevés des capteurs

d'ATMO, stations d'analyse de la qualité de l'air comme celle de la rue de Bitche le confirment. Dany Bogaert a ainsi pu constater que dans une période où l'usine Umicore était fermée (usine pointée du doigt comme gros émetteur de SO₂), les taux de polluants aériens étaient pratiquement équivalents à la période précédente : il n'y avait donc pas que la pollution industrielle, et les échantillons prélevés mettaient nettement en cause les ferries, ainsi que le confirme une étude d'Opal Air de 2007. Nous attendons d'ailleurs les résultats de prélèvements faits en mai-juin 2009 au bassin Carnot par un laboratoire mobile. L'Assemblée générale 2009 d'Opal'air a indiqué que le capteur de l'EREA, le plus proche des quais d'escale des ferries a enregistré en 2008 les relevés **les plus élevés en dioxyde de soufre de tout le littoral Flandres Côte d'opale**

en maxi. horaire et en ¼ horaire !

L'ADECA a fait de cette question de la pollution aérienne par les ferries le thème de son Assemblée générale de 2008. Ne se contentant pas de constats, elle s'est préoccupée des solutions existantes ou possibles. Ce qui est en cause, c'est la qualité des carburants utilisés par les ferries et les rejets aériens qui en résultent, que Calaisiens et touristes peuvent apprécier visuellement sous la forme de panaches noirs à chaque entrée ou départ d'un ferry. Et ce, 100 fois par 24 heures. N'oublions pas que le port de Calais est le premier port de voyageurs en France.

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. Des analyses d'ATMO pour l'année 2007 donnent les

chiffres des rejets atmosphériques des ferries à Calais : 1249 kg de SO₂ (dioxyde de soufre), 3949 kg de NOx (oxyde d'azote), 114 kg de PM (« particulate matter » = poussières respirables). De plus, les oxydes d'azote sont des précurseurs de l'ozone, dont le taux sur le littoral est élevé.

Bien sûr, les ferries pris individuellement respectent la législation, qui impose par exemple une teneur en soufre dans les fuels limitée à 1,5%. Mais le nombre de bateaux et de rotations quotidiennes multiplie le problème !

Ce qui est vrai des ferries le serait encore davantage pour d'autres bateaux ne trans-

portant pas de passagers ou de véhicules accompagnés, puisque la réglementation pour ces bateaux est moins contraignante : or ces bateaux sont prévus dans le projet Calais Port 2015.

Des bateaux plus gros pollueront-ils moins ? Si ce sont d'anciens bateaux « jumboisés », la réponse est non. S'il s'agit de bateaux équipés de motorisations neuves, il faut voir !

Les solutions existent et sont déjà appliquées dans des pays plus respectueux de l'environnement que nous ne le sommes, ou équipent déjà des bateaux ou autres moteurs diesel chez nous : carburants améliorés (additifs amélio-

rant la combustion et réduisant les déchets), moteurs équipés de filtres à poussière, fonctionnement à l'électricité lors des escales (les quais étant équipés de bornes électriques) lorsque le temps d'escale est suffisant.

Dans différents ports, il existe une taxe à la pollution imposée par les autorités locales et qui incite les bateaux à s'équiper de systèmes anti-pollution.

L'ADECA a contacté la société de ferries Seafrance pour envisager avec elle l'intérêt d'une expérimentation de réduction de la pollution de ses bateaux. Toutes les compagnies trans-Manche sont concernées.

L'impact sonore

Ici encore l'expérience des riverains amène à s'interroger sur les constats de la page 71 qui parlent d'une ambiance sonore « généralement modérée » actuellement. En fait le bruit des moteurs des ferries à quai est difficilement supportable la nuit pour les riverains de la zone Calais

Plage. Plus inquiétant : il est question, dans une des versions du projet (schéma de la page 111), d'installer dans la zone sud du port, donc là où se posent actuellement des ferries, des « postes rouliers » manipulant du fret : marchandises, palettes, voire containers... Cela paraît à éviter ab-

solument : les zones les plus bruyantes du fait de leur activité propre doivent être éloignées des habitations. De ce point de vue, le schéma de la page 112 présente une version plus satisfaisante, en reportant ces activités, avec d'autres, au niveau du nouveau bassin Nord.

Les conséquences du projet

dans son environnement industriel, urbain et routier

L'ADECA ne cesse de clamer haut et fort que tous les nouveaux projets soumis à enquête publique doivent absolument être envisagés non seulement en eux-mêmes, mais aussi dans leur situation par rapport à l'existant. Un projet peut paraître tout à fait satisfaisant si on l'envisage en lui-même sans aller voir sur place où il va aller se poser. De ce point de vue, une association locale d'usagers et de citoyens comme la nôtre, à la différence d'experts extérieurs, d'administrateurs, voire d'élus, est bien placée pour configurer les projets dans leur espace, ce que nous avons fait pour un voisin potentiel du port, Eras Metal.

Evidemment, s'agissant d'un port, sa situation ne peut guère être autre qu'en bordure de mer, et ses extensions en bordure des zones existantes. Le côté Ouest est pris par la plage et les habitations, le côté Sud est occupé même si des changements d'affectation de parcelles industrielles s'y opèrent. Il restait de la place à l'Est, et la construction de la jetée Nord assure une extension vers la mer.

