

cndp
Commission nationale
du débat public

Bilan

du débat public Calais Port 2015

Septembre 2009 - Janvier 2010

établi par le Président de
la Commission nationale
du débat public (CNDP)

Saisie par le Président du Conseil régional Nord-Pas de Calais le 8 août 2008 et au vu du dossier de saisine, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 1^{er} octobre suivant d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP) présidée par Monsieur Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot.

Elle a en effet considéré que le port de Calais constitue déjà le principal pôle d'échanges avec le Royaume-Uni et que son développement impactera les activités des ports voisins et du tunnel sous la Manche. Par ailleurs, elle a jugé que le projet aura des conséquences sur les milieux dunaires et marins. Elle a enfin estimé qu'il représente un enjeu socio-économique important du fait que l'activité portuaire engendre un quart des emplois salariés de Calais.

Elle a parallèlement précisé que le dossier du débat ne serait considéré comme suffisamment complet que s'il comporte des études de trafic actualisées, tenant compte des hypothèses de transferts modaux vers le fer susceptibles d'être induits par les évolutions de paramètres tels que le coût du carburant, la taxation du carbone ou du trafic routier. Cette actualisation a été opérée et intégrée au dossier du maître d'ouvrage.

Le 3 décembre 2008, sur proposition de Monsieur Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot, elle a nommé les membres de la commission particulière Melle Clara Banchereau, Mme Patricia Brossier, M. Claude Hanoteau (remplacé le 1^{er} avril par M. Patrice Le Lorier) et M. François Perdrizet.

Le 1^{er} juillet 2009, la CNDP a jugé le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat, tout en précisant que les informations relatives à la gouvernance et aux caractéristiques économiques et financières du projet devront être développées à l'occasion du débat. Elle a également approuvé le calendrier de ce dernier (du 11 septembre au 24 novembre 2009) ainsi que ses modalités d'organisation.

UN DÉBAT FORT SUIVI, PERMETTANT DE FAIRE UN LARGE TOUR D'HORIZON

En vue de préparer le débat, la CPDP a, au printemps 2009, rencontré de nombreux interlocuteurs locaux et régionaux tout en suivant la rédaction du dossier de présentation assurée par le maître d'ouvrage afin qu'il réponde aux exigences posées par la CNDP. Ces démarches lui ont permis de dégager les grandes lignes d'organisation du débat, qui a démarré mi-septembre et s'est terminé mi-novembre.

Après le lancement du débat le 18 septembre, les réunions publiques se sont succédées jusqu'à la Toussaint à un rythme pratiquement hebdomadaire. L'assistance, bien plus importante qu'attendu initialement, a abordé régulièrement certaines thématiques comme les prévisions de trafic, la cohérence et la complémentarité de l'ensemble des ports régionaux, la multimodalité avec les liens routiers et ferroviaires, les relations ville/port, les impacts environnementaux, le développement économique,....

La CPDP a tenu quatre réunions dites "thématiques" et quatre réunions dites "d'expression". L'appel à la rédaction de cahiers d'acteurs a été suivi d'effet puisque 42 de ces documents ont été édités.

LE PORT, ÉLÉMENT CENTRAL DE LA CULTURE ET DE L'ACTIVITÉ DU CALAISIS

■ L'histoire de Calais se confond avec celle du port

De 1190, année à laquelle on peut situer la création effective du port de Calais (Henri de Lorraine accorde une concession aux "échevins et bourgeois" en passant par les années 1366 (les Anglais construisent une "Etape" pour le transit des laines entre l'Angleterre et la Flandre), le milieu des années 1500 (Henri VIII fait dresser une grande écluse de garde au Fort Nieu-lay), 1604 (une nouvelle enceinte, flanquée de deux bastions, entoure le Fort Risban), 1849 (on met en service la gare maritime du Paradis et l'embarcadère du bassin Ouest), la période 1875-1889 (où l'on construit le nouveau port) pour arriver à 1920 (les portes et les maçonneries de l'écluse de 21 mètres du Bassin Carnot font l'objet de travaux indispensables), puis 1946 (on commence à reconstruire le port fortement endommagé) ou encore 2004 (seconde passerelle Ro-ro et certification du Bassin de Plaisance ISO 9001) et enfin 2009 avec le projet Calais Port 2015, l'histoire du port a été longue et riche d'événements. Il n'est donc pas étonnant, comme l'a souligné le représentant du Conseil de développement de l'agglomération, qu'il s'inscrive dans la culture du Calaisis, comme l'avait également été l'activité dentellière, aujourd'hui disparue.

