

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Le journal du débat N°3

www.debatpublic-calais-port2015.org

Décembre 2009

> SOMMAIRE

- L'après-débat :
Comment ? Quand ?
- 42 cahiers d'acteurs
- Site internet et
couverture presse
- Les grandes tendances
présentées en séance
finale du débat

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

Les bureaux de la Commission particulière du débat public Calais Port 2015 seront ouverts jusqu'au 31 janvier 2010.

Au-delà de cette date,
le site du débat :

www.debatpublic-calais-port2015.org
pourra continuer à être consulté
en 2010 ainsi que le site de la
Commission nationale du débat
public : www.debatpublic.fr



*Pierre-Frédéric
Ténière-Buchot
président
de la Commission
particulière
du débat public*

L'après-débat

Le débat public est terminé et après la dernière réunion du 16 novembre, la possibilité de transmettre des questions ou des contributions écrites (cahiers d'acteurs) s'est interrompue le 24 novembre. Notre Commission particulière se réunit maintenant pour rédiger un compte-rendu du débat qui sera remis dans la semaine du 15 décembre à la Commission nationale (CNDP) afin qu'elle l'examine lors de sa séance du 6 janvier 2010.

Ce compte-rendu s'efforcera de présenter la problématique du projet (quelles raisons le justifient, dans quel contexte régional, économique, social et environnemental se situe-t-il ? quelles perspectives de développement envisage-t-il en 2015 et au-delà ?). La préparation et l'organisation pratique du débat seront ensuite rappelées en insistant sur le périmètre choisi et les efforts consentis pour une plus large participation du public. Suivront les reflets du débat durant les 9 réunions publiques (verbatim accessible sur notre site Internet) puis en conclusion quelques enseignements tirés du débat et déjà présentés le 16 novembre. Ils sont repris ici en page 4.

Après avis de la Commission nationale sur ce compte-rendu, son Président adressera au maître d'ouvrage (la Région Nord-Pas de Calais) un bilan du débat qui, en quelques pages, en reprendra les principaux éléments. Il insistera sur les conclusions majeures du débat, conduisant la CNDP à adresser des recommandations au maître d'ouvrage en vue de la poursuite éventuelle de son projet.

La Région Nord-Pas de Calais aura alors trois mois pour signifier publiquement son avis sur ces recommandations : en cas de désaccord, le maître d'ouvrage ne poursuivra pas le projet; en cas d'accord, il s'engagera à les respecter. Celles-ci seront alors incluses dans le dossier en cours de constitution pour l'enquête publique et pour l'autorisation administrative de réaliser le projet qui l'accompagnera (cette procédure décisionnelle pourrait se dérouler durant les second semestre 2010 et premier semestre 2011).

Plus de 40 cahiers d'acteurs édités...

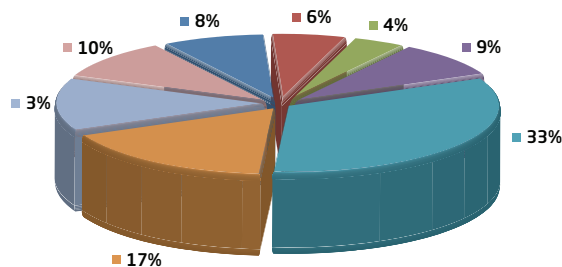


Les différentes contributions :

