

CALAIS PORT 2015

PREMIER
ÉTAT DES
LIEUX

Des visites gratuites du chantier du port sont proposées au public.

À SAVOIR

- Les organisateurs envisagent de faire des visites le premier mercredi du mois.
- Elles seront limitées à une quinzaine de personnes et durent deux heures.
- Pour s'inscrire, il faut s'adresser à la Maison du Projet, située devant le terminal ferry, et se munir de sa carte d'identité.
- Les prochaines visites se feront le 11 janvier, de 15h à 17h et le 1er février de 9 à 11h. Les équipements de sécurité seront fournis sur place.

Bottes, gilets, casques, lunettes de protection, gants et bouchons d'oreille, nous voilà prêts à visiter le chantier de Calais Port 2015. « Tant qu'ils ne nous donnent pas une pelle pour participer ! » lance un visiteur. Les plus branchés se prennent en photo en panoplie, tandis que les autres se mettent en route vers l'usine à béton – construite de toutes pièces sur place – qui fabrique les Xblocs, ces blocs de béton en forme de X qui absorbent la houle. Ils pèsent 3 tonnes pour les plus légers. « On en fabrique 40 par jour », explique François Quandalle, directeur des travaux, qui prend le rôle de guide pour la matinée. Nous observons la chaîne d'assemblage et assistons au coulage d'un bloc. Ces Xblocs forme-

ront la première couche de la digue. 28 personnes ont été embauchées à Calais pour cette centrale à béton.

Ensuite, direction la mer. Mais pas jusqu'à la digue. Celle-ci fait seulement 6 mètres de large et les piétons n'y sont pas autorisés. Les visiteurs s'arrêtent sur le bord pour observer une énorme pelle sur pilotis qui fait un travail admirable pour enlever le sable du fond du bassin. Le sable est transféré dans des bateaux qui iront le rejeter au large.

Le point le plus profond du bassin sera à 11 mètres, pour permettre aux bateaux de faire demi-tour à l'intérieur du bassin.

Prochain arrêt : l'ancien site de l'Hoverport. 12 tonnes d'explosifs ont été récupérées lors du déblayage. « Et on n'a cherché que sur les deux premiers mètres », note Éric Moulin. Avant, il y avait la mer. Le site est désormais le lieu de stockage des enrochements, classés par poids, d'une à trois tonnes ou de trois à six tonnes. « On a environ 100 000 tonnes de roches ici », précise François Quandalle.

La visite se termine sur le chantier école des chauffeurs, où ils apprennent à manier les Xblocs. Les visiteurs font ensuite demi-tour pour retourner à la base de vie. Nous rendons nos bottes, gilets, casques, lunettes, gants, mais nous gardons les bouchons d'oreille en souvenir. ■ GÉRALDINE JOHN

DES MESURES DE SÉCURITÉ UNIQUES

« Nous travaillons dans des conditions extrêmes, la nuit, sous la pluie et le vent », rappelle François Quandalle, directeur des travaux. Les chauffeurs portent obligatoirement un casque dans leur cabine, au cas où leur engin tomberait à l'eau, et un gilet de sauvetage à déclenchement manuel. Chaque cabine est équipée d'une bouée, non pas pour eux-mêmes, mais pour secourir les collègues, et d'une bouteille d'oxygène. « L'obligation de la bouteille d'oxygène est unique, on a développé cette mesure ici. C'est incontournable. » Évidemment, des dispositifs sont

mis en place pour éviter d'en arriver là. Avant de pouvoir travailler sur la digue, les chauffeurs font une formation. Une mise en condition faite à la piscine de Calais, où les chauffeurs sont enfermés dans une cage. Ils doivent réussir à en sortir. Il y a plusieurs niveaux de difficulté, dont un avec port d'un masque pour faire comme si le chauffeur était en pleine nuit. Une cinquantaine de chauffeurs sont formés. Des bouées sont également placées à intervalles réguliers sur la digue. L'objectif est de n'avoir aucun piéton sur celle-ci.



Les visiteurs ont pu observer plusieurs aspects et métiers du chantier de Calais Port 2015.

250

Entre 250 et 300 personnes travaillent sur le chantier de Calais Port 2015. Beaucoup de Calaisiens ont été embauchés.

VOTRE AVIS ?

