

Débat public
La commission du débat dit oui au projet Calais port 2015, mais...
Lire pages 10 et 11

A LA UNE

Après neuf réunions, le débat public sur le projet Calais port 2015 s'est achevé lundi soir « Les 34 heures de Calais sont terminées »

Neuf réunions, 34 heures de débats. Les Calaisiens ont répondu présents à l'invitation de la commission du débat public pour discuter du projet Calais port 2015 et de toutes ses implications sur la vie du territoire. Lundi soir, ce sont encore plus de 400 personnes qui se sont réunies dans le grand salon de l'hôtel de ville pour écouter les conclusions des cinq membres de la commission. Ces derniers ont souligné quatre pierres d'achoppement : la gouvernance, la capacité d'endettement et la coopération avec

les autres ports - « on n'a pas de vision complète, ça mérite d'être questionné », explique Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot, la rentabilité - « ça mériterait des scénarios avec différentes hypothèses de trafic » - et enfin le ferroviaire, « pour l'instant, on est sur une desserte pour 2018 ou 2020, dans ce cas ce n'est plus Calais port 2015 ». Le président de la commission a regretté « le traitement insuffisant de certains thèmes comme la sécurité, les évolutions du transport... » Après ce relevé des faiblesses, Pierre-

Frédéric Ténrière-Buchot a souligné que « l'avenir de Calais dépend du port. Tout le monde est d'accord. Il y a une vraie utilité à l'extension du port ». S'en est suivie une heure de vidéos où une trentaine de personnes ayant réalisé des cahiers d'acteurs ont exprimé leur point de vue et le développement des différents points abordés pendant le débat par les membres de la commission (lire ci-contre). Natacha Bouchart était légèrement remontée suite à cette présentation : « Je pense qu'il y a des moments, nous n'avons pas assisté

aux mêmes réunions. Je suis un peu déçue. » Le mot de la fin est revenu au président du débat : « On a la conviction que ce projet est techniquement et financièrement réalisable. Il nécessite l'approfondissement de certains points et de mettre en œuvre des plans de structure pour le ferroviaire et l'amélioration des infrastructures. Pour mener à bien ce projet complexe, il faut réveiller la synergie de tout le territoire. C'est la condition de la réussite. »

Claire DUHAR
Vos réactions sur www.nordlittoral.fr



Plus de quatre cents personnes étaient présentes lundi soir pour la dernière réunion du débat public sur le projet Calais port 2015. La commission rendra son bilan dans deux mois.

Réactions aux conclusions de la commission du débat public « Nous devons être fiers de participer à ce projet »

Jean-Marc Puissesseau, président de la CCI, porteur du projet

« L'esprit de la Côte d'Opale est en train de souffler. Je suis certain que nous tiendrons compte des avis. Les études seront poursuivies et nous ferons des rapports régulièrement. Ça sera un port exemplaire du 21^e siècle. Je ne peux pas imaginer que nous ne fassions pas ce projet. Le projet est adaptable et accélérateur pour l'installation de nouvelles entreprises et la création d'emplois. J'espère que ça sera un accélérateur pour la voie ferrée, si nécessaire à notre réussite. Nous

devons être fiers de participer à un tel projet, tellement important pour nos territoires. Je vais terminer en citant Sir Winston Churchill : "Là où il y a une volonté, il y a un chemin". La volonté nous l'avons, je vous demande de nous rejoindre sur le chemin de Calais port 2015. »

Daniel Percheron, président du conseil régional et maître d'ouvrage

« Merci pour ces 34 heures de débat qui vont devenir une référence. Nous remercions les Calaisiens et Jean-Marc Puissesseau pour ce projet porteur pour le futur. Il y a toute la région derrière vous. Nous n'avons pas le temps pour Calais 2020. Nous avons besoin d'avancer. Si vous n'aviez pas fait ce projet, ni l'Etat, ni la Région ne l'aurait fait. Soyez fiers de votre audace. Vous vous interrogez sur la gouvernance, il y aura unité de Calais et Boulogne. J'ai une confiance absolue dans le monde consulaire. Sur le financement, la Région prendra ses responsabilités. Les investissements, nous les financerons. Sur le trafic, comment imaginer une réduction. Nous sommes à la croisée des échanges. Le trafic va conti-