Conformément à la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, la Région Nord-Pas de Calais est propriétaire du port, et ce depuis le 1^{er} janvier 2007. C'est pourquoi le projet Calais Port 2015 est porté par cette collectivité.

■ Les activités portuaires au centre de l'économie locale

A l'heure actuelle 11 millions de passagers, presque 2 millions de voitures de tourisme, environ 2 millions d'ensembles routiers et 40 millions de tonnes de marchandises transitent chaque année par le port. Pour sa part, le trafic de commerce représente 545 000 tonnes de marchandises et 135 000 véhicules neufs. Il faut y ajouter la pêche avec une dizaine de fileyeurs et une quarantaine de marins, la plaisance avec actuellement 300 anneaux disponibles, la construction navale, les activités balnéaires et nautiques, la chasse, l'aquaculture et enfin le tourisme de nature.

L'activité portuaire emploie près de 7 000 personnes, avec la perspective de créer 3 600 emplois d'ici 2030, dont 1 800 dans le Calaisis, élément important pour une région qui connaît actuellement, avec plus de 11 000 chômeurs, un taux de chômage de 15,1 %.

UN PROJET AMBITIEUX

■ Nouveau bassin et nouvelle digue s'accompagnant d'aménagements complémentaires

Les nouveaux aménagements portuaires consisteraient avant tout en la création d'une digue, d'une contre-jetée et d'un bassin portuaire d'une superficie de 130 hectares ; ils s'accompagneraient de la réalisation et de l'aménagement progressif de nouveaux terre-pleins réalisés par des remblais gagnés sur la mer et d'ouvrages d'accostage. Les autres aménagements prévus s'attacheraient en particulier à améliorer les accès ou dessertes - routiers et ferroviaires - des terre-pleins et à mettre en œuvre un nouveau schéma de circulation.

Présenté dès la première réunion publique comme d'envergure mondiale par le Président du Conseil régional (Calais n'est-il pas le deuxième port de voyageurs du monde ?), le projet Calais Port 2015 vise à garantir et pérenniser le fonctionnement actuel, dégager des espaces pour l'organisation des stockages et des recompositions de chargement, accentuer l'intégration ferroviaire en améliorant les raccordements et réseaux existants, prendre en compte la croissance des échanges maritimes au sein de l'Europe. Il s'inscrit dans les objectifs du schéma régional des transports afin que le Nord - Pas de Calais soit à la fois une plate-forme logistique majeure en Europe et une grande région maritime.

Il doit aussi être envisagé au regard de la politique conduite par le port de Douvres qui a décidé d'augmenter sa capacité d'accueil. Ceci impose à Calais d'accroître ses propres capacités s'il désire conserver le bénéfice d'être, comme jusqu'à présent, le premier partenaire de ce port britannique qui réalise 80 % de ses échanges avec Calais. En outre, faute de place, le port de Calais n'est plus en mesure d'accueillir de manière satisfaisante les nouveaux ferries, aux dimensions bien plus importantes que précédemment.

En conséquence, la Région a assigné trois objectifs primordiaux à ce projet : le développement économique et l'aménagement urbain ; la consolidation des activités de tourisme et de commerce ; le renforcement de la synergie ville/port.

A terme, souligne le Président de la CCI de Calais, il y aura une structure unique Calais-Boulogne, les deux ports devant se développer d'une manière harmonieuse pour que la façade littorale soit compétitive à l'échelle européenne. De surcroît, si l'on y ajoute celui de Dunkerque, leur complémentarité appelle un développement parallèle, sachant qu'ils constituent déjà le premier ensemble portuaire français, devant Marseille, avec un trafic de 98,6 millions de tonnes. L'enjeu de ce projet est ainsi présenté comme celui d'une contribution primordiale au développement de la façade maritime.

