

AMÉNAGEMENTS

Calais port 2015, l'origine du projet

Le chantier à plus de 860 millions d'euros répond à une ambition, celle de développer l'activité du port et de lui assurer un bel avenir économique sur le très long terme

Même si quelques travaux préalables avaient d'ores et déjà commencé, la démolition de l'hoverport en décembre dernier a clairement marqué le démarrage du vaste chantier Calais port 2015. Aujourd'hui, sur site, les engins vont et viennent au quotidien et plus de 200 mètres de digue ont déjà été réalisés. La partie émergée de l'iceberg. Car la toute première phase de réflexion du projet remonte au début des années 2000. Presque 15 ans ont ainsi été nécessaires pour établir une stratégie de développement, penser le projet et le mettre concrètement en marche. Pendant tout ce temps, études, prévisions, montages administratifs et financiers ont précédé le démarrage tant attendu de ce chantier titanique, dont la livraison est prévue en 2021.

Explosion du transmanche

« Il faut revisiter le contexte de l'époque, entame Laurent Devulder, directeur technique à la SPD (société des ports du Détroit). À la fin des années 1980, le bassin est assés été construit pour traiter le trafic grand vrac, chargements de charbon, minerais, pour diversifier ainsi le trafic portuaire. Mais cette activité, en concurrence directe avec celle de Dunkerque, peine à décoller. « Ces aménagements ont néanmoins permis à des entreprises comme Alcatel de pérenniser leur activité sur Calais et surtout, au trafic transmanche d'explo-



Calais Port 2015 « pour objectif d'augmenter son trafic fret en étendant sa surface.

ser ». La construction de l'A16 au début des années 1990 et l'ouverture du tunnel en 1994 concourent à créer un appel d'air et à concentrer les flux sur Calais. « Dans le courant de ces années-là, des aménagements ont été réalisés pour moderniser les quais transmanche, poursuit le directeur technique. On a construit de

nouveaux postes et abandonné les anciens, devenus vétustes, au fur et à mesure ».

Les navires transmanche des armateurs, de plus en plus grands, contraignent la place portuaire calaisienne à adapter ses équipements et à se moderniser petit à petit. « Concrètement, le trafic voyageurs

chutait mais le fret connaissait une progression vraiment très importante. Au début des années 2000, il était ainsi le segment le plus important à prendre en compte pour penser l'avenir du port de Calais ». L'arrivée d'une nouvelle équipe, notamment de Jean-Marc Puisseuseau, président, et de Patrick Fourgeaud, directeur général, au début des années 2000 à la CCI de Calais, marque le début d'une réflexion sur la stratégie de développement portuaire.

Construire sans perturber les trafics existants

Au vu de l'importance prise par le transport fret, le plan stratégique se dirige naturellement vers une extension portuaire, destinée à répondre à la demande et à augmenter l'activité de la place. « La question était de savoir comment on augmentait le trafic avec les contraintes de ne pas perturber les flux existants, pointe Laurent Devulder. On aurait pu réaliser des travaux in situ et adapter l'existant. Mais il était impensable de fermer le port sur plusieurs années : le trafic se serait reporté vers un autre site et Calais aurait évidemment perdu de son activité ».

Dès lors, l'idée d'une extension fait son chemin. « Pas à l'ouest car s'y trouve la ville, au sud, il y a une zone industrielle et à l'est, des zones naturelles classées ». Logiquement, les équipes de la CCI pensent à un agrandissement côté nord. Pour autant, dès 2003, plusieurs projets sont

imaginés pour étudier toutes les pistes de développement possibles. « À la manière d'un port belge comme Zeebrugge, il fallait construire pour augmenter notre capacité de flux. Ce

« Au début des années 2000, le fret était le segment le plus important à prendre en compte pour penser le devenir du port »

port belge, dans les années 1980, a construit deux grandes digues. Au fur et à mesure des années, elles ont été équipées pour aujourd'hui accueillir un trafic dense ».

De nombreuses études sont par la suite menées. Par la CCI, bien sûr, par l'État, qui était à cette époque encore propriétaire du port de Calais, puis par la Région qui a ensuite porté le dossier. Un long cheminement et plus de 10 ans ont ensuite été nécessaires au démarrage du chantier.

STEPH FLAMIN

LE CHIFFRE

200 En mètres, la longueur de digue réalisée à ce jour

Une gestation longue de plusieurs années

Calais Port 2015 a fait l'objet de nombreuses études et de recherches prévisionnelles, notamment en matière de trafic de fret. « Entre 2004 et 2006, nous avons commencé par étudier la faisabilité du projet, explique Laurent Devulder. L'idée était bien évidemment de comprendre quelle serait l'évolution du trafic fret dans les années à venir pour que le port réponde à la demande. Nous devions également établir certains chiffres. Pas question que Calais Port 2015 coûte 2 milliards d'euros ». De nombreuses études environnementales ont également été menées.

« Un projet raisonnablement ambitieux »

C'est sur la base de toutes ces recherches que Jean-Marc Puisseuseau, président de la CCI, a présenté le projet à la Région, en 2007. « Dans le cadre de la loi de décentralisation, la Région était devenue propriétaire des ports de



Il a fallu de nombreuses années, des études, météorologiques et prévisions, pour que le projet Calais Port 2015 voit le jour.

Boulogne et Calais, précise le directeur technique. Le dossier était solide. Dominique Bussereau, qui était alors secrétaire d'État aux Transports, avait qualifié le projet de « raisonnablement ambitieux ». La région a été convaincue et a décidé de porter l'initiative ». En 2009,

plusieurs débats publics visant à présenter Calais Port 2015 ont lieu, à Calais, mais également à Dunkerque et à Boulogne. « Son coût l'égaleait, précise le directeur. Globalement, le projet a été bien accueilli, tant par la population, que par les professionnels ou les asso-

ciations environnementales. La question en suspens concernait la gouvernance ». C'est sur cette question, entre autres, que la Région travaille par la suite. « Entre 2010 et 2012, la Région a avancé sur toutes les démarches administratives, en plus de nouvelles études

techniques. En parallèle, elle préparait également la fusion des ports de Boulogne et Calais ». La CCI, pour sa

« Le projet a été bien accueilli, tant par les Calaisiens que par les professionnels ou les assos environnementales »

part, travaille au montage opérationnel du dossier, contacte les partenaires techniques et financiers, et finalise le projet. En février 2015, le contrat de concession entre la Région et la CCI est signé, la SEPD (société d'exploitation des ports du Détroit) devient opérationnelle. En juillet, le financement est acté. Les travaux démarrent dans la foulée.

SL

Infos sur www.spd-calais.com