

DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

Réunion publique du lundi 12 octobre 2009 – Pavillon des Maquettes
Dunkerque

La séance est ouverte sous la présidence de M. Ténrière-Buchot, président de la Commission particulière de débat public.

M. TENIERE-BUCHOT.- Monsieur le Ministre, Madame la Présidente, Messieurs les présidents, Monsieur le Préfet, nous allons ouvrir cette nouvelle séance du débat public sur le Port Calais 2015. Monsieur Delebarre nous fait l'honneur de nous accueillir dans sa ville. Monsieur Delebarre, vous avez la parole.

M. DELEBARRE.- Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs dans vos grades et qualités. Monsieur le Président, c'est une excellente idée d'avoir choisi de faire un des débats ici, à Dunkerque, débat essentiellement centré sur l'avenir du port de Dunkerque, vous le comprendrez aisément. D'ailleurs, de quoi voulez-vous que nous parlions d'autre à Dunkerque ?

Je crois, Monsieur le Président, que dans une carrière déjà importante, avec de nombreuses responsabilités, vous pourrez inscrire, à un moment donné : « *j'ai organisé à Dunkerque le premier débat sur l'avenir du port de Calais* ». C'est une novation ; pourvu que cela se passe bien ! Il n'y a pas de raison d'ailleurs que cela ne se passe pas bien ; nous sommes à Dunkerque. Mais c'est vrai, Monsieur le Président, que c'est aller, je crois, dans le sens de l'histoire, ce n'est pas faire l'avenir en regardant dans un rétroviseur, parce que nous n'avons pas été habitués à ce genre de débat entre nous.

Avoir ici Madame le Maire de Calais, Monsieur le Président de l'Agglomération, Monsieur le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, Monsieur le Sous-préfet et vous toutes et tous nous met dans un drôle d'état ; il doit se passer quelque chose, il y a anguille sous roche ! Et pour le peu que, par hasard, un Boulonnais se soit égaré ici ce soir... Diantre ! Le schmilblick va avancer ! Le schmilblick... Cette réflexion permanente sur l'avenir de nos ports, cette hésitation permanente, cette incompréhension historique, je pense qu'il faut tenter, une bonne fois, d'en sortir.

Je vais essayer de vous faire part de trois convictions ; puisqu'on m'a dit que je pouvais dire un mot d'accueil, j'en profite pour vous dire ce que je pense. Trois convictions !

La première : Calais 2015. Je trouve totalement légitime pour une agglomération et pour son activité portuaire de s'interroger sur son avenir et d'essayer d'en esquisser les grandes lignes et les grandes décisions et, dans le fond, si les procédures de débat public avec leur lourdeur - nous le savons toutes et tous, nous avons vécu, Monsieur le Président, ensemble, un débat public sur le terminal méthanier ; je ne fais pas partie de la Commission du débat public mais au bout d'un moment vous devez en avoir plein les oreilles - sont toujours assez fastidieuses et longues, c'est l'occasion pour chacun d'exprimer son point de vue.

Personne ne peut douter qu'il est légitime qu'une agglomération comme celle de Calais - chez moi, on a du mal à dissocier l'avenir d'un port et l'avenir de l'agglomération qui l'entoure - s'interroge sur son avenir et en trace les grandes perspectives. Là-dessus, il n'y a pas de contestation possible, même à Dunkerque.

Si, en outre, l'objectif de cette perspective n'est pas de tailler des croupières à Dunkerque, pourquoi voulez-vous que j'aie une hésitation ? Or, ce n'est pas l'objectif ou alors je n'aurais rien compris ou alors certains n'auraient pas été suffisamment sincères. Je me place donc dans la position où ce n'est pas l'objectif. De ce côté-là, d'ailleurs, peut-être, dans certaines formules, faudrait-il... c'est

du détail. Les Dunkerquois sont toujours un peu épidermiques mais c'est du détail, pas la peine d'aller chatouiller le lion qui se repose. Si l'objectif n'est pas de tailler des croupières à Dunkerque, il est légitime que l'on examine, regardant la situation de Calais, les perspectives d'aménagement et les investissements nécessaires.

Calais est le premier port de transit et de transfert de personnes à travers la Manche. Cette situation est un destin qui doit demeurer, ce qui n'empêche pas des éléments de diversification. Pour moi, c'est clair, le combat que nous avons à mener ensemble, et c'est vrai d'abord essentiellement pour Dunkerque et Calais, c'est vrai pour Boulogne subsidiairement, mais d'abord essentiellement pour Dunkerque et Calais, est un combat qui arrive à placer nos ports dans une concurrence positive par rapport à Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. C'est cela notre combat ! Tout le reste, pour moi, n'a pas lieu d'être. Et notre propre dialogue ou rivalité ou je ne sais pas quoi entre nous n'a aucune perspective, aucune ! Cela ne sert à rien ! Et si c'était le résultat de l'évolution déterminée à travers le projet Calais 2015, je le dis sans tourner autour du pot, les investissements sont perdus d'avance, la Région placera de l'argent à perte et on y perdra tous quelque chose.

En revanche, si on se dit que ce qui est envisagé du côté de Calais, c'est l'aménagement et le développement de la partie Ouest d'un port qui, un jour, sera sur le littoral Calais-Dunkerque... Un jour, je ne peux pas donner la date mais, pour moi, l'orientation historique sera celle-là ; on l'accepte ou on ne l'accepte pas, c'est notre enjeu, c'est notre perspective commune ! On y arrivera, plus ou moins vite si l'on est volontaire mais on y arrivera.

Pourquoi voulez-vous que la partie Ouest, le môle Ouest de ce port, ne soit pas suffisamment équipée pour faire face à ce que peuvent être les besoins du trafic international dans les prochaines décennies, comme nous souhaitons, sur la partie Est, à Dunkerque, avoir un niveau d'équipement et d'extension suffisant ? C'est cela que nous devons avoir dans la tête ! Le reste, c'est notre cuisine interne et si l'on se chipote bien, trop, il n'y a que les Belges, il n'y a que les autres places portuaires qui s'en réjouiront. Nous y perdrons tous quelque chose ! Ma vision est très claire, mon objectif est simple : nous devons réussir ensemble.

Et partant de ce principe et de cette conviction, j'ai deux interrogations, Monsieur le Président, et j'en resterai là.

La première, qui entre directement dans le débat de ce soir, est relative aux problèmes environnementaux. Nous avons vécu il y a quelques années des travaux d'aménagement au port de Dunkerque et ces travaux d'aménagement au port de Dunkerque ont eu des conséquences sur l'ensablement de notre littoral - je le dis comme je le pense -, ce qui nous a conduits à faire des enrochements le long du littoral pour maintenir des capacités de sable et, entre nous, je ne suis pas sûr que ces aménagements aient été suffisants.

Une question se pose, mais il y a des éléments de réponse dans les documents fournis et d'autres cahiers d'acteurs l'évoqueront vraisemblablement : quelles sont les précautions à prendre pour que les aménagements envisagés dans Calais 2015 n'aient pas de conséquence préjudiciable sur le trait de côte et sur ce qui se passe sur l'ensemble de la côte ? Point simple qui suppose peut-être un peu d'examen ou d'études complémentaires mais qui, à mon avis, doit être versé au débat public et doit permettre de rassurer un certain nombre de propos.

