



EELV Nord/Pas de Calais, 30 rue des Meuniers, 59000 LILLE
EELV Groupe de Calais, 17 rue Aristide Briand, 62100 CALAIS
Groupe des Elus EELV au Conseil Régional, 59555 LILLE

Enquête publique Calais *PORT* 2015

Avis d'Europe Ecologie Les Verts

Europe Ecologie Les Verts a examiné le dossier d'enquête publique du projet Calais Port 2015.

Par délibération, le Conseil Régional Nord/Pas de Calais a décidé « de poursuivre [ce] projet de Calais Port 2015 sur la base des préconisations du débat organisé par la Commission Nationale du Débat Public de septembre à novembre 2009. »

L'avis d'EELV se fonde donc en particulier sur le respect de ces préconisations (qui apparaîtront en italiques dans cette contribution) et sur la cohérence du projet avec les engagements du Conseil Régional qui doivent l'encadrer, notamment aux titres du Schéma Régional des Transports adopté en 2006 et du Schéma Régional Climat Air Energie co-élaboré par le Conseil Régional et l'Etat en 2011-2012.

Cet avis comprend quatre volets :

- 1. architecture du projet, trafic et desserte ferroviaire**
- 2. emploi et formation**
- 3. impacts sur l'environnement et compensations**
- 4. Maison du Projet, Maison du Détroit, un projet de gouvernance**

1. Architecture du projet, trafic et desserte ferroviaire

Le cadre du projet

Les deux schémas de référence du projet Calais Port 2015 sont le Schéma Régional des Transports, volet Transports du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire et le Schéma Régional Climat Air Energie.

D'une part, « le SRT propose une vision à l'horizon 2020 du système régional de transports » (p.1) et il y est inscrit (p.16) « la création d'une desserte ferroviaire pour le port roulier de Calais ».

D'autre part, à ce même horizon 2020, le SRCAE définit une cible globale « viser, d'ici 2020, une réduction de 20 % des gaz à effet de serre par rapport à celles constatées en 2005 » (p.128) et une cible pour le volet ferroviaire (p.205) : « accroître la part modale de fret ferroviaire pour qu'il augmente de 12 à 22 % des parts modales totales (objectif national de 20 %) ». Cette cible procède de l'objectif de passer de 16 à 30 % pour le ferroviaire et le fluvial cumulés.

Quant aux préconisations de la Commission Nationale du Débat Public, elles disposent que pour répondre au « point faible de l'intermodalité » (p.5 du bilan du débat public Calais Port 2015), « une attention toute particulière devra être apportée à l'amélioration des liaisons ferroviaires et routières destinées à faciliter la desserte immédiate de la zone portuaire » et « de continuer à approfondir la prise en compte [du] « non-accompagné » et des autoroutes ferroviaires ».

Architecture du projet, trafic et desserte ferroviaire

L'architecture du projet est cohérente avec l'augmentation de la taille des navires et l'extension des terre-pleins avec la perspective du transfert modal et d'une autoroute ferroviaire desservant Calais.

Mais les hypothèses du trafic sont optimistes pour le volume global et pessimistes sur le transfert intermodal, en référence à la prospective des schémas régionaux pour 2020, et de même la desserte ferroviaire n'est pas au rendez-vous de cet horizon : ces partis de trafic ou d'aménagement sont donc en contradiction avec tous les engagements du Conseil Régional sur l'intermodalité et le fret ferroviaire.

EELV demande que ces hypothèses soient revues et que la desserte ferroviaire soit inscrite en corollaire du projet et non à long terme, et prescrite dans la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis.

Architecture du projet

Si nous pensons aujourd'hui que le projet est cohérent d'un point de vue nautique avec les tailles des nouveaux navires, nous doutons des volumes de trafics à attendre et surtout, nous jugeons incohérent le doublement puis le triplement des terre-pleins (de 60 ha en 2012 à

150ha en 2020 puis 200ha en 2030) avec l'évaluation qui est faite des trafics intermodaux et l'absence de desserte ferroviaire capacitaire par l'est.