« Je prévois de revenir une fois par an pour suivre l'évolu-



DANIEL
GRESSIER
RETRAITÉ

« Je travaillais dans la dentelle, il y avait moins

de bruit qu'ici ! Mais nous, on n'avait pas de casques pour les oreilles. Ça me plaît, c'est un gros chantier. On appelait la plage ici le "bain des pauvres", et après il y avait l'Hoverport. C'est superbe, j'avais déjà vu sur internet ce qui était prévu pour les travaux. »



MYRIAM
DUCHENE
CONSULTANTE
EN INDUSTRIE

« Je suis venue par intérêt

professionnel, c'est intéressant en termes d'agencement des compétences, il y a plein de métiers et d'industries sur le même chantier. Ce serait intéressant de faire venir des élèves pour qu'ils découvrent le BTP. Je referai des visites pour suivre les différentes phases. »

En Images



VISITE GUIDÉE François Quandalle, le directeur des travaux, faisait office de guide pour la première visite publique du chantier. Il a présenté les différents métiers et aspects du chantier du port. Les visiteurs ont pu poser des questions tout au long de la visite. Limités pour l'instant à 15 personnes, les organisateurs envisagent d'agrandir la taille des groupes, selon le niveau d'intérêt.



LA DIGUE Elle fera 3,2 km. « On a commencé par la construction de la digue et on terminera par celle-ci », affirme Éric Moulin. Elle doit sans cesse être comblée à cause des courants et de la météo. Elle doit résister à la houle centenaire. Si le niveau de la mer augmente de plus d'un mètre d'ici cent ans, « il y aura des soucis. »



SÉCURITÉ Après une présentation depuis le premier étage de la base de vie, qui offre une vue panoramique sur l'immensité du chantier, les visiteurs enfilent leur panoplie de sécurité, fournie sur place. S'ensuit une visite à pied de plusieurs sites du chantier.

QUESTIONS A...



ÉRIC MOULIN
RESPONSABLE
DE LA
CONSTRUCTION

« Ouverture prévue le 13 janvier 2021 »

Pourquoi faire des visites publiques du chantier ?

C'est un projet significatif pour la ville et pour la région, c'est important que le public puisse se rendre compte sur place des

travaux effectués. On communique dessus et on donne des chiffres mais il faut le rendre moins abstrait.

Où en sont les travaux ?

On a commencé par la construction d'une digue de 3,2 km. Nous sommes à 11 % d'avancement de la construction. D'ici mi-février, la partie entre la digue et l'ancien Hoverport sera fermée pour pouvoir être comblée avec le sable aspiré de la digue. On a pour but d'ouvrir le 13 janvier 2021. Après, il y a les phases 2 et 3, prévues sur 50 ans.

EN CHIFFRES

75 hectares

Ce chantier est actuellement le plus gros de Bouygues TP. 250 à 300 personnes travaillent sur le chantier, qui va gagner 45 hectares sur la mer. La plateforme fera 75 hectares au total. Avec un nouveau bassin et trois postes à ferries, ce port sera plus grand que l'actuel, « qui ne peut pas accueillir les nouvelles générations de ferries », selon Éric Moulin.

800 millions d'euros

Le budget global s'élève à 800 millions d'euros. 300 rotations de camions sont effectuées par jour pour déplacer 15 000 tonnes de matériaux. 4 millions de mètres cubes de sable vont être déplacés. Le terre-plein sera fait l'an prochain, ainsi que les quais et passerelles. En 2019, les bâtiments seront construits. « Il y a tout le réagencement du réseau routier, huit ponts à construire et des routes à supprimer », explique Éric Moulin.

CONTRÔLES

Un accord précurseur entre P&O et les douanes



Pascal Devaux, directeur portuaire pour P&O, et Marc Lavigne, chef de service de la surveillance des Douanes de Dunkerque.

Améliorer la fluidité du trafic et faciliter le travail des douanes, tels sont les deux objectifs affichés d'un accord signé entre la compagnie maritime P&O et les douanes de Dunkerque. Une première.

Le principe : les douanes auront accès à l'avance à la liste des passagers, à leurs noms, leurs véhicules ou encore leur immatriculation. Ils pourront ainsi repérer à

l'avance s'il y a éventuellement des personnes ou des véhicules recherchés et ainsi mieux cibler leurs contrôles. « Le but est d'avoir moins de blocage avant l'embarquement et d'anticiper les choses pour que ce soit plus fluide », commente Karine Warnault, responsable de la communication pour P&O. Une convention qui pourrait se généraliser aux autres opérateurs transmanche. ■



JEAN LOGIER
RETRAITÉ

« Je travaillais à la fonderie à Marquise. J'ai fait beaucoup de chantiers. Je

prévois de revenir une fois par an pour suivre l'évolution. Je fais le parallèle avec mon métier : ici, c'est calme, nous étions plus pressés. Les choses ont changé, surtout au niveau de la sécurité. Je comprends qu'on ne puisse pas aller jusqu'à la jetée, c'est déjà bien de nous laisser entrer. »