Deuxièmement question que je me pose découlant de ma première affirmation, et c'est vrai pour le littoral dunkerquois comme c'est vrai pour le littoral calaisien, si je suis aussi farouchement déterminé de servir le développement économique de ces deux places portuaires qui, un jour, je pense, n'en feront plus qu'une, alors je me pose des questions sur le gabarit de l'ensemble des infrastructures qui desserviront ce littoral, qu'elles soient routières, ferroviaires ou de voie fluviale. Là-dessus, nous devons être exigeants. Nous avons, avec le président Percheron, inauguré il y a quelques jours ce que l'on appelle le « *barreau de Saint-Georges* »... Le pauvre Saint-Georges n'y est strictement pour rien ; cela nous a coûté cher et c'est nous qui avons payé, la bonté divine n'est pas venue à notre secours, un peu l'État... Nous avons donc inauguré le barreau de Saint-Georges,

l'électrification d'une voie nécessaire au développement du port de Dunkerque, sauf que le barreau de Saint-Georges est le premier pas vers la liaison ferroviaire entre Calais et Dunkerque et si l'on veut, un jour, servir le développement et les intérêts de nos deux ports, c'est-à-dire de toute la façade littorale de la Région Nord - Pas de Calais, il faudra continuer ces investissements.

Ma seconde préoccupation, ma seconde interpellation, mon second souci, est que l'on soit suffisamment ambitieux sur les infrastructures qui permettront à notre littoral - c'est vrai de l'agglomération dunkerquoise, c'est vrai de l'agglomération calaisienne - d'être branché sur un hinterland suffisant avec un niveau de service autoroutier, ferroviaire et fluvial à la hauteur. Il faut que ceux qui adoptent la perspective ouverte dans Calais 2015 sachent être très exigeants sur ce niveau, parce que nous avons le devoir de l'être aussi pour l'agglomération dunkerquoise ; c'est tout notre littoral qui en a besoin.

Cette liaison ferroviaire, cette liaison électrique entre Calais et Dunkerque, sera une des parties de la colonne vertébrale qui nous reliera et qui sera un des éléments du développement de l'ensemble de notre littoral, poursuivi après sur le secteur de Boulogne ; bien entendu, l'idée n'est pas de s'arrêter à la liaison Dunkerque-Calais.

Voilà ce que je souhaitais dire, trois points : c'est simple, c'est nécessaire, cela mérite, je crois, le débat public, mais sur une forme de conviction partagée, parce qu'il y va, je crois, de l'avenir de la Région Nord - Pas de Calais, au-delà de notre littoral, et d'un choix national qui soit très clair ; si la France veut pouvoir se battre dans l'Union européenne, il faut qu'elle soit capable de se battre au bénéfice de ses infrastructures portuaires. Elle a la chance d'avoir dans le Nord - Pas de Calais la principale façade portuaire du pays ; elle n'a pas de raison d'hésiter mais cela vaut la peine qu'on l'affirme tous ensemble. Merci de votre attention. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT. - Merci, Monsieur le Ministre, pour ces mots à la fois d'accueil et d'explication. Je vais prendre quelques minutes, mais pas trop longtemps, d'abord pour ne pas rabâcher et ensuite parce que je sais que la présentation du chapitre « *Environnement* », chapitre IV du Dossier du débat, demande pas mal d'interventions, d'explications, et je ne voudrais pas mettre en retard tout le monde et réduire le débat avec la salle à peu de mots.

Je voudrais dire trois choses très rapides.

Premièrement, vous rappeler que nous sommes à mi-parcours de ce débat, c'est la quatrième réunion sur huit, et que le chapitre IV, si vous connaissez par cœur le « *dossier du débat* » du maître d'ouvrage, c'est-à-dire de la Région Nord - Pas de Calais, commence à la page 63 par rapport à un total de 126 pages ; on est juste au milieu. Je voulais simplement vous faire prendre conscience que des choses ont déjà été dites, notamment sur les considérations socio-économiques du projet. On arrive à un point important, l'ensemble des aspects environnementaux, de développement durable, d'écologie, et tout cela mérite de s'y pencher. Ensuite, dans les trois séances suivantes, viendront des aspects plus stratégiques, d'organisation, de gouvernance et financiers.

Deuxièmement, mais quelqu'un vient de s'exprimer et est beaucoup plus apte à en parler, pourquoi le choix de Dunkerque ? Un certain nombre d'acteurs, de personnes qui passent dans notre permanence à Calais, sont venus encore ce matin pour me dire : « *pourquoi allez-vous à Dunkerque, pourquoi organisez-vous des réunions à Boulogne, pourquoi Calais ne vous suffit pas ?* »

Je crois qu'il y a eu une explication et un rappel de l'échelle de ce projet qui permet de dire que, bien sûr, il s'agit d'un débat dit « *de démocratie de proximité* », mais cette proximité, c'est la Côte d'Opale, pas seulement les quartiers qui entourent le port de Calais. C'est pour cette raison que nous sommes venus ici.

Il y a aussi une autre raison, plus personnelle à cette Commission particulière de débat public : comme Michel Delebarre a eu la gentillesse de le rappeler, il y a environ deux ans, nous avons, ici même, effectué une opération de débat public sur un projet de port méthanier, projet qui, je crois, arrive maintenant à l'enquête publique, nous avons rencontré beaucoup d'associations de protection

de la nature et nous avons été impressionnés par la qualité de leurs raisonnements, de leurs arguments, et nous nous sommes dit que c'était une bonne chose de venir chez eux parce qu'il y avait une petite « spécialité environnementale » sur le site de Dunkerque que nous n'avons pas trouvée à ce niveau quantitatif - qualitatif, je ne saurais juger - à Calais. C'est donc aussi une raison pour laquelle nous sommes venus ici, de façon à ce que la Région puisse croiser le fer, mais avec des fleurets mouchetés bien entendu, avec des intérêts environnementaux qui sont très développés dans cette région et qui vont jusqu'au Platier d'Oye et là, il y a une rupture ; peut-être est-ce le changement de département mais c'est très net pour des gens aussi étrangers à votre région que nous tous derrière cette table.

Nous nous sommes limités à cette Côte d'Opale, depuis Boulogne, où nous irons dans une semaine environ, le 22 octobre, jusqu'à Dunkerque, un peu plus loin. Nous aurions pu, en y réfléchissant, aller jusqu'à Douvres. Nous sommes allés à Douvres et nos collègues anglais de Douvres viendront le 5 novembre - ils nous l'ont affirmé - proposer leur réflexion sur le transmanche et proposer aussi - c'est un point important sur lequel nous reviendrons - leur vision de l'évolution du trafic, car il est bien d'avoir des infrastructures mais faut-il encore que le trafic suive, voire précède un peu, de façon à ce que cela serve. Ils ont des visions qui peuvent être les mêmes mais qui peuvent être différentes et je pense qu'il est enrichissant d'en tenir le plus grand compte. Nous ne sommes pas allés à Bruxelles pour des raisons de délai. Nous aurions dû aller à Bruxelles. Si l'on regarde les aspects financiers, les aspects de prévision de trafic à l'échelle européenne, et le projet est à l'échelle européenne, il eût fallu aller un peu plus loin investiguer, mais il y a toujours une élection. La dernière fois, à Dunkerque, il y avait les élections municipales et nous avons fini en temps et en heure afin de ne pas mordre sur le calendrier de préparation électorale. Ici, nous avons l'année prochaine, au mois de mars, les régionales. Il convient donc, et c'est pourquoi les réunions sont assez proches les unes des autres, de se limiter au point de vue de l'échelle de nos investigations et de se limiter pour que le 1^{er} février, tout soit terminé, c'est-à-dire que les conclusions de la Commission nationale soient rendues au maître d'ouvrage et que nous ne marchions pas sur un calendrier électoral qui s'impose à nous. Je le signale, parce que cela ne veut pas dire que dans l'avenir, il n'y aura pas à regarder de ce côté et à travailler un peu plus peut-être sur les relations de concurrence soulignées par M. Michel Delebarre tout à l'heure.

Le dernier point est qu'il y a besoin d'avoir le plus largement possible des reflets de l'opinion, et pas uniquement de l'opinion sur place mais de l'opinion régionale, puisque le maître d'ouvrage est la Région. Nous ne nous limitons donc pas à Calais ; la plupart de nos réunions s'y trouvent, la plupart des cahiers d'acteurs en sont issus, mais il compte aussi de savoir, dans l'environnement immédiat, ce que pensent les uns et les autres.