Trafic

En effet, dans le dossier soumis à l'Enquête Publique, les hypothèses de croissance annuelle du trafic sont de 1,3% pour les passagers et les véhicules particuliers jusqu'en 2050 et de +2,2% pour le trafic poids lourds jusqu'en 2030, soit de 10 à 13 millions pour les passagers et de 1,6 millions à 2,5 millions pour les Poids Lourds en 2030. S'agissant du fret non accompagné, 300 000 remorques sont prévues en 2030, dont 200 000 empruntant une autoroute ferroviaire, soit 10% du trafic de fret.

Ces hypothèses sont à la fois optimistes sur les volumes globaux et pessimistes et incohérentes avec l'ambition et les moyens de l'intermodalité :

- il convient en effet de les réévaluer à la baisse en volume global
 1. elles s'appuient sur la poursuite des tendances fortes d'avant crise alors que le contexte économique est de stabilisation des échanges
 2. ou de diminution du nombre de véhicules utilisés
 3. et de concurrence de la desserte ferroviaire d'Eurotunnel pour les passagers
- il convient au contraire de réévaluer à la hausse les unités intermodales
 1. la concurrence avec Eurotunnel étant plus pertinente sur les remorques pour des raisons de sécurité des navettes,
 2. en cohérence avec la politique d'intermodalité qui constitue un engagement des pouvoirs publics à tous les niveaux, européen, nationale et régional. Dans le cadre du SRCAE Nord Pas de Calais, l'objectif de progression du fret ferroviaire de 2012 à 2020 est de 12 à 22%, alors que l'objectif sur Calais cité ci-dessus est de 10% en 2030,
 3. et en cohérence avec l'aménagement des terre-pleins concrétisant cet objectif d'intermodalité.

Desserte ferroviaire

Dans le dossier soumis à l'Enquête Publique, les solutions techniques sont bien envisagées : « le projet Calais Port 2015 anticipe [cette évolution du fret ferroviaire] et développe une offre compatible avec de futures massifications (...). Deux options sont envisagées : d'abord la modernisation de la desserte actuelle puis la création d'un nouvel accès par l'est » (p.44, vol. A du dossier d'Enquête Publique). En application, « les éléments à faire évoluer dans le SD du Calais » comprennent : « le développement de l'intermodalité à long terme, pour assurer la conduite d'une politique de transfert modal volontariste » (p.9, vol. E du dossier d'Enquête Publique). Cette application présente donc le transfert modal volontariste comme une hypothèse à long terme, ce qui revient à prescrire le volontarisme aux générations futures.

Ainsi, l'aménagement de la nouvelle desserte ferroviaire cohérente, par l'est, n'est pas phasé avec le projet : « une étude est en cours de réalisation par RFF et permettra notamment de préciser les fuseaux possibles d'une desserte par l'Est en fonction des contraintes techniques et environnementales. »

Corollairement, le projet prescrit (pp.11 et 12, vol. E) que « la carte du schéma directeur sera modifiée comme suit » : c'est-à-dire avec le plan du port mais sans inscription de la liaison ferroviaire pourtant schématisée sur la carte de la p.9. Le défaut de cette inscription est inacceptable pour la cohérence locale et régionale du projet.

2. Emploi et formation

Nous affirmons que le modèle actuel du transmanche 90 % routier à Calais, en l'absence de transfert modal, sera non seulement très décevant sur le plan environnemental mais aussi très peu créateur d'emplois.

Emploi

En préambule, il est à noter que l'analyse des retombées économiques incluant les prévisions de création d'emplois s'appuie sur des estimations issues d'une étude réalisée en 2009 qui n'intègre que l'impact du 1^{er} plan social SeaFrance et non la cessation totale de l'activité de l'entreprise.

Les principaux résultats font apparaître que l'impact du projet Calais Port 2015 sur l'ensemble des emplois - directs, indirects et induits - est relativement faible :

Pour ce qui est de l'exploitation : partant des emplois en 2010, (7950), il est prévu la création de 1353 emplois à l'horizon 2020, 2226 en 2030. De plus, nombre de ces emplois étant liés aux opérateurs, la disparition de **SeaFrance** pourrait conduire à en diminuer le volume.

Ces chiffres sont à rapprocher des estimations données par le maître d'ouvrage dans le document soumis au débat public qui évoquait 10 000 postes supplémentaires !

