

L'extension du port, une bouffée d'oxygène pour Calais

Le président de la République participait lundi 26 septembre à la pose de première pierre du chantier d'extension du port de Calais. Livraison prévue en 2021.

Les premiers travaux de dragage et de terrassement ont commencé il y a plusieurs mois déjà. Mais le chantier d'extension du port de Calais a connu une étape importante cette semaine. Sa première pierre a été posée en présence du président de la République François Hollande le 26 septembre. 230 ans jour pour jour après la signature du premier traité commercial entre la France et l'Angleterre (Eden-Rayneval), Calais adapte ses infrastructures pour demeurer le principal lien entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Un chantier « des plus exemplaires », « symbole de l'ouverture au monde », a lancé François Hollande. Imaginées en 2002 par la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, concessionnaire du port, ces nouvelles infrastructures doubleront la capacité du principal port transmanche (10 millions de passagers par an, 2 millions de poids lourds, 41,5 millions de tonnes de fret), tandis que de l'autre côté de la Manche, à Douvres, le port agrandit son terminal poids lourds.

Principal chantier maritime en France, Calais Port 2015 prévoit essentiellement la création d'un nouveau bassin de 90 hectares et de nouveaux terre-pleins (65 hectares, dont 45 gagnés sur la mer), à l'est du port actuel, jusqu'à l'ancien terminal hoverport, abandonné depuis 2000.

Trois nouveaux postes ferries en 2021

Dès sa première phase, livrée dans cinq ans, trois nouveaux postes d'embarquement verront le jour, qui pourront accueillir des ferries de grande capacité (240 m), dans un bassin protégé par une digue de 3,3 km, dont 650 mètres ont déjà été réalisés. « La principale difficulté à prendre en compte est la houle et la marée, très importantes à Calais. La digue est conçue pour prendre en compte une crue centennale et le réchauffement climatique », explique Arnaud Grévoz, directeur de projet adjoint (Bouygues), à propos de cet ouvrage conçu « pour cent ans ».

L'assemblage des X-blocs, fabriqués sur place (40 par jour à terme), les opérations de terrassement et les études complémentaires mobilisent pour l'heure une centaine d'ouvriers et 80 cadres, avec l'appui du Danish Hydraulic Institute de Copenhague, où une maquette au 1/50e



Composée d'enrochements et de blocs béton, la nouvelle digue est conçue pour résister à une crue centennale. 650 mètres ont été réalisés sur les 3,3 km prévus. Elle protégera l'accès aux trois futurs postes dédiés aux ferries de grande capacité. (Photos Mathieu Hébert)

permet d'étudier les effets de la houle sur l'ouvrage.

2 000 CV ont été déposés auprès de la Maison du projet et de l'emploi, à Calais, qui les a transmis à Pôle emploi. « Les personnes susceptibles d'intervenir sur le chantier seront avisées lorsque le chantier l'exigera », a indiqué à Nord Littoral (26 septembre) Olivier Bramaud-Grattau, directeur général de la Société des ports du détroit (SPD), qui porte ce projet baptisé Calais Port 2015. Selon celle-ci, le chantier doit générer un pic de 2 000 emplois directs et indirects, en 2017-2018.

Le chantier représente un investissement

de 863 millions d'euros (dont 30 % de fonds publics). Il a été confié à un consortium constructeur constitué autour de Bouygues Construction, Spie Batignolles, Colas et du Belgo-luxembourgeois Jan De Nul. Le projet est porté par la Société des ports du détroit, détenue par la Caisse des Dépôts et le fonds d'investissement Meridiam, les Chambres de commerce et d'industrie de la Côte d'Opale et de Nord de France, avec une participation minoritaire du Grand port maritime de Dunkerque. « Fini la concurrence terrible, c'est une véritable collaboration efficace entre Boulogne, Calais et Dunkerque, première façade maritime de France », se fé-

cite Jean-Marc Puisseuseau, ancien président de la CCI, désormais à la tête de la Société des ports du détroit.

Un groupement des ports ?

En dépit d'un contentieux toujours en cours entre Eurotunnel et le port de Calais, le président de la Société des ports du détroit ne doute pas de la mise en place du futur groupement régional des ports et du tunnel, aux statuts et aux intérêts aujourd'hui différents. Sa constitution a été annoncée pour la fin de l'année par François Hollande. « Les ports doivent s'unir pour être mieux armés à l'international », a-t-il déclaré devant des acteurs maritimes français et britanniques, et devant les sénateurs René

Vandierendonck et Jérôme Bignon. Leurs préconisations pour « la porte Nord de France » s'inspirent du groupement constitué par les ports du Havre, Rouen et Paris (Haropa) sur l'axe Seine. Elles « ont été retenues par le gouvernement », a indiqué François Hollande. « C'est un rapport sénatorial qui ne restera pas dans un tiroir », se félicite le Roubaisien René Vandierendonck. A Lille deux jours plus tard, les acteurs portuaires maritimes et fluviaux de la région signaient un protocole préfigurant ce futur groupement. Autour de la table, il ne manquait qu'Eurotunnel.

Lors de son déplacement à Calais, le président de la République a par ailleurs confirmé le démantèlement, « d'ici la fin de l'année », du bidonville occupé par les migrants à proximité du port (lire page 3). Une confirmation favorablement accueillie par les acteurs économiques du Calais, notamment par Thierry Le Guilloux, président de Viia (SNCF), qui l'attendait pour relancer sa ligne de ferroutage entre Le Boulou (Perpignan) et Calais, suspendue début juillet, trois mois après son lancement, en raison de l'intrusion de migrants. « Après le démantèlement, il ne nous faudra qu'un mois pour relancer le service », explique le patron de Viia, qui s'appuie sur P&O pour offrir un service de transport de remorques non accompagnées jusqu'à Douvres.

Toujours en matière ferroviaire, vers l'hinterland, François Hollande a aussi annoncé que l'État financerait 80 % des travaux de la voie mère (50 millions d'euros) qui dessert le port. Il a aussi annoncé ou confirmé d'autres investissements de l'État en faveur de l'autoroute A26, de l'aérodrome de Calais-Marck ou le raccordement en haut débit de la zone industrielle portuaire. Enveloppe totale : 50 millions d'euros d'ici 2020.

Mathieu HEBERT



Damien vérifie sur son ordinateur portable que les blocs sont posés à l'endroit précis, selon un plan établi à l'avance.

Pour les salariés du port, l'actionariat plutôt que l'intéressement



Jean-Marc Puisseuseau le présente comme « unique en France ». Le président de la Société des ports du détroit compte permettre aux salariés du port d'en devenir actionnaires. Rien n'est encore défini. Les salariés bénéficieront aujourd'hui d'un intéressement aux résultats du port, calculé en fonction du tonnage et du trafic notamment. En devenant actionnaires, seront-ils assurés de percevoir un montant équivalent à cet intéressement ? C'est ce point qui fait actuellement l'objet de négociation. « On veut garantir un minimum aux salariés », explique Hervé Caux, secrétaire du syndicat CGT du port.