Je passe maintenant la parole à Madame Marquaille, [vice-présidente de la Région Nord Pas de Calais déléguée aux transports et aux infrastructures NDLR], présidente de l'autre table, la table du maître d'ouvrage, parce qu'il n'y a pas exactement les mêmes participants que d'habitude derrière cette table ; merci de bien vouloir les présenter, puis de passer aux explications sur le chapitre IV sur l'environnement.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur le Président. Je vais vous présenter notre table d'aujourd'hui qui est composée toujours de conseillers régionaux. Je commencerai par ma gauche en vous présentant Wulfran Despicht qui est vice-président du Conseil régional mais aussi élu dunkerquois, adjoint au maire de Dunkerque. Charles François est conseiller régional ; il est Calaisien. À ma droite, Madame Bouchart est conseillère régionale et maire de Calais. Voilà, Monsieur le Président, les personnes qui participeront à ce débat pour répondre aux questions de la salle et pour présenter le document.

Pour présenter le chapitre de ce soir qui concerne l'environnement, nous avons préparé une présentation un peu plus longue que d'habitude, Monsieur le Président, puisque nous avons entendu au cours des trois séances précédentes de très nombreuses questions qui concernent

l'environnement, assez diverses. Nous nous sommes efforcés de répondre le plus complètement possible dès la présentation à ces questions. Bien sûr, cela n'exclut pas que nous répondions comme il se doit, dans un deuxième temps, aux questions de la salle d'aujourd'hui. Nous avons tenté, dans notre présentation, d'anticiper, Monsieur le Président.

Une première partie sera présentée par Monsieur Despicht sur l'état actuel et les enjeux environnementaux du projet, l'environnement physique et la biodiversité. Monsieur Despicht donnera la parole dans le cours de son propos aux bureaux d'études qui ont travaillé pour nous et qui permettront d'apporter des points de vue très techniques et très précis ; je crois qu'il convient d'être, sur tous ces sujets, très précis.

Monsieur François vous présentera dans une seconde partie les aspects cadre de vie. Je leur laisse la parole tout de suite en commençant par M. Despicht.

M. DESPICHT.- Merci, Madame Marquaille, merci Monsieur le Président. Je vous propose de rentrer tout de suite dans le vif du sujet ; puisqu'on nous a demandé de ne pas déborder sur le calendrier prévu, nous allons essayer de réduire cette présentation à son strict nécessaire.

Simplement une courte réaction à ce que nous avons pu entendre en introduction pour vous dire que si les enjeux de ce projet débordent Calais au sens strict, c'est bien évidemment sur des dimensions économiques, des dimensions portuaires, mais c'est aussi le cas sur la dimension environnementale. En effet, vous verrez dans la présentation, qu'il s'agisse de courants marins ou d'enjeux environnementaux au sens atmosphérique du terme, que les questions ne se limitent pas à l'environnement proche de Calais mais que tous ces enjeux concernent l'ensemble du littoral et parfois au-delà.

Bien évidemment, vous n'êtes pas sans savoir que les questions environnementales quand nous parlons port concernent les courants marins, les incidences atmosphériques, les questions de qualité de l'eau et bien d'autres sujets concernant ces questions environnementales. Dès que la Région, en 2007, s'est vu transférer les ports, elle a pris la mesure de ces enjeux et a pris la question environnementale en compte dans l'ensemble des sujets portuaires et notamment dans les réhabilitations et les restaurations portuaires. Dans ce cadre, la Région a adhéré au réseau « Ecoports » et marque ainsi sa volonté de mettre en place un système de management et de l'environnement qui doit aboutir à une certification PERS (Ports environmental review system). Cette démarche consiste simplement à produire une déclaration publique de la politique environnementale portuaire, à suivre les indicateurs environnementaux et élaborer un bilan public annuel de la situation environnementale des ports. Cette démarche de certification est particulièrement originale et ambitieuse et il nous semblait important d'insister sur cette dimension.

Bien évidemment, à l'échelle de la région, la qualité de l'environnement se mesure au niveau du port de Calais mais aussi au niveau du port de Boulogne, puisque vous savez que ce sont les deux ports qui ont été transférés à la Région en 2007. Ce projet Calais Port 2015 a donné lieu à un nombre important d'études de faisabilité qui ont été menées par la Chambre de commerce et d'industrie dans le cadre des réflexions de son schéma directeur. Il est important de revenir sur les principales conclusions de ces études préliminaires, puisque les enjeux environnementaux étaient, dès le démarrage du projet et dès les réflexions du démarrage de ce projet, pris en compte dans ce projet. Aujourd'hui, dans la perspective d'une possible poursuite de ce projet, la Région a mobilisé un ambitieux programme d'études afin que ces constats environnementaux initiaux soient complétés, précisés, dans le cadre de la dimension environnementale du projet.

Lors de l'élaboration du schéma directeur du Port de Calais, la faisabilité de différentes options d'aménagement portuaire permettant de répondre aux besoins futurs a été étudiée. Ces différentes solutions ont été analysées sur le plan technique, sur le plan financier, mais elles l'ont été aussi, bien évidemment, sur le plan du respect de l'environnement et la solution retenue est celle offrant le meilleur rapport coût, capacité technique et respect de l'environnement. Cette première série d'expertises a conclu à l'absence d'obstacle majeur pouvant empêcher l'aménagement. Le projet est

compatible avec les documents d'urbanisme et les réglementations environnementales, la configuration de la côte et des fonds permet cette solution d'extension et le patrimoine terrestre et marin, parfois remarquable ou protégé, est largement représenté, tant en espèces qu'en habitats, sur d'autres sites du littoral du Nord - Pas de Calais.

La prise en compte des enjeux environnementaux nécessite, pour un tel projet, ce que les textes réglementaires appellent une étude d'impact. Ce type d'études se compose de trois étapes successives :

- d'abord, un état initial de l'environnement et du cadre de vie ;
- ensuite, l'analyse des impacts du projet ;
- enfin, la définition de mesures pour supprimer ou réduire le cas échéant les impacts constatés.

Si le projet se confirme à l'issue du débat public, ces différentes étapes seront, bien évidemment, engagées.

Pour entrer un peu plus dans le détail des premières études, je vous propose de passer rapidement en revue les différents thèmes abordés.

Le premier thème consiste en la question du milieu physique. Dans le cadre de cet état initial, le milieu physique maritime a été analysé. La frange littorale à proximité du projet se caractérise essentiellement par deux hauts-fonds schématisés sur la diapositive : le Riden de Calais, banc le plus au large, qui est relativement stable, et le Riden de la Rade, qui s'est développé depuis 150 ans et qui progresse régulièrement vers le rivage.

L'arrière-pays littoral est plat - il suffit de circuler un peu sur cette région pour s'en rendre compte -, de faible altitude et particulièrement sensible aux crues, à l'érosion côtière et à la submersion marine.

Une étude hydro sédimentaire est en cours pour modéliser les courants, le déplacement des sédiments et l'érosion de la côte, afin de prévoir leur évolution après inscription de la digue et du bassin dans la frange littorale. Par rapport à l'observation de Michel Delebarre en introduction sur les conséquences qu'ont pu avoir par le passé les aménagements du port Ouest de Dunkerque sur les plages de Malo-les-Bains notamment, cette dimension est particulièrement importante. Les premières expertises ont été réalisées dans l'étude de faisabilité de la Chambre de commerce et d'industrie. Celles-ci permettent de penser que les impacts du projet devraient être limités au secteur du Calaisis et se traduire par une stabilité de la plage de Calais, une poursuite de l'accumulation de la plage à l'Est du port et une évolution locale de la morphologie du banc immédiatement au Nord des futurs ouvrages portuaires.