On note également les incertitudes suivantes :

- Le dossier d'enquête publique indique (paragraphe 5.3.1.) des effectifs stables pour les compagnies même en cas d'augmentation des trafics car cette croissance sera absorbée par la mise en service de navires de plus forte capacité.
- Il en va de même des emplois induits par la sécurité du fait de l'automatisation des systèmes.
- Que dire de la prévision d'une forte augmentation du transport voitures alors que l'on sait inévitable l'augmentation des prix du carburant ?
- Enfin, on peut noter l'importance des emplois induits liés à des courts séjours de la clientèle britannique fortement dépendants de stratégies tarifaires et de réglementations (taxes alcool, tabac...) dont la prévisibilité est très incertaine.

Concernant la phase travaux, on constate un impact faible sur l'emploi, le dragage étant réalisé par des sociétés étrangères, ainsi que les passerelles qui seront pré-construites hors du territoire français.

EELV demande une profonde évolution dans les directions du génie écologique, du transfert modal et du tourisme afin que ce projet ait un réel impact sur la création d'emplois.

Cela confirme les inquiétudes que nous avons formulées lors du débat public : ce projet est basé principalement sur le transbordement des véhicules routiers, mais n'inclut pas, sinon à très long terme :

- la création d'activités hors logistique routière, en priorisant les activités d'avenir liées à la conversion écologique de l'économie
- les emplois liés à la gestion environnementale de la zone (gestion optimisée de l'eau, des déchets, de l'énergie...)
- les emplois créés par les évolutions modales maritimes (cabotage) et ferroviaires, alors que toutes les études ont montré la pertinence de la technique d'autoroute ferroviaire à Calais.
- Le potentiel de séjours touristiques pour des touristes non motorisés s'appuyant sur les atouts touristiques et naturels du Calais, le site des 2 Caps, le sentier de grande randonnée, la véloroute du littoral...

Ainsi, le projet ne répond pas à la préconisation de la CNDP : « [repérer les] emplois susceptibles d'être créés à terme et [les] formations professionnelles correspondantes »

Formation

Ainsi, ce thème est inexistant dans le dossier d'enquête (!) alors qu'il avait été évoqué lors du débat public. Citons de nouveau son compte-rendu :

« La formation et la gestion des compétences doivent être prises en compte (...) Il faudrait prévoir une évolution acceptée et accompagnée des métiers liés au nouveau port »

Nous ajouterons à ces préconisations l'importance de la mobilisation des acteurs : commission formation du conseil régional, direction du travail (DIRECTTE), maison de l'emploi, écoles, université, organismes de formation continue...

EELV demande de mettre en œuvre un accord de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, de consolider et renforcer les activités existantes avec la prise en compte du développement durable et de mettre en place des plans de formation.

3. Impact et compensations sur l'environnement

Du point de vue environnemental, deux types de mesures peuvent être identifiées : les mesures compensatoires stricto sensu et les mesures dites d'accompagnement environnemental, qui sont regardées comme étant construites au titre d'une forme de compensation, même si le lien avec les atteintes à l'environnement n'est pas direct.

D'autre part, le tracé de la desserte ferroviaire par l'est, qui doit être intégré au projet comme nous l'avons souligné plus haut, doit être précisé ainsi que son impact dans une zone écologiquement riche.

Enfin, EELV demande qu'une instance de concertation/consultation soit mise en place pour suivre la mise en œuvre et le phase des engagements au titre de l'environnement et la mesure des impacts. Quant au phasage de la compensation, il doit précéder celui du projet.

Les mesures compensatoires

La pérennité des mesures compensatoires proposées ainsi que le contenu des mesures d'accompagnement et leur inscription dans les phases ultérieures du projet (délégation, exploitation....) doivent être garantis

En effet, les sites proposés ne peuvent en aucun cas servir de réserves foncières pour de futures extensions ou aménagements.

Il conviendra de bien distinguer le foncier de compensation des réserves foncières.

Cette question se pose notamment pour les 23 ha à acquérir, qui appartiennent à la ville de Calais. S'ils sont le socle de la compensation, il être demandé une protection pérenne de type Arrêtés de Protection de Biotope, classement en Réserve ou rétrocession au Conservatoire du Littoral et des Rivages Lacustres.