Daniel Percheron.

nuer à se développer, je n'ai aucune crainte. Pour l'environnement, nous appliquerons bien sûr le principe de précaution, mais la plus grande précaution est sociale. »

Natacha Bouchart, maire de Calais

« J'espère que ce projet verra le jour. C'est un projet ambitieux, raisonnable, porteur d'avenir. Il aura des incidences positives sur l'emploi, les échanges entre la ville et le port, l'attractivité de Calais. La ville s'implique avec le lancement d'une enquête urbaine globale dont les résultats seront connus d'ici sept mois

pour réorganiser centre-ville et port. »

Charles François, conseiller régional

« On a souvent évoqué le problème de dimensionnement du projet. Mais c'est un dimensionnement technique lié à la taille des bateaux. Dimensionnement lié aussi à l'arrivée du ferroviaire. Ça nécessite l'agrandissement des terrepleins et de l'espace pour stocker le fret. Les prévisions de trafic sont modestes. »

Jeanine Marquaille, présidente de la commission transport à la Région

« Sur l'environnement, la région a anticipé beaucoup de sujets par trois études qui seront poursuivies. Il y aura un suivi. Nous allons faire un écoport. Concernant le ferroviaire, les chiffres donnés concernent l'engagement de la région qui donne 250 millions d'euros pour la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque et la desserte des trois ports. Ce qui pose problème, c'est l'engagement de l'Etat dans les transports ferroviaires. »

Le débat public en chiffres

- 9 réunions publiques : 7 sur le Calaisis, 1 à Dunkerque, 1 à Boulogne-sur-Mer. Initialement, huit réunions seulement étaient prévues.
- 160 spots radio, 50 arrières de bus, 40 000 tracts distribués, 165 articles de presse.
- 2 000 personnes, c'est le nombre de personnes ayant participé aux neuf débats avec une participation moyenne de 250 personnes par débat. Les plus grosses affluences étaient pour les réunions d'ouverture et de conclusion avec plus de 400 personnes. C'est à Boulogne qu'il y a eu le moins de monde avec une centaine de personnes.
- 8 200 visites sur le site internet du débat public depuis son ouverture mi-septembre.
- 400 visites à la permanence de la commission du débat public, 24 place d'Armes.
- Une cinquantaine de rendez-vous avec les acteurs durant six mois de préparation.
- 38 cahiers d'acteurs déposés. La commission en attendait une quinzaine.



Jean-Marc Puissesseau.



Les membres de la commission publique du débat de Calais.

Le bilan de Pierre-Frédéric Ténier-Buchot, président du débat « Si on ne fait pas ce nouveau port, que devient Calais ? »

Avant le débat public, votre crainte était d'avoir qu'une trentaine de personnes par débat. Vous en êtes à une moyenne à 250. Soulagé ?

« Ce débat public a été un succès. On n'a jamais eu moins de cent personnes. Au niveau des cahiers d'acteurs, le nombre de 38 est tout à fait remarquable. C'est quasiment un record en France ! Après, est-ce que tous les acteurs ont répondu présents ? On aurait pu solliciter les pouvoirs publics, les ministères ou Bruxelles. Mais vu le temps limité qu'on avait, on ne l'a pas fait. On n'a pas vu beaucoup non plus les transporteurs ou les universitaires. »

Quelles sont les grandes lignes qui se dégagent de ces 34 heures de débats ?

« Sur le plan environnemental, c'est bien. Sur le plan technique, ça ne paraît pas mal du tout également. Sur le plan régional, il faudrait s'entendre. Au sujet de la gouvernance, tout est à inventer. Au niveau financier, la copie est à faire. A ce sujet, le débat a peut-être été un peu précoce. »

Pouvez-vous détailler ces faiblesses ?