Afin de confirmer ces éléments et de les préciser, la Région a décidé de les étudier, dans un premier temps, à l'aide d'outils numériques plus élaborés en intégrant les hypothèses du changement climatique du GIEC. Monsieur Lagroy de Croutte, représentant du bureau d'études Sogreah, ici présent, va vous présenter maintenant l'état d'avancement de cette étude hydro sédimentaire.

M. LAGROY DE CROUTTE.- Merci, Monsieur le conseiller régional. Effectivement, je ferai un petit point rapide de l'état d'avancement de l'étude. Cette étude a débuté début 2009 et il est prévu qu'elle se termine dans le courant du premier trimestre 2010. Comme cela a été rappelé précédemment, cette étude a pour objet de préciser et d'affiner les conclusions et les principaux résultats de l'étude initiée par la Chambre de commerce et d'industrie, afin d'apporter des éléments de réponse approfondis, tant sur le projet que sur ses impacts.

Cette étude s'articule autour de trois grandes phases :

- le recueil et l'analyse des données, intégrant l'évaluation des impacts possibles du changement climatique, phase maintenant terminée ;

- la mise en œuvre d'un certain nombre de modélisations pour traiter des aspects à la fois courantologiques et hydrosédimentaires qui vont servir d'appui à l'expertise sédimentologique, phase en cours ;
- les mises à profit de ces modélisations pour proposer un certain nombre de préconisations pour le projet, toujours du point de vue du contexte hydro sédimentaire.

Dans les grandes lignes, la première phase a pour objectif de recueillir, analyser et actualiser les données du site pour, d'une part essayer de mieux comprendre les facteurs qui interviennent dans la dynamique sédimentaire, dans les mouvements et processus de déplacement des sédiments et, d'autre part, fournir des données d'entrée aux modélisations. Les données d'entrée étaient relativement importantes. On disposait, pour démarrer cette étude, d'une masse de données très importante. Nous nous sommes appuyés notamment sur des études antérieures, on a cité l'étude du schéma directeur de la CCI mais également des études plus anciennes, notamment celles qui avaient conduit à la première extension de Calais en 1982-1984. Nous nous sommes appuyés également sur les reconnaissances de terrain initiées par la Région et réalisées dans le cadre de cette étude -cela consistait, en particulier, à procéder à un relevé des fonds qui a été réalisé fin 2008-, des mesures de courants spécifiques pour fournir des données à la modélisation, les travaux de recherche des universitaires qui nous ont beaucoup aidés pour suivre l'évolution du trait de côte.

Le schéma projeté vous rappelle la dynamique. Comme l'a dit Monsieur le conseiller régional, les mouvements des sédiments sont régis par l'action combinée des houles, des courants et des vents. Les courants en flot participent au déplacement du Riden vers l'Est, avec une tendance à ramener les sédiments vers la côte du côté de la Pointe de Walde et de la ZNIEFF du Fort Vert. À l'inverse, les courants de jusant ont tendance à développer le banc dans le sens vers l'Ouest. Les houles, qui agissent en complément au courant, ramènent, sous certains régimes, les sédiments à la côte et ont un pouvoir érosif côté Ouest. Les vents ont de l'importance au niveau de la déflation éolienne dans les zones où les sédiments sont suffisamment secs pour être mobilisés par les courants.

Toujours dans cette phase, la prise en compte du changement climatique. L'impact du changement climatique au niveau du domaine maritime pouvait avoir trois impacts possibles :

- la surélévation du niveau moyen des mers ;
- les tempêtes du point de vue de la force, de la durée et de l'intensité ;
- les surcotes du plan d'eau.

Il s'agissait ici de préciser les impacts possibles en s'appuyant sur les travaux récents, essentiellement du GIEC, organisme international qui a été créé pour s'occuper de ces problèmes, des mesures et résultats de scientifiques locaux puisque le GIEC fournit des informations plutôt à l'échelle mondiale et il s'agissait de les adapter à l'échelle régionale.

Pour ce qui est de la région et du Port de Calais, on retiendra en termes d'impact :

- pour ce qui concerne le niveau moyen des mers, une surélévation à l'échéance 2100 de +0,5 à 1 mètre ; ces données ont quelque peu évolué à l'occasion de la dernière Conférence de Copenhague du début d'année et devraient être validées par le GIEC prochainement ;
- en ce qui concerne les courants et les marées, pas d'impact ;
- concernant les tempêtes, pas de modification en termes d'intensité, de durée et de force, même si, localement, on peut s'attendre, dans la mesure où il y a surélévation du niveau moyen des mers, à avoir une énergie un tout petit peu plus forte des houles ;
- les surcotes, à l'échéance 2030, seraient de l'ordre de 5 centimètres.

Ces données sont importantes, puisqu'elles vont être intégrées au niveau des modélisations et prises en compte dans les préconisations que nous formulerons *in fine* pour définir les critères de dimensionnement des structures.

Pour mener à bien ces études, en deuxième phase, quatre modélisations majeures ont été mises en œuvre ou vont l'être pour la dernière :

- un modèle de calcul des courants ;
- un modèle de calcul des transports sédimentaires et des évolutions des fonds ;
- un modèle de calcul des évolutions du trait de côte, du rivage, pour voir comment il évolue, s'il progresse ou recule ;
- un modèle pour apprécier, évaluer et préciser par rapport aux premières études les impacts du projet en termes d'entretien des profondeurs, les volumes à draguer dans les bassins actuels et dans le futur bassin, et les conditions de rejet des produits de dragage.

La première modélisation est un modèle relativement complexe qui a pour objet de définir et de préciser les effets de l'extension Calais 2015 sur la courantologie, ceci permettant ensuite, par l'expertise, d'avoir une première idée de l'importance et des effets en termes de mouvement des sédiments. Ce modèle, comme tout modèle, a été calé sur la base des données qui ont été préalablement analysées, dépouillées et actualisées. Je vous ai mis en partie inférieure du graphique un résultat de mesures comparatives des intensités en un point donné et des fluctuations de niveau, de la marée, qui atteste une très bonne corrélation des résultats du modèle par rapport à la nature. Une fois que le modèle a pu être calé et réglé dans la configuration actuelle du port, les paramètres de calcul ont été conservés et répétés pour pouvoir étudier l'impact de l'aménagement aménagé.

Comme lors de l'étude, le réglage sur la configuration actuelle, on calcule les hauteurs et les vitesses en chaque point du modèle et on compare les intensités avec et sans le projet d'extension. Ensuite, vient s'ajouter l'interprétation des impacts en termes de tendance et d'évolution sédimentaire.

Le graphique schématique inférieur donne l'impact en termes d'augmentation, pour ce qui est des colorations jaune, orange et rouge, des vitesses et en termes de diminution des vitesses pour ce qui concerne les vitesses maximales, avec des impacts relativement faibles et en tout cas très localisés qui confirment les résultats que l'on avait déjà notés et qui étaient connus à l'occasion de l'étude du schéma directeur. L'augmentation des vitesses conduit à une augmentation des capacités d'érosion, c'est-à-dire que les courants vont avoir un peu plus d'énergie pour entraîner les sédiments ; dans les zones latérales de faible emprise où les vitesses seront diminuées, on a un renforcement des possibilités de dépôt.

Le deuxième modèle, qui est en cours de réglage, est le modèle de calcul des transports ; on utilise l'hydrographie et les calculs courantologiques du modèle précédent. C'est un modèle d'une plus petite emprise, en tout cas d'une emprise suffisante par rapport aux impacts courantologiques très limités que nous avons vus tout à l'heure. Là encore, le modèle, du point de vue de son réglage, s'appuie sur les évolutions bathymétriques mesurées par le passé sur une période de 15 ans, puis sur une période de 5 ans à titre de validation du calage.

En chaque point du modèle (16 000 points), le calcul des fonds prend en compte les courants de marée en ce point, la houle, les caractéristiques du sédiment tapissant les fonds et à chaque pas de calcul (un pas de calcul est égal à 5 secondes), l'hydrodynamique et l'évolution des fonds sont mis à jour. À titre de précision, pour reproduire une évolution sur cinq ans, il nous faut 15 jours de calcul avec des outils pourtant très puissants. Une fois que le modèle est calé, on étudie l'impact de l'aménagement concernant les paramètres de calcul adoptés lors du calage, avec des évolutions sur 5 et 10 ans.