EN FAIT, UN PROJET DE TERRITOIRE(S)

Si l'on a bien sûr discuté des aménagements portuaires envisagés, les perspectives ouvertes par les propositions présentées s'inscrivent dans le cadre plus large de projets de territoires : ceux du Calaisis, de la région et de l'ensemble de la façade littorale.

A entendre le Maire de Dunkerque, on saisit en effet l'ambition du projet qui, pour de nombreux interlocuteurs, dépasse largement les seules préoccupations portuaires. Cet aménagement est vu comme une pièce maîtresse dans le combat que mènent les trois ports français contre la concurrence de Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. Il se doit d'être suffisamment ambitieux en matière d'infrastructures afin que le littoral soit branché efficacement sur un hinterland suffisant avec un niveau de service autoroutier, ferroviaire et fluvial à la hauteur. On attend donc de ses promoteurs une exigence maximale car l'avenir de tout le littoral, y compris celui de l'agglomération dunkerquoise, en dépendent. Fait écho à ce souci la position de la Région qui rappelle que l'indispensable synergie entre ces divers modes de transport est au cœur de la politique qu'elle poursuit ; le schéma régional des transports prévoit entre autres le recours prioritaire au ferroviaire, au fluvial et au cabotage, comme l'illustrent aussi la participation de la région au projet Seine-Escaut ou le plan de mise à grand gabarit du canal de Valenciennes à Dunkerque.

Ce débat est en ce sens représentatif des débats actuels : désir d'élargir les thèmes abordés et de resituer le projet dans un contexte plus global. Les "nymbistes" sont loin d'être les seuls à se prononcer, et ils ont d'ailleurs été peu nombreux à prendre la parole lors de ce débat ;

même si évidemment il ne s'agit aucunement d'occulter la défense d'intérêts particuliers honorables (ceux de riverains, de diverses professions,...), l'ouverture ainsi manifestée répond à un souci de plus en plus fréquent : on situe le projet et l'on débat de son opportunité au regard d'un développement territorial élargi et durable, on juge de ses avantages et de ses inconvénients au prisme des priorités que l'on entend voir défendues et mises en œuvre par les responsables élus et professionnels. L'irruption dans la conscience collective des impératifs mis en avant par le Grenelle de l'environnement a fait en ce sens franchir un pas supplémentaire dans cette mise en perspective de tout projet. C'est bien ce qu'a illustré à Marck une intervention évoquant les responsabilités des institutions tant locales, que départementales, régionales et nationales. Le débat n'a pas permis d'approfondir plus avant cette question, mais si le maître d'ouvrage donne suite à son projet, nul doute que cette préoccupation devra être, avec le concours de ses partenaires, au centre des discussions.

UN PROJET JUGÉ OPPORTUN, SUSCITANT NÉANMOINS QUELQUES OPPOSITIONS OU INQUIÉTUDES, DONT ON ESPÈRE QU'IL RÉPONDRA À DES ATTENTES DIVERSIFIÉES

■ Une opportunité largement reconnue

Dès la première réunion publique, les représentants de la plaisance au conseil portuaire, du Conseil de développement de la communauté d'agglomération, ou de la société SeaFrance, le Président de l'agglomération "Cap Calais", le Délégué syndical CFDT de la CCI, comme le Vice-président de l'office de tourisme se sont déclarés sans réserve en faveur du projet ; en effet et quelle que soit l'évolution du trafic - mais tout le monde n'a pas lors du débat fait état des mêmes convictions en raison de la crise actuelle -, les dimensions des bateaux vont profondément évoluer puisque dès 2020 apparaîtront des rouliers de 240 mètres de long ou des bateaux de croisière pouvant aller jusqu'à 300 mètres, le port de Calais ne pouvant les accueillir au cas où il conserverait ses caractéristiques actuelles.

Lorsque l'on apprend que 300 entreprises touristiques dans la circonscription de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais ont une activité directement impactée par l'activité transmanche, ce qui se traduit par plus de 600 emplois dans la restauration et l'hôtellerie, plus de 1 000 emplois dans la distribution et de l'ordre de 30 millions d'euros de valeur ajoutée, on ne s'étonne pas du soutien sans faille que tous les acteurs professionnels apportent à ce projet.