- 1 - la Concession portuaire
- 2 - la Chambre de commerce et d'industrie de Calais
- 3 - la SNCF
- 4 - la Section régionale de conchyliculture
- 5 - L'Association de Défense de l'Environnement du Calais (ADECA)
- 6 - Eurotunnel
- 7 - Conservatoire du Littoral
- 8 - la Ville de Calais
- 9 - Conseil de développement de l'Agglomération du Calais
- 10 - Sympac
- 11.1 - Verts du Nord-Pas de Calais - partie 1
- 11.2 - Verts du Nord-Pas de Calais - partie 2
- 12 - CESR Nord-Pas de Calais
- 13 - La Communauté d'agglomération Cap Calaisis Terre d'Opale
- 14 - SeaFrance
- 15 - La Ville de Fréthun
- 16 - La Fédération maritime du port de Calais
- 17 - L'Union locale CFE CGC de Calais
- 18 - L'Office de tourisme intercommunal Calais Côte d'Opale
- 19 - Plaisanciers Calaisiens
- 20 - Calais Promotion
- 21 - Port de Douvres
- 22 - P&O Ferries
- 23 - L'Observatoire pour la conservation et l'étude des animaux et milieux marins
- 24 - Clubs des professionnels du tourisme et de la Fédération du commerce du Calaisis
- 25 - Groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas de Calais
- 26 - La CGT de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais
- 27 - Dover District Council
- 28 - Conseil de développement durable de l'Agglomération Dunkerquoise
- 29 - Pêcheurs de Calais
- 30 - Réseau ferré de France (RFF)
- 31 - Port de Dunkerque
- 32 - L'Union maritime et commerciale
- 33 - Conseil de développement durable de l'agglomération Bouloonnaise et de la Communauté d'agglomération du Boulonnais
- 34 - l'Agence des aires marines protégées
- 35 - Membres du bureau de la section syndicale CFDT de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais
- 36 - La Fédération nationale des transporteurs routiers
- 37 - Tioxide Europe SAS
- 38 - La section du Parti communiste français de Calais
- 39 - La Section syndicale de la CFTC de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais
- 40 - Services de l'État
- 41 - Syndicat CGT des dockers
- 42 - Fédération Régionale pour la Culture et le Patrimoine Maritimes Nord-Pas de Calais (FRCPM)

Un site internet actif

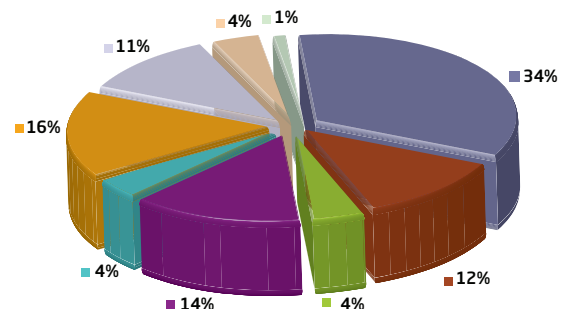
Depuis le mois de septembre le site internet de la CPDP (www.debatpublic-calais-port2015.org) a dépassé les 10 000 visites : soit 2144 en septembre, 3816 en octobre, 3884 en novembre et 217 pour les premiers jours de décembre.



Questions/réponses

La rubrique "PARTICIPER>questions et réponses" comptabilise, au 2 décembre, 74 questions réparties comme telles :

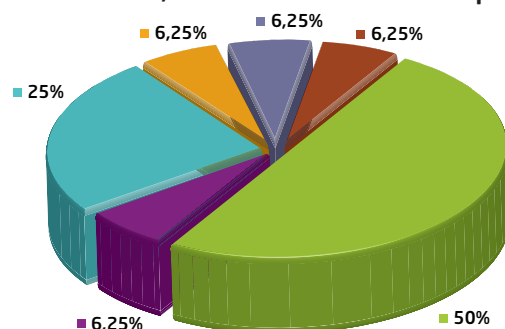
Les thèmes abordés	Nombre	%
Impact environnement / Pollution	25	34
Périmètre du Projet	9	12
Organisation du Débat	3	4
Dossier du Débat	10	14
L'après Débat	3	4
Plaisancier/Pêche/Tourisme	12	16
Economie/Construction/Emploi	8	11
Documentation	3	4
Question CPDP	1	1



Avis

La rubrique "PARTICIPER > Avis et contributions" comptabilise, au 2 décembre, 16 avis et contributions répartis comme tel :

Les thèmes abordés	Nombre	%
Documentation	1	6,25
Organisation du Débat	1	6,25
Avis favorables et conseils / complément d'information des internautes	8	50
Dossier du Débat	1	6,25
Plaisancier/Pêche/Aménagements	4	25
Economie/ Emploi	1	6,25