« Concernant la gouvernance, qui va gérer le port au 31 décembre 2010 ? Le débat était l'occasion de se mettre d'accord, ça n'a pas été le cas. La société portuaire aurait dû être un préalable au débat. Il manque l'équivalent d'un monsieur Gounon dans le chantier du port, il manque une instance stratégique, il manque quelqu'un qui prend des risques, va de l'avant, se débat. Il y a aussi la faiblesse des prévisions. L'intervention de Jacques Gounon (NDLR : P.-D.-G. d'Eurotunnel) a été révélatrice à ce sujet. Tout le monde le pense, lui, il l'a dit. Sur quoi se basent les hypothèses de trafic ? Hypothèses qui déterminent les schémas financiers pour les emprunts... Il y a

aussi la faiblesse du ferroviaire. Les déclarations de RFF et de la SNCF laissent dubitatifs. Il a fallu se donner beaucoup de mal pour qu'elles participent au débat et on ne peut pas dire qu'elles sautent de joie à l'idée de participer au projet. Il y a peut-être aussi la faiblesse du lobbying du maître d'ouvrage. On ne parle pas de Calais à Paris ou Bruxelles, alors qu'on y parle du Havre et de Fos... Ce n'est pas qu'un projet local, c'est un projet à l'échelle européenne, il ne faut pas l'oublier. »

Et les préoccupations des habitants ?

« Les questions importantes qui ressortent sont au sujet de l'environnement, de l'aménagement du territoire. Deux tiers des cahiers d'acteurs et des débats ont porté sur ces sujets. Par exemple, le lien entre le port et la ville. Le maître d'ouvrage donne l'impression qu'on pose le port au bord de la ville, sans penser pour le moment aux liens avec les voies ferrées, les autoroutes, le centre-ville... »

Quelle est la suite au débat ?

« Après l'interview des acteurs, la phase à proprement parler des réunions, nous allons désormais nous atteler à la rédaction de notre compte rendu. On le rendra vers le 15 décembre à la commission nationale du débat public. Cette dernière rendra son avis le 6 janvier. Si notre compte rendu est accepté, la commission rédigera un bilan de deux ou trois pages qui sera transmis à Monsieur Percheron, le maître d'ouvrage, avant le début de la campagne électorale pour les régionales car on veut éviter que le débat soit politisé. Ce qui est possible et probable, c'est que le délai de trois

mois pour voter le bilan du débat public commence après les élections, le 22 mars. »

Ce bilan sera-t-il contraignant ?

« Oui. La commission n'est pas un chien de garde qui attaque, elle aboie. On va indiquer un certain nombre de choses qui vont contraindre le maître d'ouvrage. S'il ne tient pas compte ou ne prend pas assez en compte les recommandations qui vont lui être faites, des associations peuvent, par exemple, l'attaquer. Si le maître d'ouvrage trouve ce bilan trop contraignant, il peut jeter l'éponge et tout arrêter. Ça arrive dans 7 % des cas. Sinon, il peut prendre en compte nos remarques et continuer le projet. Le débat public aura alors servi à préparer l'enquête publique. »

2015 paraît-il jouable ?

« 2015 paraît réalisable. En 2011, on peut passer à l'enquête administrative et publique, qui peut durer un an. Les travaux pourraient commencer courant 2012. Il est clair que tout ne sera pas terminé pour 2015. Techniquement, 2015 c'est faisable. Financièrement, c'est autre chose. »

Ce projet n'est-il pas trop mesuré ?

« Les bateaux sont de plus en plus grands. Il est de plus en plus difficile de manœuvrer dans le port. Il faut faire quelque chose. Après, la deuxième raison, ce sont les terre-pleins, qui ne sont pas assez grands. Il n'y a pas assez d'espace si on veut faire venir le ferroviaire. C'est le moment de faire quelque chose, quitte à le faire progressivement. Si on ne fait pas ce nouveau port, que devient Calais ? Il est incontestablement utile sur le plan économique et social. »

Les acteurs s'expriment, morceaux choisis

Daniel Evrard, de la commission pour le développement économique de Boulogne : « Il faudrait redimensionner ce projet avec des hypothèses de trafic un peu plus réalistes. Les hypothèses nous semblent surévaluées. Et il faudrait prendre en compte le trafic régional. »

Pierre-Marie Walle, de la CGT CCI de Calais : « Notre position est claire : il ne faut pas oublier les salariés ! »