■ Cependant, quelques inquiétudes.

Les Verts du Littoral, qualifiant le projet de "pharaonique", s'interrogent sur les éventuelles conséquences du gain de 150 hectares opéré sur la mer et du déplacement de 500 millions de mètres cubes de sédiments. Le Président du groupement des artisans pêcheurs de Calais évoque le rejet des sédiments de dragage du port, les atteintes pouvant être apportées aux fonds marins et s'inquiète d'un éventuel déménagement du bassin de plaisance au bassin Carnot. L'Association de défense de l'environnement du Calais (ADECA) redoute entre autre que la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF) ne s'engagent pas à mettre en oeuvre les infrastructures nécessaires au démarrage du projet. Mais, précise le maître d'ouvrage, RFF conduit actuellement des études pour vérifier les meilleurs tracés possibles notamment pour ce qui concerne la voie Calais-Dunkerque et la desserte par l'Est du nouveau port. Par ailleurs, il rappelle que l'électrification de Calais-Dunkerque est inscrite au contrat de projets 2007-2013.

On se pose aussi des questions sur l'avenir de la pêche, de la conchyliculture ou de la navigation de plaisance, sur l'impact du stationnement - notamment pour le transport de matières dangereuses.

■ Des attentes diversifiées

Si un tel projet se réalise, il doit pour divers acteurs répondre à des attentes diversifiées.

Une conseillère régionale du groupe des Verts souhaite vivement que le port soit exemplaire en matière de développement durable et de respect de l'environnement. Pour le Président du Conseil de développement de la communauté d'agglomération, tout doit être fait pour attirer les passagers vers la ville de Calais afin de contribuer à sa revitalisation. A Marck, on insiste sur ce que l'on en attend: le développement économique et donc, *de facto*, la création d'emplois (50 000 emplois sont générés par le portuaire sur l'ensemble du littoral est-il rappelé) bien que, comme le mentionne le maître d'ouvrage, les industries qui s'implantent autour du port de Calais ne font pas partie elles-mêmes du projet, la géographie du port ne le permettant pas. Les Verts du Littoral attendent aussi que Calais bénéficie du label "Ecoport" [pouvant donner lieu à la certification PERS (*Port Environmental Review System*)].

Plus localement, on espère que le projet contribue à résoudre un problème lancinant : celui de la circulation et de l'accueil des poids lourds, sans oublier le souci permanent du stockage des matières dangereuses. De même ce projet doit aussi s'accompagner d'une meilleure formation des jeunes aux emplois portuaires. Et l'on évoque même l'extension de la piste de l'aérodrome de Marck bien qu'elle ne fasse pas partie du projet Calais 2015. *Last but not least*, on veut voir dans ce projet une chance pour le tourisme, moteur de plusieurs activités, dont le commerce, l'hôtellerie et la restauration.

■ L'intermodalité : le point faible ?

Le représentant de la Fédération maritime du port de Calais a résumé les attentes en la matière : diversifier les activités du port de Calais, en misant sur les perspectives de transferts modaux (cabotage intra-européen et développement du transport ferroviaire), afin, ainsi que l'espère la CCI, que Calais devienne un "hub logistique".

Les échanges sur le thème du transport ferroviaire ont fourni à la Région Nord - Pas de Calais l'occasion de rappeler les efforts consentis en la matière : 350 millions d'euros d'investissement dans la desserte ferroviaire des ports dans le cadre du contrat de projets 2007-2013, dont 250 millions à sa charge ; modernisation de la ligne entre Calais et Dunkerque ; remise au gabarit d'un tunnel indispensable à la desserte ferroviaire du port de Boulogne ; réalisation d'un barreau pour la desserte du port de Dunkerque. Cependant, on regrette que le tracé par l'Est ne soit pas précisé dans le temps et on souligne la difficulté de faire passer des trains supplémentaires par la ville de Calais. De surcroît, des doutes subsistent sur la faisabilité et le phasage du doublement de la ligne Calais-Dunkerque.