Le troisième modèle mis en œuvre est un modèle d'évolution du trait de côte ; on regarde l'impact de l'extension sur l'évolution du trait de côte. Le modèle que nous avons construit couvre un linéaire d'un peu plus de 40 kilomètres, il a l'emprise du schéma synthétique que vous avez sous les yeux, il est découpé en plus de 1 500 cellules de 25 mètres. Encore une fois, le modèle est calé sur la base des évolutions nature, évolutions faites essentiellement à partir des études des universitaires

qui ont donc validé le travail que nous avons fait et qui nous ont permis d'arriver à un processus un peu général. Il s'agit d'un modèle de grande emprise qui permet de voir l'impact sur l'ensemble du littoral depuis le Cap Gris-Nez jusqu'au débouché de l'Aa.

La diapositive suivante montre un exemple de calage qui traduit le fait que le modèle répond correctement aux évolutions constatées en nature. Le trait rouge que vous devinez -cela reste une représentation et elle n'est peut-être pas très lisible- matérialise le trait de côte que nous avons en 2000, le trait noir celui que nous avons en 1976 ; la position d'un trait par rapport à l'autre nous montre les tendances érosives ou les tendances à l'avancée du littoral.

Ici, nous présentons la moitié Ouest du modèle.

Nous débuterons très prochainement la phase d'exploitation pour pouvoir juger de l'impact du projet.

La dernière modélisation a tout juste commencé. Elle concerne les aspects entretien des profondeurs. Il s'agit de pouvoir évaluer les apports de sédiments à l'intérieur du port actuel et de la future extension et d'examiner le devenir des rejets des matériaux dragués qui sont clapés au large. Définir et préciser les points de rejet, c'est d'abord quantifier le déplacement des matériaux dans le port (où va aller le panache turbide, quelle zone risque-t-il d'affecter ?) et estimer où ces matériaux sont susceptibles de se déposer. Nous serons vraisemblablement amenés à proposer des variantes de rejet de dépôt pour limiter les impacts pour autant qu'il y en ait. Cette étude est actuellement en cours.

Les dernières études qu'il nous reste à faire -troisième phase de l'étude- sont des préconisations en termes conceptuels, c'est-à-dire donner des indications quant au phasage des travaux, puisque Monsieur le Ministre a noté tout à l'heure l'importance de cette phase de chantier et on peut s'attendre à ce que les impacts, s'il y en a, soient plus importants pendant cette période de réalisation, sur les dispositifs de protection des pieds des ouvrages dans la mesure où, s'il y a un risque d'érosion des fonds, il s'agira d'avoir des ouvrages correctement dimensionnés pour éviter de mauvaises surprises, et définir la houle de projet c'est-à-dire les conditions de prédimensionnement des ouvrages qui seront réalisés par ailleurs.

Le dernier point qu'il nous reste à étudier dans le cadre de notre étude concerne le devenir du rejet industriel à l'Est immédiat de Calais 2015. Il s'agit de proposer un ou plusieurs points de rejet pour rétablir ce dernier dans des conditions techniques et économiquement acceptables. Merci de votre attention.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur Lagroy de Croutte pour ce rapport d'une grande précision qui montre dans quel détail a été préparée l'anticipation de tout ce qui peut se produire sur le littoral. Je redonne la parole à Monsieur Despicht.

M. DESPICHT.- Merci pour cette présentation. Encore une fois, cela avait été évoqué en introduction pour ce qui concerne la plage de Malo-les-Bains, mais les enjeux du trait de côte, il suffit de se rendre à Wissant pour se rendre compte des questions que cela pose. L'étude approfondie de ces enjeux en amont du projet est particulièrement indispensable. Le patrimoine naturel sur le site du projet, sur le site du port, est marqué par l'homme, par ses activités et ses constructions, ce qui ne signifie pas que ce site constitue un désert ; un certain nombre d'espèces remarquables ont colonisé notamment la dune artificielle à l'Est de l'hoverport ; ces espèces doivent être inventoriées en amont du projet.

Par ailleurs, le site du projet se situe entre plusieurs ensembles écologiques remarquables : la Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique [ZNIEFF, Ndlr] du Fort Vert et de Sangatte et, plus loin, 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.

Dans la perspective de l'étude d'impact, un inventaire complet et exhaustif sur le domaine terrestre et maritime est en cours. Cet inventaire vise à recenser et caractériser, d'une part, les milieux spécifiques et, d'autre part, les espèces de faune et de flore. La fin de cet inventaire est prévue au premier trimestre 2010 ; non pas que du retard ait été pris mais cet inventaire doit être fait sur une année biologique complète pour qu'il soit le plus exhaustif possible. Je vais donner la parole à Monsieur Capon du cabinet Biotope qui va nous présenter non pas les résultats complets de l'inventaire puisque je viens de vous indiquer qu'il prendra fin au 1^{er} trimestre 2010 mais les premiers résultats de cet inventaire.

M. CAPON.- Comme cela vient d'être présenté, notre agence, l'agence Nord Littoral du bureau d'études Biotope, basée à Rinxent, a été missionnée par la Région dans le cadre des études pour réaliser l'expertise faune/flore ou l'expertise écologique du site.

Je voulais revenir, dans un premier temps, sur le déroulement de la mission qui nous a été confiée. L'objectif n° 1 est d'établir un état initial du site, donc un état zéro du site, aussi bien sur les habitats naturels, sur la faune et la flore. Pour établir cet état initial, il y a deux volets :

- une recherche bibliographique des données existantes qui sont relativement pauvres sur la zone de projet mais un peu plus denses sur les alentours, notamment sur le Fort Vert ;
- des inventaires de terrain. Comme cela a été précisé, nous avons commencé ces inventaires en début d'année et terminerons en début d'année prochaine, de façon à couvrir un cycle annuel complet. L'objectif est de détecter l'ensemble des espèces et des différents habitats que l'on peut trouver sur le site en fonction de leur période de détectabilité.

Pour cela, nous avons déterminé deux aires d'étude : une aire d'étude principale sur laquelle nous avons mené la plupart des inventaires et une aire d'étude un peu plus élargie, qui prend notamment une partie du littoral et le Fort Vert, pour déterminer le fonctionnement écologique et les espèces à plus grand territoire, notamment les mammifères marins et les oiseaux. Une fois établi cet état initial, la phase suivante est une phase de bio évaluation, c'est-à-dire que l'on va analyser sur la base de l'état initial les espèces à enjeu, espèces que l'on appellera « remarquables » ou « patrimoniales » ; il s'agit des espèces rares, menacées ou protégées. Pour information, l'ensemble des espèces repérées sur le terrain est recensé très précisément à l'aide d'un GPS, ce qui nous permet, dans une seconde phase, de pouvoir analyser les impacts en superposant le plan du projet, permettant de voir quelles espèces sont impactées par le projet et celles qui ne le sont pas. Je vous parle là des impacts directs mais il y a également les impacts indirects, notamment liés aux études hydrosédimentaires en cours.

Sur la base de ces impacts que l'on appellera « bruts », on va définir un certain nombre de mesures d'atténuation pour supprimer et réduire les différents impacts bruts que l'on aura mis en évidence. L'étape suivante sera la détermination des impacts résiduels tenant compte des différentes mesures d'atténuation qui auront été prises.

Dernière étape, en fonction de la nature et de l'intensité de ces impacts résiduels, on définira un certain nombre de mesures de compensation et d'accompagnement pour que le projet soit acceptable sur le plan des milieux naturels et permette la préservation de la biodiversité locale.