Des industries polluantes bordent déjà le port au Sud et à l'Est. En débarquant des ferries, les voyageurs passeront sans discontinuer des panaches noirs des bateaux aux panaches blancs des industries toutes proches. Welcome to Calais !

Le port risque d'être victime (avec ses employés et ses touristes) de désordres affectant les entreprises voisines : pollutions aériennes

accidentelles, fonctionnement anormal de fours ou cheminées, incendies, voire explosions (cf. accident HuntsmanTioxyde d'octobre 2006).

Restons à l'interne. Nous lisons page 73 qu'il y aura un « management environnemental du port » au sens que la fondation EcoPorts donne à ce terme. Ceci implique une évaluation régulière de la qualité de l'environnement portuaire, ce qui suppose de définir des indicateurs de performance environnementale. Le but des ports membres du réseau Eco Ports est aussi d'échanger et de s'informer sur les bonnes pratiques environnementales. Les suggestions que nous avons faites pour promouvoir la qualité de l'air dans le port de Calais nous paraissent tout à fait dignes de considération dès à présent, en amont du projet.

Les décideurs peuvent inclure dans leurs « cahiers des charges » des exigences applicables aux compagnies fréquentant régulièrement le port de Calais, notamment les compagnies de ferries : ces exigences porteraient sur la réduction des polluants atmosphériques, compte tenu de la situation particulière de Calais où le port est bordé à la fois par des habitations, écoles, ... et des industries.

Calais est et sera de plus en plus exposé aux pollutions suivantes, qu'il est urgent pour la santé publique de **contrôler** (rôle du SPPPI, d'Atmo Nord Pas de Calais) et de **limiter** :

> pollution due aux transports routiers, notamment trafic transmanche : chaque jour 9000 camions transitent par Calais (ferries ou tunnel sous la Manche)

> pollution d'origine industrielle

> pollution maritime du « rail de la mer du Nord », causée par l'ensemble des navires qui circulent en continu d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est : 400 à 600 chaque jour selon les estimations (voir article revue américaine [Sustainable Shipping](#))

> pollution due aux mouvements des ferries : 50 rotations donc 100 mouvements par jour. Tout ce qui peut permettre une limitation des mouvements, une économie de ces mouvements en regroupant les marchandises, est a priori bon à prendre : ainsi, le projet Calais Port 2015 envisage de faire créer une voie ferrée desservant le port et reliée à Dunkerque (l'ancienne voie ferrée existante pourrait être remise en service mais serait insuffisante au regard des besoins futurs). Cette initiative coûteuse mais intéressante repose sur une prévision et un choix volontariste de « précheminement ferroviaire » d'unités de transport intermodal (voir par exemple page 13), ce qui éviterait de saturer le port, la ville et ses alentours de camions dont on ne sait pas toujours ce qu'ils transportent et qui posent des problèmes de stationnement.



La saturation du transport et de l'accueil des poids lourds : problème déjà existant

La problématique « camions » se pose depuis plus d'une décennie dans le Calaisis et notamment à Calais. Le projet l'aborde mais les infra-structures permettant de réguler cet accroissement sans fin seront à privilégier. Deux problèmes émergent du « tout poids lourd » : le stationnement avant ou après embarquement sur le territoire français et le transport des matières dangereuses (TMD). Le premier ne trouvera pas de solutions avec uniquement l'installation de centres d'accueil

payants (récemment mis en place sur la zone trans-Marck). Les parkings désespérément clairsemés le prouvent. Ils ne sont pas fréquentés par certaines entreprises qui ne s'embarrassent pas du confort de leurs salariés (c'est malheureusement la grande majorité). Le deuxième est étroitement lié au premier : des poids lourds transportant des matières dangereuses se stationnent collés pour des raisons de sécurité les uns contre les autres à Calais intra-muros et extra-muros, pire encore les chauffeurs

ne connaissent pas le contenu de leur transport. **Cet enchevêtrement de poids lourds plus ou moins dangereux constitue à nos yeux le danger n° 1 à Calais et sur ses axes routiers.**

La plus grande rigueur doit s'organiser au niveau européen, quitte à ce que le nouveau port de Calais constitue un exemple par ses infra-structures, sa réglementation et sa fermeté quant à son application.

Quelques photos parlent plus que de longs discours :



Stationnement en ville



Stationnement anarchique devant l'entrée de 2 sites classés Séveso seuil haut

La disponibilité de l'association pour l'affinement du projet

L'ADECA est bien entendu à la disposition des auteurs du projet. Cet élan extraordinaire, s'il se met en œuvre, doit être un exemple dans sa gestion des travaux (pourquoi pas un chantier Haute Qualité Environnementale, pourquoi pas

une démarche Programme d'Activités Labélisées pour la Maîtrise de l'Environnement) et doit préfigurer de la volonté d'une région toute entière d'être un modèle dans la préservation de l'environnement proche. Mais il doit constituer,

en tant que porte d'entrée majeure du vieux continent, un exemple de développement durable, de transport durable tout en prenant en compte les conséquences inéluctables des erreurs d'un passé très proche.

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