Par ailleurs, si pour certains le réseau routier est à même d'absorber un trafic supplémentaire, pour d'autres une hausse de trafic pourrait entraîner des congestions routières et des accidents dans l'hypothèse où le fer continuerait à être sous-utilisé.

C'est ainsi qu'à Sangatte, le 10 novembre, les interrogations n'ont sans doute pas été levées : en effet, RFF ne s'est que peu avancé dans le détail des investissements à réaliser, se contentant d'affirmer être disposé à mettre en place un protocole avec le port pour développer le fret ferroviaire et fournir les sillons attendus.

La Voix du Nord s'en est d'ailleurs fait l'écho, regrettant, je cite, que "les deux acteurs ferroviaires, au-delà d'un discours de façade fleurant bon la langue de bois, sont incapables d'avancer du concret et des échéances".

L'ENVIRONNEMENT : UNE QUESTION LARGEMENT ABORDÉE, UN MAÎTRE D'OUVRAGE CONCERNÉ

Le Président de la CPDP l'a opportunément rappelé : fort de son expérience acquise lors du débat public sur un projet de port méthanier qui lui a permis de constater la "spécialité environnementale" sur le site de Dunkerque, il a décidé d'organiser en cette ville la réunion publique consacrée à ce thème ; on ne peut que s'en féliciter, les questions posées comme les inquiétudes exprimées ayant été légion. Ce n'est d'ailleurs pas exclusivement à cette occasion que l'assistance s'est inquiétée des effets éventuels de cet aménagement sur les sites concernés, qu'ils soient terrestres ou maritimes.

L'environnement apparaît effectivement comme un sujet essentiel de préoccupation. L'intérêt avec lequel l'assistance a reçu à Sangatte l'intervention de la représentante de l'Agence des aires marines protégées rappelant la présence d'une vingtaine d'espèces de mammifères marins dans le détroit, de plus de 200 espèces d'oiseaux et d'une importante faune benthique en témoigne directement.

Selon la CPDP, ce thème représente plus du tiers des écrits et à peu près autant de prises de parole en séances. Il n'est pas étonnant en conséquence que tous les cahiers d'acteurs évoquent la question environnementale et, accessoirement, que le maître d'ouvrage ait prévu de dresser le bilan carbone des travaux du Port Calais 2015.

■ Un territoire riche et sensible

Le secteur comprend plusieurs ensembles écologiques remarquables : la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique du Fort Vert et de Sangatte, la réserve naturelle du Platier d'Oye, le grand site national des Deux Caps, ainsi que des zones marines promises à un classement Natura 2000.

De son côté, le bureau d'études "Biotope" a répertorié sur les 700 hectares inventoriés 40 types d'habitats naturels différents, 286 espèces végétales (dont 45 espèces remarquables, parmi lesquelles 14 sont protégées) et de nombreuses espèces animales (grand gravelot, traquet motteux, cochevis huppé, phoque veau-marin, crapaud calamite, lézard vivipare,...).

Qu'il s'agisse des conséquences du projet sur le trait de côte (en particulier du côté de Sangatte et d'Oye-Plage), du rejet en mer des effluents polluants de telle ou telle entreprise, de l'utilisation éventuelle des sédiments de dragage, des risques d'ensablement ou d'érosion, des rejets en SO₂ du trafic maritime, des enjeux floristiques et faunistiques, des conséquences de la montée du niveau de la mer (sous-estimée selon un militant des Verts du Dunkerquois), du bruit généré par la circulation des navires (même si Calais Port 2015 se construirait en gagnant sur la mer et donc s'éloignerait des habitations)... , toutes ces préoccupations viennent rappeler que le public s'interroge ici comme ailleurs sur la cohabitation entre développement économique et préservation de l'environnement. Et plus largement, reprenant les propos d'un élu au Conseil régional Nord - Pas de Calais, on peut être amené à se demander s'il faut continuer "comme avant" ou se situer plutôt dans une société "post-Copenhague" afin de répondre à l'urgence climatique.

■ Un maître d'ouvrage apparemment attentif à ces questions

Toutes ces questions sont légitimes et font écho aux enseignements de premières études lancées par le maître d'ouvrage.