Je reviens rapidement sur les outils de bio évaluation. Les espèces considérées comme patrimoniales sont :

- d'une part, les espèces protégées qui constituent une contrainte réglementaire pour le projet puisqu'il est interdit de détruire une espèce protégée, avec comme référentiel les directives oiseaux et habitats, les listes d'espèces protégées au niveau national et, pour certains groupes, notamment pour la flore, des listes d'espèces protégées au niveau régional ;
- d'autre part, les espèces remarquables non protégées qui constituent une contrainte écologique pour le projet ; ces espèces sont rares ou menacées dans la région mais ne sont

pas protégées ; des référentiels permettent de déterminer les espèces rares, les espèces menacées inscrites sur les listes rouges et les espèces déterminantes pour la désignation des ZNIEFF.

(Projection de cartes.)

Rapidement, parce que cela a été, en partie, présenté, les zones d'inventaire et de protection du secteur. Parmi les zones de protection, on a ce secteur qui comprend notamment un arrêté de protection de Biotope, des terrains du Conservatoire du littoral, des terrains gérés par le Conseil général du Pas-de-Calais dans le cadre de la politique des espaces naturels sensibles et des sites Natura 2000 terrestres (secteur du Platier d'Oye, secteur du Blanc-Nez) et marins avec la désignation en cours des sites Natura 2000 marins notamment au large du Cap Gris-Nez.

Sur la partie zone d'inventaire, est incluse une ZNIEFF de type 1 : la ZNIEFF de la plage et des dunes du Fort Vert. Je vais faire un rapide bilan des différents inventaires que nous avons réalisés. On considère que les cartes représentées sont un document de travail dans le sens où elles ont été faites fin août 2009, que nous continuons les inventaires et qu'elles seront mises à jour dans le cadre du document final.

Concernant les habitats naturels, nous avons identifié 40 types d'habitats différents. Parmi ceux-ci, plusieurs sont d'intérêt européen et sont donc repris dans les directives européennes habitat, faune, flore, notamment les dunes embryonnaires, les dunes blanches, les pannes dunaires, les dunes grises, même si elles sont restreintes.

Vous avez un zoom au niveau de la dune secondaire qui a été restaurée à l'Est de l'hoverport. On voit les habitats dunaires essentiellement : les dunes blanches en bordure, les dunes plus fixées en arrière-dune et, dans les secteurs beaucoup plus stabilisés, des fourrés dunaires à argousier.

Pour la flore, j'ai distingué, compte tenu de la patrimonialité du secteur, les espèces protégées des espèces remarquables non protégées. On est toujours sur le même secteur, qui correspond au secteur susceptible d'être impacté par le projet ; j'ai centré sur une petite partie de la zone, sachant que notre inventaire porte sur 700 hectares.

Pour information, 286 espèces végétales ont été recensées sur les 700 hectares inventoriés, donc une diversité importante, sachant que nous avons procédé à des inventaires en septembre qui augmentent encore cette diversité végétale. Sur les 286 espèces végétales, nous avons 45 espèces remarquables (rares, menacées et protégées) dont 14 protégées. J'ai représenté les espèces protégées qui pourraient, en fonction de la configuration finale du projet, être impactées : l'élyme des sables qui est une espèce protégée au niveau national, l'ache odorant, le panicaut maritime et le pigamon des dunes qui sont des espèces végétales protégées mais au niveau régional ; le niveau de protection est identique, c'est juste une valeur différente.

Concernant la flore remarquable non protégée, j'ai pris un secteur situé davantage vers le Fort Vert, plus à l'Est. On a mis des niveaux de valeur du rouge au jaune en passant par l'orange selon la patrimonialité des espèces. Figurent en rouge les espèces inscrites sur la liste rouge régionale des espèces menacées. On a des secteurs plus ou moins denses en espèces remarquables ; on a notamment des secteurs de pannes dunaires intéressants qui regroupent une diversité végétale importante et des espèces patrimoniales en nombre.

Vous avez ensuite quelques illustrations des habitats et de la flore remarquables que nous avons pu recenser : les dunes embryonnaires et dunes blanches, les pannes dunaires -on en trouve essentiellement à l'Est de la rocade qui monte vers le ferry-, l'élyme des sables -on a trouvé un pied sur la plage qui est actuellement dans la zone de projet-, le panicaut maritime -situé plutôt dans les dunes-, la sagine noueuse et l'épipactis des marais -situés davantage dans les pannes dunaires- qui sont des espèces protégées au niveau régional. Je précise que les pannes dunaires sont des dépressions humides au sein des dunes.

Concernant la faune, le principal enjeu que nous avons pu mettre en évidence, sachant que l'inventaire est encore en cours, est l'avifaune nicheuse. Plusieurs campagnes d'inventaires ont été menées au printemps 2009. En tout, nous avons recensé 59 espèces en période de nidification ; cela ne veut pas dire que ce sont forcément 59 espèces nicheuses sur le site mais ce sont au moins 59 espèces détectables à cette période dans la zone de projet. Parmi ces espèces, nous recensons plusieurs espèces remarquables, notamment :

- plusieurs grands gravelots, qui utilisent aussi bien le haut de plage (gravelots à collier interrompu) que les plates-formes logistiques assez peu fréquentées (grands gravelots) où ils trouvent des conditions de tranquillité suffisantes pour pouvoir nicher ;
- plusieurs traquets motteux en nidification possible dans les dunes à végétation rase et sur les aménagements actuels du port, notamment le port Est.

Notre zone d'étude s'est étendue à l'Est de la rocade ; il y a une colonie d'hirondelles de rivage remarquable dans les falaises artificielles qui ont été créées et du petit gravelot.

Concernant les autres enjeux faunistiques que nous avons pu mettre en évidence à l'heure actuelle, il y a :

- la migration et l'hivernage de l'avifaune ; le Calaisis est sur la voie migratrice Atlantique et voit passer une diversité et une densité d'oiseaux très importantes en période de migration et des stationnements en période hivernale ;
- la mise en évidence d'habitats favorables aux insectes et aux amphibiens : les zones humides plus favorables à la reproduction des amphibiens et les secteurs de dunes ouvertes favorables pour l'estivage et l'hivernage des amphibiens ;
- le stationnement de phoques au large du Fort Vert, essentiellement près du phare, particularité sur Calais.

Vous avez ensuite des illustrations de quelques espèces observées au cours des inventaires : grand gravelot, traquet motteux, cochevis huppé, phoque veau-marin (observé en stationnement au large du Fort Vert), crapaud calamite qui se reproduit sur site et lézard vivipare observé dans les dunes, à l'Est de la rocade.

Concernant le bilan des premiers inventaires en rapport avec le projet, dans la configuration actuelle -on est revenu plusieurs fois dessus-, le projet aura un impact sur quelques habitats dunaires au sein de l'espace qui a été réhabilité à l'Est de l'hoverport, quelques espèces végétales remarquables, notamment quelques protégées, risquent d'être impactées par le projet, ainsi que quelques sites de nidification d'oiseaux. On est dans une phase de définition des enjeux ; la phase suivante sera l'analyse précise des impacts une fois que l'ensemble des enjeux sera défini. En l'occurrence, on a déjà mis en évidence des impacts sur la faune et la flore. L'objectif sera, une fois qu'on aura déterminé l'ensemble des enjeux, de déterminer précisément les impacts et les mesures pour atténuer ces impacts et, s'il reste encore des impacts, de définir un certain nombre de mesures de compensation, un peu au cas par cas ; il peut s'agir de restauration d'habitat naturel, de préservation d'habitat existant à consolider ou de déplacement d'espèces. On est un peu trop en amont pour pouvoir en discuter, mais les principes sont là. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

Mme MARQUAILLE.- Merci beaucoup, Monsieur Capon. Voilà un effet que l'on n'aurait pas forcément attendu du projet Calais 2015 ; c'est une exploration, peut-être pas exhaustive car on n'est jamais sûr d'être exhaustif mais très complète et très précise de la faune et de la flore du littoral.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vous propose de continuer, car l'environnement est un tout. Je remercie les intervenants pour ces présentations mais il serait intéressant d'aller jusqu'au bout et de discuter avec la salle ensuite.