Il est possible de concilier les deux approches : rétrocession au Conservatoire du Littoral et classement en Réserve Naturelle Régionale,

Les mesures d'accompagnement environnemental

Au-delà des mesures programmées :

- la gestion « écologique » du port avec l'objectif d'une certification PERS (Ports Environmental Review System)
- la création de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires ou création de sites d'observation des oiseaux migrateurs et hivernants ainsi que des mammifères marins, avec un planning de suivi des espèces patrimoniales sur 10 ans
- l'adoption d'un Plan Lumière adapté à la préservation de la biodiversité
- une approche HQE / HPE des bâtiments
- l'adoption d'une gestion différenciée des espaces verts du port.

Concernant la conception et la gestion du port, EELV demande les mesures suivantes :

- l'inscription totale dans le label Ecoport
- l'intégration d'éléments de biodiversité dans l'enceinte même du port, avec la référence explicite à une Trame Verte et Bleue du Port, avec par exemple, la création de mini-continuités écologiques sur le port
- l'intégration de la 15^{ème} cible HQE, portant sur l'intégration de la biodiversité au bâti
- l'inscription a minima dans le 5^{ème} niveau HPE qui est le Bâtiment Basse Consommation, voire d'intégrer au moins un Bâtiment à Energie Positive (BEPOS)
- l'intégration dans la jetée et dans les parties immergées de récifs artificiels et de matériaux appropriés favorisant la biodiversité marine (algues, coquillages filtreurs, ...)
- financement de la restauration du phare de Walde comme site majeur d'observation.

Le phasage de la compensation doit en outre précéder celui du projet.

Intégrer et maintenir la ZNIEFF à l'est de Calais

Au demeurant, le site de compensation défini par le projet comporte un potentiel de restauration important, en surface et en qualité. Pour autant, il convient d'intégrer à ce processus le maintien de la ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) à l'est de Calais, sur la Zone des Dunes-Extension.

C'est d'ailleurs le seul endroit autour du port, classée en zone humide, où on peut encore bénéficier d'un peu de nature, avec une belle richesse de la faune, de l'avifaune et de la flore sur la côte, dans une ville déjà fortement urbanisée et déficitaire en espaces naturels.

A contrario, le tracé de la desserte ferroviaire par l'est, qui doit être intégré au projet comme nous l'avons souligné plus haut, doit être précisé ainsi que son impact dans une zone écologiquement riche.

Une information et une évaluation contradictoires

Enfin, l'une des préconisations de la CNDP était que « les résultats des études [d'environnement] devront faire l'objet d'une large information et d'évaluations contradictoires ».

A défaut de son respect pendant la phase d'avant-projet, EELV demande qu'une instance de concertation/consultation soit mise en place pour suivre la mise en œuvre et le phase des engagements au titre de l'environnement et la mesure des impacts, localement et sur le trait de côte.

4. Maison du Projet, Maison du Détroit, un projet de gouvernance à adosser à Calais PORT 2015

Les préconisations de la CNDP sur la gouvernance et la réponse du Maître d'ouvrage

Alors que le Conseil Régional a décidé « de poursuivre le projet de Calais Port 2015 sur la base des préconisations du débat organisé par la Commission Nationale du Débat Public de septembre à novembre 2009 », l'une de ces préconisations était que « les résultats des études [d'environnement] devront faire l'objet d'une large information et d'évaluations contradictoires ».

Au contraire, les études du projet soumis à l'enquête n'ont plus fait l'objet de concertation et les points faibles du dossier subsistent comme défini dans les volets précédents.

Dans le même sens, la CNDP (p. 7 et 8 de son bilan) a mis en exergue « une question en suspens : celle de la gouvernance » et proposé d' « élargir le périmètre » et de « [se donner l'ambition d'une politique cohérente entre les transports et le port sec qu'est Eurotunnel] » en créant une « Maison du Détroit, sorte de conférence permanente des acteurs [qui] permettrait de piloter les études et de suivre la mise en œuvre des mesures compensatoires ».

En réponse à cette préconisation, la seule réponse du dossier d'enquête publique, sous l'intitulé de la « gouvernance du port » (p. 41 Vol. A) stipule que « l'organisation actuelle avec la Région autorité concédante et la CCI-Côte d'Opale concessionnaires sur les deux ports de Boulogne-sur-Mer et Calais, est compatible avec l'avancement du projet, et plus particulièrement avec la réalisation des infrastructures nouvelles de Calais Port 2015 ».