Première analyse de la couverture presse à fin novembre 2009

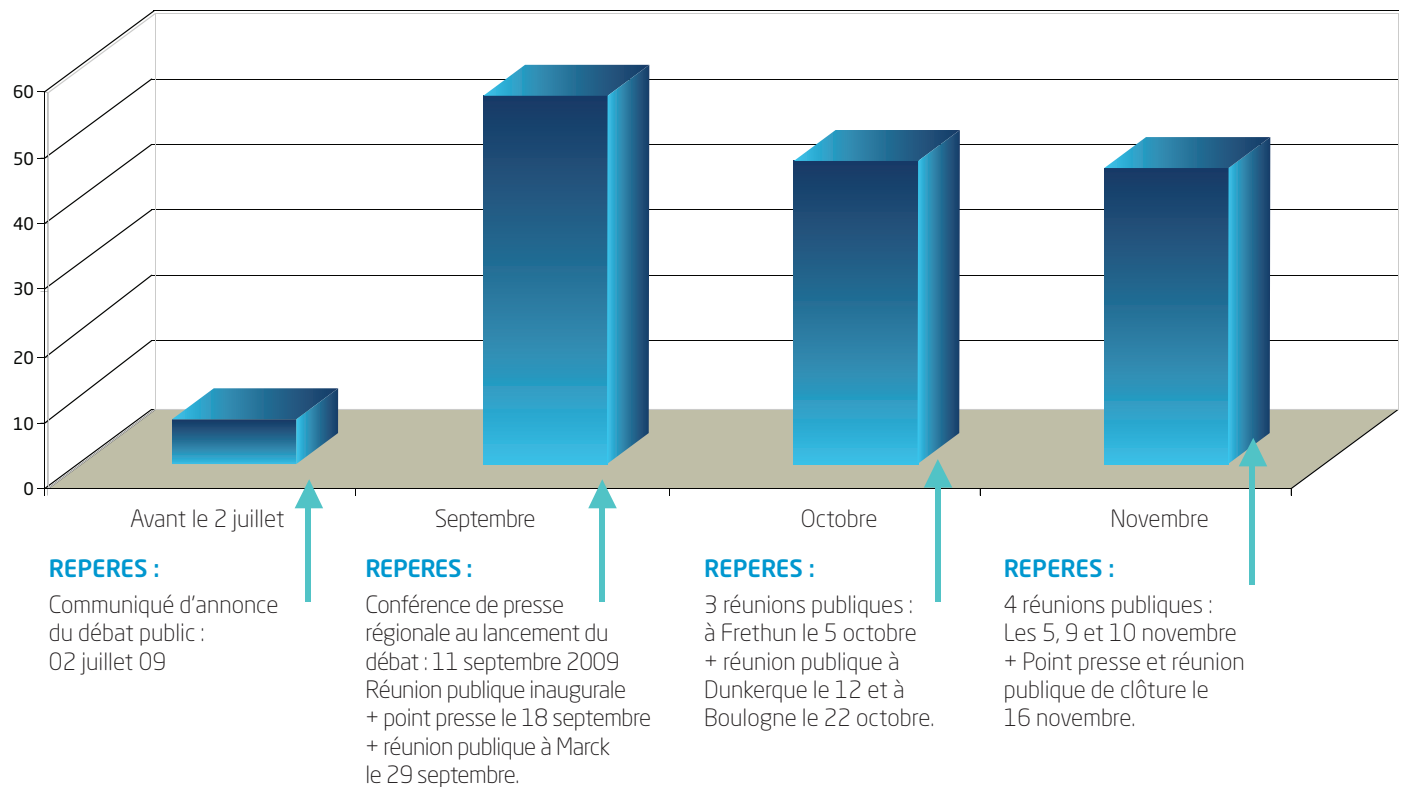
Entre juin et novembre 2009, **200 retombées de presse** ont été répertoriées concernant le débat public Calais Port 2015, tous médias confondus (blogs inclus). Parmi ces résultats :

- **154 articles et reportages** axés sur le débat public Calais Port 2015, publiés par des médias officiels
- 10 posts publiés sur les blogs de personnalités impliquées dans le débat
- 36 retombées "indirectes" (hors action presse, actualité en marge du débat)