En outre, les études de faisabilité menées par la Chambre de commerce et d'industrie dans le cadre des réflexions sur son schéma directeur se sont attachées à approfondir les thèmes suivants : l'intégration des énergies renouvelables dans les terminaux du Port Calais 2015 ; le traitement des émissions de gaz à effet de serre des navires en escale visant à limiter l'empreinte carbone du port ; la récupération et le traitement des fumées des navires à quai ; le report modal de la route vers le fer.

D'autres études s'attachent pour leur part à la mise au point de modèles dans les domaines de la courantologie et des hydro-sédiments.

Selon le maître d'ouvrage, il apparaît aujourd'hui qu'aucun obstacle majeur ne pourrait empêcher la réalisation du projet qu'il juge compatible avec les documents d'urbanisme et les réglementations environnementales. Quoi qu'il en soit, les résultats de ces études devront faire l'objet d'une large information et d'évaluations contradictoires.

UNE QUESTION RESTANT EN SUSPENS : CELLE DE LA GOUVERNANCE

■ Le poids de l'histoire

Même si l'on entend souvent le discours de la complémentarité et de l'intérêt commun que les villes de la Côte d'Opale se doivent de reconnaître à un tel projet, il n'en demeure pas moins que l'on se souvient à l'occasion que l'histoire des relations entre les trois ports de Calais, Dunkerque et Boulogne n'a pas toujours été un long fleuve tranquille. Lors de la réunion de Boulogne-sur-Mer, le débat a fait resurgir les antagonismes qui l'ont marquée. C'est ainsi qu'un adjoint communiste au maire de la Ville de Boulogne qualifie le projet Calais Port 2015 d'"hérésie" en matière d'aménagement du territoire, de projet de "boutiquiers". Est-il raisonnable, demande-t-il, de vouloir concentrer toute l'activité transmanche sur une seule destination ? Convient-il de marcher dans les traces des "technocrates parisiens", confinant Boulogne dans la seule activité de la pêche, Calais dans l'accueil des voyageurs et Dunkerque en tant que port de commerce ? Hypothèses que la Région se refuse d'envisager.

■ Les implications financières d'un choix de bonne gouvernance

L'année 2010 devrait permettre d'arrêter le choix d'une structure adaptée au financement annoncé (403 M€) du projet ; ces dispositions seraient compatibles avec le calendrier de réalisation projeté, lui-même en phase avec la mise en service de nouveaux navires de très grande taille. Ce délai d'un an pourrait être mis à profit pour effectuer des études de sensibilité, scénarios, variantes, schémas directeurs de calibrage des équipements qui conforteraient utilement la réalisation pratique du projet.

■ Elargir le périmètre

Si le mot "cohérence" a été parfois cité, il est à nos yeux celui qui doit résumer au mieux l'ambition que doivent se donner les promoteurs du projet ; nombre d'acteurs ont insisté sur les liens entre le port et la ville par exemple, entre ces trois ports maritimes et le port sec qu'est Eurotunnel ; sans oublier l'aspect plus national (Le Havre) et plus européen (la Belgique, les Pays-Bas, l'Angleterre évidemment avec le port de Douvres).

Aujourd'hui, tel ne devrait-il pas être le cas, puisque les ports de Calais et Boulogne ont un seul et même propriétaire depuis le 1^{er} janvier 2007 ? Le débat n'a que marginalement contribué à éclairer les participants, même si l'on a fortement applaudi à Boulogne-sur-Mer lorsqu'un intervenant s'est écrié : "Arrêtons les guerres de clochers et essayons de construire l'avenir !". Ce cri répond au souci exprimé notamment par les Verts du Littoral qui se prononcent en faveur d'une politique cohérente entre les trois ports afin d'éviter que l'activité portuaire vivote, et ce pour le plus grand profit d'Anvers et de Rotterdam. Il est vrai qu'il est peut-être un peu tôt pour apporter des réponses en la matière, mais cette question sera sans doute au centre de discussions à venir.

■ Une structure nouvelle ?