M. DESPICHT.- Quelques mots sur la qualité de l'eau et la gestion des sédiments. La qualité de l'eau, qui a été mesurée selon des paramètres divers et dans divers bassins, est jugée inégale mais de qualité bonne à moyenne selon les critères de la DDASS et de l'Ifremer, ce qui conduit la baignade à être autorisée mais soumet les activités de culture marine et de pêche à pied à un certain nombre d'obligations particulières. Ce point de la qualité de l'eau sera précisé par le bureau d'études Idra tout à l'heure.

Concernant la gestion des sédiments, aujourd'hui, en grande majorité, les sédiments du Port de Calais répondent très largement aux critères imposés par la loi, ce qui autorise leur dragage et leur immersion en mer ; seuls 3 % de ces sédiments portuaires ne répondent pas aux exigences de qualité pour être dragués et immergés en mer. La Région vient d'engager une étude pour trouver des solutions de gestion durable de ces sédiments pollués dits « *historiques* » puisqu'ils sont accumulés dans les bassins depuis de nombreuses années. À noter que dans le domaine des sédiments, la Région est à l'initiative d'une importante démarche nationale d'innovation et d'expérimentation de filière de valorisation durable des sédiments, projet qui s'intitule « Sédimatériaux ».

En ce qui concerne le projet Calais Port 2015, les sédiments en place sur la zone qu'il serait nécessaire de draguer pour le creusement du futur bassin sont de bonne qualité ; ils seront utilisés pour construire les terre-pleins et ne seront donc pas immergés en mer. En complément de toutes ces études ci-avant évoquées, la Région a souhaité mener un certain nombre d'études complémentaires. Ce programme complémentaire d'études portera sur l'assainissement du futur port, sur le volet énergie pour définir des orientations en termes de sobriété énergétique des futurs bâtiments et sur la réduction de l'empreinte carbone non seulement de la construction de Calais Port 2015, mais aussi de son exploitation future.

Voilà donc les différents éléments de présentation pour ce qui concerne les enjeux écologiques et environnementaux. On a vu que ces enjeux étaient particulièrement nombreux et importants, mais vous vous serez rendu compte que la Région mène l'intégralité des études nécessaires et approfondies autant que faire se peut et autant que nécessaire se doit pour que nous puissions entamer et mettre en œuvre ce projet le moment venu dans les meilleures conditions de respect écologique et environnemental. Je ne sais pas si je passe la parole directement pour la seconde partie ou si nous entamons un débat entre les deux ; à vous de me faire signe !

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vais poser la question à Madame Marquaille, dans la mesure où elle a préparé cette réunion. Que préférez-vous ? On peut faire un débat maintenant sur ces aspects environnementaux naturels et regarder les aspects plus humains de cadre de vie ensuite ; c'est comme vous le souhaitez, Madame la Présidente.

Mme MARQUAILLE.- Je pense que cette présentation un peu longue était indispensable, parce qu'elle a apporté beaucoup d'éléments. On peut répondre à quelques questions...

M. TENIERE-BUCHOT.- Parfait ! Je vais donc demander à la salle de bien vouloir se manifester.

M. DUVIEUBOURG.- Je suis secrétaire de l'ADECA. Nous venons d'avoir une présentation rassurante au niveau environnemental sur les impacts du projet. On nous a rappelé que les études d'impact étaient fondamentales mais qu'elles devaient également déboucher sur des mesures compensatoires. Qui sera chargé de vérifier que ces mesures compensatoires sont bien mises en œuvre ?

En effet, il se trouve que le Calaisis a connu il y a presque 20 ans un grand chantier, qui a été évoqué également lors des réunions précédentes du débat ; je veux parler de la construction du tunnel. Nous avons pu assister à une présentation -le débat public n'existait pas- publique de l'étude d'impact ; on nous avait rassurés concernant les populations situées à proximité du futur terminal ; des dispositifs antibruit, des dispositifs destinés à réduire l'impact visuel avaient été clairement présentés. Dans les faits, rien ne s'est concrétisé.

Lorsque nous avons demandé des précisions sur l'absence de ces dispositifs antibruit, on nous a répondu que le chantier étant linéaire, il fallait conserver la piste de chantier là où on devait mettre des dispositifs. Ces dispositifs n'ont pas trouvé de réalisation jusqu'à présent ; on a utilisé l'emprise foncière pour faire une piste afin de sécuriser du point de vue de l'intrusion des clandestins sur le site. Puisque, dans ce cas, on n'a pas fait respecter l'étude d'impact, comment peut-on, dans d'autres domaines, faire respecter cette étude d'impact et surtout les mesures compensatoires ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je propose que nous prenions une petite série de questions.

M. BRIL.- Je suis responsable local du Groupe ornithologique et naturaliste du Nord - Pas de Calais, responsable local. On a vu que l'intérêt principal au niveau biologique se situe sur la plage et les dunes du Fort Vert, jusqu'au Platier d'Oye ; cela a été assez bien présenté, on pourrait préciser un peu.

On a vu aussi un peu l'impact au niveau de la sédimentologie. Il y aurait là peut-être une inquiétude. On a vu la carte sur l'Ouest du site mais c'est dans l'autre sens par rapport au courant et ce sont essentiellement des falaises ; il est donc certain qu'il n'y aura pas beaucoup d'impact.

Sur l'autre côté, du Fort Vert jusqu'au Platier d'Oye, pourrions-nous avoir des précisions sur ce qui est prévu ? En effet, il est évident que toute cette zone d'une qualité exceptionnelle au niveau environnemental, que ce soit par ensablement ou par érosion, risque fort d'être complètement détruite. Nous aimerions savoir plus précisément ce qui a été prévu et, éventuellement, s'il est prévu une modification de cette plage exceptionnelle, ce qui est prévu pour essayer de limiter au maximum l'impact. En effet, sur la plage, il est à peu près certain qu'aucune mesure compensatoire ne peut être envisagée.

M. BUHAGIAR.- Je représente les Verts du Littoral. Je ne vais pas me positionner sur les aspects « impact du projet » car, et c'est ce qui est dit dans notre cahier d'acteur qui sortira très prochainement, mieux le projet sera dimensionné et moins il y aura d'impact.

Notre question porte sur l'évaluation de l'augmentation des trafics. Il est bon que nous soyons à Dunkerque car il faudra envisager la complémentarité des trois ports. Dunkerque n'est pas forcément surdimensionné ; il faudra que Calais ne vienne pas en place du développement possible à Dunkerque.

Un autre chiffre intéressant figure dans le cahier d'acteur fait par les gens du tunnel ; il y est indiqué que le tunnel est exploité à 53 %. Tenant compte de la complémentarité des trois ports et des potentiels des trois ports, le plus important est peut-être de faire un projet Calais Port 2015 dimensionné ; mieux il sera dimensionné, moins il y aura d'impacts.

Pour autant, je voulais, et nous ferons une question à M. le Président sur cet aspect, parler d'Europe -vous l'avez dit-, en particulier du fait que l'Europe a des budgets pour ce qui touche au cabotage maritime. Il nous semblera important d'interpeller l'Europe à ce sujet.

Un dernier point sur l'estimation de la montée des eaux. Les études GIEC sont citées mais dans votre schéma, vous prenez les hypothèses les plus optimistes. Or, on peut déjà constater des travaux du GIEC qu'aujourd'hui, on se situe plutôt dans les hypothèses les plus pessimistes. Il sera important, si jamais on avance sur ce projet, de prendre cela en compte. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Au sujet de votre cahier d'acteur première partie, puisqu'il y aura un autre cahier d'acteur Ecoports, je sais qu'il est sous presse et sera disponible à la prochaine réunion. À ce sujet d'ailleurs, pour ceux qui ont déjà participé aux réunions précédentes, je signale que les cahiers d'acteurs n°3 de la SNCF et n°7 du Conservatoire du littoral sont disponibles aujourd'hui ; ces deux documents sont nouveaux par rapport à ceux qui existaient jusqu'à présent.