Pour qualifier cette couverture presse, deux points principaux ont été retenus :

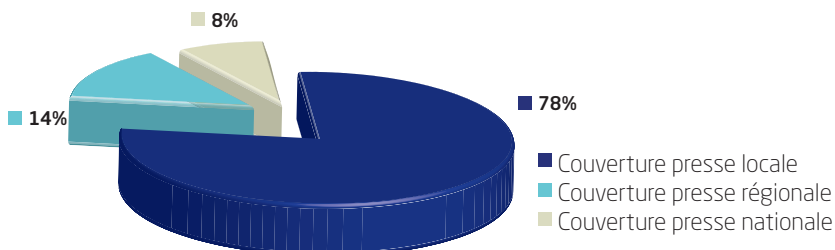
1 / Evolution des retombées presse dans le temps

(de juin à novembre 2009 / sur un total de 154 retombées directes dans les médias officiels)



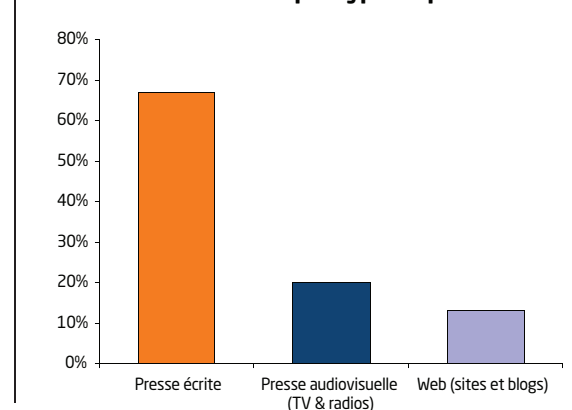
2 / Ventilation des résultats par typologie presse

Base 100% = 154 retombées presse directes (presse écrite, audiovisuelle et internet)



- **Couverture locale** (littoral) : 120 retombées dont 7 affectées à la presse Boulonnaise et 4 seulement à la presse Dunkerquoise.
- **Couverture régionale** Nord-Pas de Calais : 21 retombées
- **Couverture nationale** : 13 retombées (presse pro & spécialisée)

Ventilation par type de presse



Les principaux enseignements tirés du débat

Ces enseignements ont pris en compte toute l'information rassemblée durant la première phase de préparation du débat (mars-août 2009) durant laquelle de nombreux interviews individuels ont été pratiqués et également époque de rédaction du Dossier du débat par le maître d'ouvrage. Dans une seconde période (septembre - novembre 2009) le débat proprement dit a permis d'enregistrer les contributions écrites (Cahiers d'acteurs, site Internet des questions-réponses) et verbatim des prises de paroles en réunion.

Un certain nombre de critères classiques ont permis de structurer cette moisson d'opinions :

Le projet Calais Port 2015 est-il utile ? (pourrait-on s'en passer ?)

L'histoire du développement du port de Calais montre une volonté constante de transport rapide entre l'Angleterre et le continent, tradition partagée avec le port de Douvres, qu'il s'agisse de voyageurs ou de fret accompagné. Le projet Calais Port 2015 poursuit cette préoccupation. Raisonnable quant à son ambition financière adaptée à la période présente, il est considéré par tous comme un projet utile, voire indispensable au développement de la région calaisienne et, à une échelle plus large, à celui de la Région Nord Pas de Calais. Que se passerait-il si le projet ne se réalisait pas ? L'histoire de Calais s'arrêterait. C'est une question angoissante qu'il suffit de se poser pour se convaincre de l'utilité du projet.

L'opportunité du projet est-elle avérée ? (n'arrive-t-il pas trop tard ou trop tôt ?)

La construction en cours de navires de

grande taille (240 mètres et plus), les capacités d'accueil réduites du port de Calais, l'insuffisance de ses terre-pleins posent aujourd'hui la question cruciale de son adaptation. Ou bien celle-ci se réalise assez vite (2015) ou bien l'accroissement du trafic voyageurs et fret avec l'Angleterre bénéficiera à d'autres sites portuaires capables d'une adaptation plus rapide.