Afin d'aider en partie à cette réflexion, ne conviendrait-il pas de saisir au bond la proposition avancée par un intervenant : la création d'une Maison du Détroit, sorte de conférence permanente des acteurs (Boulonnais, Calaisiens, Dunkerquois), mais aussi ouverte à nos voisins anglais, belges et néerlandais ? Une structure, sans doute légère, de ce type permettrait sans doute utilement de piloter les études et de suivre la mise en oeuvre de mesures compensatoires le cas échéant à mettre en place dans la période de l'après-débat. La région n'y verrait semble-t-il que des avantages. On ne peut que s'en féliciter.

QUEL BILAN PEUT-ON TIRER DE CE DÉBAT ?

■ Un "bon" débat

Ce débat a donné lieu à de véritables échanges, à la fois polis et argumentés. L'assistance y a été nombreuse, fort intéressée comme l'illustrent aussi le nombre de cahiers d'acteurs proposés et celui des visites sur le site Internet, la qualité et la précision des questions posées tant en réunion publique que par courrier électronique ; l'écho donné par la presse s'est avéré fort utile. Les élus, les associations, les professionnels ont été au rendez-vous et ont contribué largement à ce que ces échanges soient argumentés, éclairants et sans doute utiles au maître d'ouvrage qui doit rendre publique sa décision sur la suite qu'il entend réserver à ce projet. Tout au plus peut-on émettre un regret, celui d'une absence des jeunes générations, les premières à être en réalité concernées par le projet. De même, l'Université et les transporteurs routiers auraient pu, pour le plus grand bénéfice du débat, se mobiliser davantage.

■ Un vaste tour d'horizon

Développement économique, impacts sur l'environnement naturel et humain, relations avec les autres villes portuaires de la Côte d'Opale comme avec l'hinterland, nécessité d'améliorer l'intermodalité, relations entre le port et la ville, conditions de vie sur l'emprise même du port, etc. : chacun, selon sa sensibilité, a pu présenter ses arguments, poser ses questions, présenter ses suggestions au cours de ces 34 heures de débat.

■ Un projet jugé très majoritairement opportun et utile

Il était temps, pensent de nombreux acteurs, de soumettre ce projet à débat. Il a permis de constater que le projet est jugé opportun pour la grande majorité des acteurs, tout en fournissant au maître d'ouvrage des éclairages importants sur les questions qu'il soulève, les points qu'il convient d'approfondir et les attentes qu'il s'agit de satisfaire. Il a précédé l'évolution prochaine du contexte institutionnel au sein duquel les CCI seront appelées à agir et contribuera ainsi à alimenter les réflexions en matière de gouvernance.

Pour beaucoup, ce projet apparaît utile. Pour reprendre les propos du président de la CPDP

résumant la tonalité des interventions: "faire Calais Port 2015, c'est prendre des risques, très certainement, mais ne rien faire, ce n'est pas un risque, c'est une fatalité, c'est l'échec d'un développement possible".

■ Environnement et intermodalité

Si elle donne suite à son projet, la Région devra définir, comme elle s'est engagée à le faire, les mesures propres à assurer la préservation de la qualité du cadre de vie, le respect des usages et des activités humaines, la réduction et la compensation de l'impact sur la biodiversité (la limitation des gênes dues au chantier, la promotion des énergies renouvelables, le traitement paysager du port, etc.).

Une attention toute particulière devra être apportée à l'amélioration des liaisons ferroviaires et routières destinées aussi bien à faciliter la desserte immédiate de la zone portuaire qu'à contribuer à l'indispensable cohérence territoriale souhaitée par tous.

■ Continuer à approfondir en commun la réflexion pour faire écho également à des problématiques évoquées lors du débat mais simplement survolées

Nous pensons ici entre autres à :

- la prise en compte de nouveaux modes de trafic (le "non-accompagné", le cabotage maritime, les autoroutes de la mer et les autoroutes ferroviaires),
- les modalités de soutien à apporter aux pêcheurs dont l'activité serait impactée par la mise en œuvre du projet,
- le repérage des emplois susceptibles d'être créés à terme et des formations professionnelles correspondantes,
- la mise à l'étude d'un plan de zones de parking éloignées des habitations,
- la promotion des énergies renouvelables.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe Deslandes





Commission nationale du débat public
6, rue du Général Camou - 75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
www.debatpublic.fr - email : contact@debatpublic.fr