Les propositions d'EELV

EELV réitère donc sa proposition de gouvernance du projet en adossant une Maison du Projet à Calais Port 2015 :

En effet, Le débat public a montré des limites qu'il faut dépasser :

1. Le projet Calais Port 2015 est un projet de territoire(s), il n'est pas qu'un projet économique.

Les territoires d'impact de ce projet sont locaux, régionaux et inter-portuaires (Nord - Pas de Calais, Manche, Mer du Nord).

2. Il doit faire le pari de l'avenir. Un avenir calqué sur le modèle de développement que nous connaissons depuis plusieurs décennies ?

Ou un modèle qui intègre les nouvelles données mondiales, au premier rang desquelles le climat, qui voit la remise en question des modes de production/consommation et donc de trafic.

3. La complexité, la diversité et l'ampleur des impacts environnementaux (transport, énergie, milieux naturels, courantologie, etc.) de ce projet nécessitent un "monitoring" en continu de la part de l'ensemble des parties prenantes (économiques, associatives, scientifiques)

EELV demande donc la création de la maison du projet, préfiguration d'une Maison du Détroit. Elle doit être un espace de concertation et de pilotage permanent réunissant les acteurs et l'expression de leurs intérêts (participants actifs au débat public), et doit se mettre en place dès maintenant, en alliant un rôle de médiateur entre les différents acteurs du détroit et de prescripteur dans la réalisation du projet.

La Maison du projet pourrait être une association loi 1901, réunissant tous les acteurs concernés par l'environnement et le développement du détroit...

Chargée de trouver un consensus entre protection de l'environnement et développement économique et territorial, elle pourrait compter parmi ses membres aussi bien les ports maritimes, les opérateurs maritimes, les industriels, l'Etat, les collectivités territoriales, les chambres consulaires, le conseil de développement du Calaisis, le S.M.C.O., que l'Université du Littoral, un Institut d'études de logistique, un conseil en environnement et les associations de défense de l'environnement.

Elle devra informer et être informée de l'évolution du projet (port et environnement), devra pouvoir instruire des thèmes ou des volets du projet et en avoir les moyens (provocation de réunions, sollicitation d'études, etc.)

Elle devra être garante de l'élaboration d'une démarche d'évaluation et de compensation des impacts environnementaux sur la base d'un référentiel commun sur l'état des lieux (apport des scientifiques), de la conception et de la réalisation des mesures d'accompagnement environnemental, de la définition du programme des mesures d'accompagnement environnemental et de la coordination des connaissances scientifiques, sociales et économiques).

Elle devra aussi anticiper les évolutions modales maritimes et ferroviaires en tenant compte des perspectives de cabotage maritime, des perspectives ferroviaires et des études déjà conduites en ce sens (nous savons déjà que toutes les études conduites ont montré la pertinence et l'intérêt de la technique d'autoroute ferroviaire totalement adaptée à Calais)

Enfin, la Maison du Projet permettra la mobilisation commune de tous les acteurs et utilisateurs du port : industries portuaires, compagnies maritimes, pêcheurs, plaisanciers, armateurs, logistique et gestionnaires du port.

Il faut donc une volonté de tous ces acteurs autour du gestionnaire du port qui joue un rôle essentiel, c'est l'acteur pivot qui doit mettre en action cette dynamique commune.

Ces objectifs et cette mobilisation constituent pour EELV une condition préalable qui mènera à un projet équilibré entre l'ensemble des activités portuaires et urbaines et le transbordement, projet vers un port et une ville transformés, vers des activités industrialo-portuaires éco-exemplaires, vers la plaisance, la pêche, le tourisme et le transbordement de passagers à pied, à vélo, en train et en autocar.

Car ce projet doit impérativement s'associer à des projets de développement local en valorisant les flux au travers de la logistique et du tourisme.

La maison du projet doit d'une part jouer un rôle essentiel dans la définition des mesures environnementales devant compenser l'impact de l'extension portuaire sur l'écosystème et d'autre part aboutir à une cohabitation intelligente de tous les acteurs et utilisateurs du port pour un développement durable du territoire du détroit.