Il est vrai que ce raisonnement peut être modéré par la situation de crise économique que connaît le monde actuellement et qui inciterait à la prudence. Mais la crise n'a pas arrêté la construction des jumbo-ferries. Il faudra bien qu'ils manœuvrent et accostent dans des ports adaptés à leur taille. Pour Calais, il serait donc temps d'agir.

L'acceptabilité du projet est-elle acquise ?

Elle paraît solide et durable. Si des réserves s'élèvent contre le projet Calais Port 2015, elles sont minoritaires bien que soulevant des raisons très souvent

valables, pour lesquelles des solutions devraient pouvoir être apportées. Au cours des entretiens et des débats, l'impression résultante est donc qu'un très large consensus entoure la réalisation du projet. Toutefois, pour être maintenu, il nécessitera que des efforts concrets soient accomplis dans plusieurs directions dont les principales sont énumérées ci-dessous :

- Le projet Calais Port 2015 permettra-t-il à la fois un développement économique et social, en termes d'emplois et de création de richesses, tout en garantissant le respect de l'environnement naturel marin et terrestre ?

Autrement dit, sera-t-il acceptable du point de vue du développement durable ? Se présente-t-il comme un atout de développement ou comme une contrainte supplémentaire ? Ces interrogations ont été largement débattues et ont fait l'objet de nombreuses études et de beaucoup d'arguments pertinents. A titre d'exemple, de nombreuses inquiétudes ont été exprimées au sujet des impacts que le projet pourrait avoir sur la ligne de côte ou sur le dépôt en mer de matériaux et sédiments.

On ne peut que recommander de poursuivre cet effort de dialogue et de réflexion commune en insistant sur son extension possible aux conséquences économiques chiffrées qu'il pourrait provoquer pour le maître d'ouvrage d'une part (nouvelles dépenses à ajouter aux estimations actuelles), pour les usagers du port d'autre part (nouvelles charges de remboursement de ces dépenses et de fonctionnement plus onéreux).



- Calais Port 2015 ne doit pas être considéré comme une infrastructure technique isolée mais au contraire liée à la Ville de Calais, à son hinterland que constitue le Calaisis, et à la proximité des trois ports proches sur la Côte d'Opale (Dunkerque, Boulogne et le "port" ferroviaire d'Euro-tunnel), enfin évidemment au port anglais de Douvres.

L'extension du port de Calais aura à l'évidence des répercussions sur l'urbanisme, l'aménagement du territoire, l'économie régionale qu'il convient d'orienter et de maîtriser. Les cahiers d'acteurs et les débats ont montré que ces travaux de réflexion sont en cours.

Les dispositifs d'action intégrés, programmés et coordonnés restent à définir. Le maître d'ouvrage devra se soucier assez rapidement de rassembler les moyens d'un développement harmonieux et partagé.

- Ouvert sur la mer par définition, un port doit également être relié vers l'intérieur des terres pour fluidifier les trafics qui en proviennent ou qui y aboutissent. Les liens indispensables de Calais Port 2015 avec les réseaux routiers et ferrés existants ou à créer, rappelés ou exposés durant le débat, laissent un sentiment d'incertitude quant au phasage des opérations et à la volonté réelle de les entreprendre. L'acceptation du projet Calais Port 2015 ne peut se contenter d'une approbation théorique convenue mais devrait aborder les conséquences pratiques, en termes de cohérence globale, qu'un tel accord implique.

Le transfert souhaité entre les modalités fer et route, au-delà du discours tenu pendant le débat public, pourrait aborder les considérations de répartition des dépenses et de calendrier durant la phase envisagée des enquêtes publique et administrative. Ici aussi un effort d'intégration renforcée serait à entreprendre si l'on souhaite maintenir crédible et acceptable le projet envisagé.