Patrick Fontaine, de la CFDT CCI : « Port 2015 va pérenniser l'emploi et en créer. Nous sommes convaincus qu'il fera partie des ports leaders. »

Catherine Fournier, maire de Fréthun : « Calais port 2015 ne se donne pas l'ambition de développement du territoire. Il faudrait des études ciblées sur les besoins de ce port afin que nous, élus du territoire périphérique, puissions monter des projets. On ne doit pas se contenter de prendre en compte l'agglomération de Calais mais tout le territoire de Calais. »

Jacques Boitard, de la fédération des plaisanciers : « Nous sommes particulièrement intéressés par le projet Calais port 2015. Le port de Calais a de nombreux inconvénients à l'heure actuelle. Le port de plaisance ne permet pas d'accueillir correctement les plaisanciers. Avec ce projet, il faudrait agrandir le port de plaisance, faire des liaisons avec les canaux pour développer le tourisme fluvial. On souhaite un schéma directeur sur la plaisance. »

José Huleux, représentant des pêcheurs : « Plusieurs soucis se posent à nous. Concernant le rejet des dragages dans notre zone de pêche, nous demandons des analyses avant chaque rejet afin de confirmer la non-pollution. Le croisement des ferries dans la passe, qui ne peut pas être élargie, sera aussi un problème. »

Dany Bogaert, de l'Adeca : « Ce projet est porteur d'espoir économiquement et financièrement. L'Adeca est favorable au projet. Nous gardons des inquiétudes sur la qualité de l'air sur Calais et les nuisances liées à la hausse du trafic routier. »

Alain Vedel, directeur France de P & O : « Nous avons des interrogations financières. Est-ce que les taxes pour les ferries vont être revues à la hausse ? »

Les grandes interrogations soulevées par le débat

Emploi. « Concernant les créations d'emplois : à combien sont-elles estimées, dans quels secteurs, de quelles catégories socioprofessionnelles ? », explique Patricia Brossier, de la commission du débat public.

Pêche. « La pêche doit être préservée mais les zones vont être réduites. Qui va négocier pour avoir des quotas ailleurs ? », poursuit-elle.

Ferroviaire. « La cohérence avec le ferroviaire est un point faible qui est pourtant décisif dès la création de ce nouveau port. RFF et la SNCF ne donnent pas de calendrier pour l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque, le doublement de cette ligne mais aussi voir le nombre sillons mis à disposition par la SNCF », conclut Patricia Brossier.

Environnement. Concernant l'environnement, la commission insiste sur « l'importance d'une communication claire et précise sur le sujet, de mener des études sur le long terme » mais aussi « comment gérer les nuisances de l'augmentation du trafic, la pollution de l'air, de l'eau, les nuisances sonores. Les énergies renouvelables ne sont pas assez étudiées », indique Clara Banchemereau, de la commission du débat public.

Trafic. Patrick Le Lorier, de la commission, note « une cohérence de prévisions entre Douvres et Calais qui se basent sur une croissance modérée de 1 % par an du trafic. Il serait quand même bon que l'on puisse prendre connaissance des sources qui ont permis d'établir ces prévisions et de faire des hypothèses différentes ».

Finances. Sur les finances, « beaucoup de travail reste à faire. On n'en est qu'aux prémices. Il manque des études chiffrées, des études comparées... », ajoute Patrick Le Lorier.

Aménagement. « Les friches portuaires sont une richesse sur le plan économique et urbanistique. C'est un enjeu important, a souligné François Perdrizet, de la commission. Il faut penser à un dimensionnement pertinent des installations. De là découlera le niveau de transformation pour la rocade pour éviter l'engorgement ? Combien de places de parking... »

Côte d'Opale. « La complémentarité des ports est un problème important. Pour être crédible, il faut que les ports partagent une vision. Au-delà des déclarations d'intentions, on est un peu déçu car il n'y a pas de complémentarité en actes dans le débat. On a même eu quelques relents de méfiance et de ressentiment. La fusion des CCI ne suffira pas à créer toutes les collaborations. La complémentarité se construit aussi par la base, en bâtissant des pratiques et confiance mutuelles », explique François Perdrizet.