- Les prévisions de trafic transmanche



sont importantes pour justifier la viabilité du projet Calais Port 2015. Les prévisions retenues (1% d'accroissement annuel) semblent raisonnables et en cohérence avec de nombreuses réflexions menées dans ce domaine des deux côtés de la Manche et en Europe. Pour que l'acceptation du projet qui en résulte soit durable, l'accès aux études existantes ou en cours d'actualisation devrait être largement facilité. **Cela n'a pas été encore le cas durant le débat avec l'absence de scénarios alternatifs qui auraient permis de mesurer la robustesse des prévisions.** Cette situation pourrait

être améliorée durant l'éventuelle enquête publique.

Par ailleurs, l'accroissement attendu du trafic permettra-t-il le développement d'autres activités comme la pêche, la navigation de plaisance, la fréquentation touristique? Plutôt favorables aujourd'hui au projet, les intérêts liés à ces secteurs pourraient se révéler hostiles s'ils ne l'accompagnent pas de leurs préoccupations spécifiques. **Le maître d'ouvrage serait bien inspiré d'élargir sa base de réflexion en vue d'intégrer et de ne pas décevoir des aspects jugés comme trop périphériques.**

L'attention portée aux études techniques, économiques et sociales et à la concertation qui doit les accompagner est-elle suffisante ?

Un projet d'importance comme Calais Port 2015 est l'occasion d'une profusion d'études, de réflexions et de consultations. C'est notamment grâce à leur ensemble que l'acceptabilité du projet est convenablement fondée. L'organisation du débat public qui met en lumière l'existence des études, qu'elles soient achevées ou en cours de réalisation, montre progressivement le besoin accru d'informer et surtout de faire participer tous les intérêts directement ou indirectement impliqués par ces travaux. Le contenu technique des études ne devient important que s'il est validé par une participation suffisante des acteurs du terrain. La mobilisation de ces derniers n'a de conséquences concrètes que si elle est au service de dispositions rationnelles convenablement étudiées.

De la part du maître d'ouvrage, il y aurait à développer une double préoccupation de transparence des travaux en cours et d'animation des réseaux d'acteurs qui pourrait être améliorée si une période d'enquête publique vient succéder à celle du débat public. **Rassembler ceux qui réalisent les études et ceux qui s'y intéressent ou seraient susceptibles de s'y intéresser reste à parachever.**

Comment préciser la gouvernance du projet (qui est en charge de prendre des décisions et selon quelle procédure simple pour Calais Port 2015 ?) et son financement (plan de financement et programmation) ? Quelle promotion à l'échelle nationale et internationale devrait en résulter pour le projet ?

La période la plus active du débat public (septembre à novembre 2009), la nécessité de le conclure en amont de l'échéance des élections régionales de mars 2010 n'a pas permis d'approfondir deux aspects très importants du projet Calais Port 2015. Il s'agit d'une part de l'organisation des processus décisionnels, autrement dit sa gouvernance ; et d'autre part du plan de financement détaillé qui en résultera tant pour les apports de fonds et leur phasage, que pour les recettes et l'amortissement des emprunts qu'elles devront permettre. Ces deux aspects constituent aujourd'hui la faiblesse principale du projet. **Le rapprochement programmé des Chambres de commerce et d'industrie situées sur la Côte d'Opale avant la fin de l'année 2010, une gestion régionale plus intégrée des deux ports de Boulogne et de Calais devraient favoriser et non retarder les solutions à trouver de manière urgente et manifeste.**

Lorsque ces obstacles seront surmontés, un effort complémentaire de communication aux échelles nationale, européenne et internationale pourrait conforter les mesures adoptées en direction de la promotion du nouveau port de Calais

Le périmètre restreint choisi pour le débat public serait élargi à cette occasion.



La Commission particulière remercie la mobilisation de tous, participants aux réunions publiques, auteurs de cahiers d'acteurs, internautes, journalistes régionaux pour le débat. Ils ont tous, à leur manière, contribué à la richesse des échanges, dans une ambiance constructive, respectueuse et conviviale.



La permanence du débat public "Calais Port 2015" »

Un lieu d'accueil et d'échange pour tous. Espace d'information pour accéder aux documents du débat.

24, place d'Armes à Calais

Ouverte à tous du lundi au vendredi
9 h - 12 h 30 et 14 h - 17 h 30

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

contact@debatpublic-calais-port2015.org

www.debatpublic-calais-port2015.org