Encore une question ; puis, je demanderai au maître d'ouvrage de bien vouloir répondre.

Mme BOURGEOIS.- Je suis conseillère régionale. Concernant les études environnementales qui concernent la flore, la faune et les habitats et concernant les études techniques sur notamment la dynamique hydro sédimentaire, je voudrais rappeler, comme on vient de vous le dire, que des études sont terminées, que d'autres sont en cours et que d'autres sont à faire.

Il me paraît important que les résultats des études soient communiqués au public. J'ai dit qu'elles étaient disponibles ; pour moi, il est important qu'elles soient à la disposition du public, des structures institutionnelles ou associatives spécialisées dans les études environnementales, des associations de défense de l'environnement et, d'une manière plus globale, de tous ceux qui souhaitent les avoir pour que l'on puisse finalement effectuer les premières analyses, que l'on puisse d'ores et déjà se forger une opinion et juger de l'opportunité de lancer des études complémentaires.

On nous a parlé de mesures de réduction, de mesures de suppression. Sincèrement, je pense que ce projet Calais Port 2015 aura des impacts très lourds compte tenu de l'avancée en mer du nouveau port et qu'on peut d'ores et déjà anticiper et parler de mesures compensatoires. L'exemple du projet du Havre Port 2000 nous enseigne qu'il est vraiment essentiel d'anticiper sur ces mesures compensatoires et de les mettre en œuvre préalablement à la réalisation des premiers travaux. En effet, ils se sont rendu compte que lorsque l'on intervenait après, bien souvent, il était trop tard, parce que certains impacts sont irréversibles. Il faut penser d'ores et déjà, avant la réalisation des premiers travaux, à des modifications de comportements possibles ou à la disparition de certaines espèces. Comme l'indiquait Monsieur Capon, on peut déjà penser au déménagement de certaines espèces ou à la réhabilitation des habitants.

M. CAU.- Je suis élu au Conseil régional Nord - Pas de Calais. Je tenais à souligner quelques points qui ont été dits. Je ne vais pas revenir mais quand même insister sur le gabarit du projet, c'est-à-dire que s'il y a des impacts, cela dépend aussi du gabarit.

En gros, on doit se demander si l'on veut se situer dans un modèle de développement ou dans une société post-Copenhague. Soit on fait le pari que notre modèle de développement va parfaitement et que l'on peut compter sur des taux de progression de trafic, donc de consommation, de production et de transit comme on l'a fait jusqu'à maintenant, soit, pour répondre à l'urgence climatique et à la société qui est devant nous, on fait le pari que l'on est dans une société post-Copenhague, où l'on doit revoir le modèle de développement, donc de production, de consommation et de trafic. Je pense que le calibre doit être jugé à cette aune.

On a beaucoup évoqué les sédiments, sur le clapage notamment ; on n'a pas forcément tous en tête le volume. On a cité la charte de préfiguration Sédimatériaux que l'on a signée il y a quelques semaines ou mois ; pour l'instant, on en est au début, c'est-à-dire qu'on n'a pas encore la filière qui permet de traiter et de valoriser les sédiments. La production de sédiments dans le Pas-de-Calais est énorme et loin d'être anodine. C'est un peu comme les déchets nucléaires, on se dit : « *on pourra les traiter bientôt ; pour l'instant, on les met en Sibérie* ». On ne va pas mettre nos sédiments en Sibérie et il faut donc l'envisager.

Comme il a été dit qu'une partie -il n'a pas été précisé combien- serait clapée, rejetée en mer, cela pose vraiment souci. On a vu des études environnementales, certes, sur la biodiversité terrestre ou humide ; on n'a rien sur la biodiversité marine à part le phoque veau-marin mais les fonds, de ce

fait, sont importants. Y a-t-il eu des études bibliographiques ? Des études *in situ* sont-elles prévues pour évaluer cette biodiversité ?

En effet, dans cette biodiversité, il y a tout de même la ressource halieutique qui n'est pas anodine dans notre région. Quand on voit les impacts hydrosédimentaires et les impacts éventuels du clapage en mer de ces sédiments... Il y a forcément des impacts quand on rejette des centaines de milliers de mètres cubes de sédiments au fond de la mer ; ce n'est pas anodin. Or, pour l'instant, on peut difficilement juger l'impact puisqu'on n'a pas ces études de biodiversité.

Il serait plus efficace de s'appuyer sur l'expérience qui n'a pas toujours été malheureuse du Havre 2000. Catherine Bourgeois l'a dit, ils n'ont pas fait suffisamment d'études en amont et pendant et ont eu des problèmes, notamment dans leurs travaux de génie écologique. En tout cas, ils ont eu une idée dont nous devrions nous inspirer : ils ont mis en place -je ne me souviens plus du nom- la Maison de la Baie, qui réunissait tous les acteurs du site. Nous avons intérêt à le faire. La Mer du Nord est vraiment particulière ; c'est la moins profonde du monde, une des plus étroites, les courants sont très complexes, voire très puissants à certains endroits ; un « objet » à un endroit de cette Mer du Nord a des impacts parfois très loin et on a encore du mal à les localiser et à les étudier. Je pense qu'il y a urgence, le plus en amont possible, de mettre en place une Maison du Détroit qui anticipe, une sorte de conférence permanente des acteurs de ce détroit, qu'ils soient Boulonnais, Calaisiens, Dunkerquois, mais aussi Anglais, qu'ils soient naturalistes, acteurs de l'économie ou pêcheurs, qui puisse piloter les études et la mise en œuvre des mesures compensatoires le cas échéant.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup pour ces propositions et ces remarques. Beaucoup de choses ont été dites ; peut-être appellent-elles un certain nombre de réponses, de réactions et de positions.

M. DESPICHT.- Sur les questions relatives aux réalisations compensatoires, des réflexions dans le Grenelle 1, qui n'existait pas à l'époque du creusement du tunnel, prévoient que l'État, au travers de la DREAL, soit chargé de la surveillance ou en tout cas du contrôle de la réalisation de ces dispositions compensatoires. Bien évidemment, pour un certain nombre d'entre elles, ces réalisations seront en amont des travaux, puisqu'on n'imagine pas, pour un certain nombre d'éléments comme l'habitat d'un certain nombre de faunes, détruire ou déplacer l'habitat actuel sans avoir réalisé les mesures compensatoires en amont.

Concernant les sédiments, je suis peut-être passé un peu rapidement sur le sujet. Pour ce qui concerne les sédiments issus du creusement du bassin, c'est-à-dire ce qui représentera les volumes les plus importants, ils seront réutilisés pour la réalisation des terre-pleins et ne seront pas clapés en mer. J'ai évoqué le clapage en mer de toute une partie des sédiments mais il ne s'agit pas des sédiments de creusement ; il s'agit des sédiments qui existent d'ailleurs déjà dans le port actuel et qui, pour un certain nombre d'entre eux, la plus grande partie, sont de bonne qualité et peuvent être clapés en mer. 3 %, me semble-t-il, ou en tout cas une faible partie de ces sédiments, ne peuvent pas, par rapport à leur qualité, être rejetés en mer et doivent faire l'objet d'un certain nombre de traitements spécifiques.

Sur la filière Sédimentaires qui a été évoquée, même si elle n'en est qu'à ses balbutiements et même si on est au démarrage, il est préférable d'avoir une filière qui démarre et d'avoir demain une filière qui pourra répondre aux enjeux de ces sédiments que de ne pas avoir de piste du tout et de continuer demain à accumuler ces difficultés. Effectivement, la filière Sédimentaires n'en est qu'à ses balbutiements mais les débuts sont tout à fait prometteurs.

Mme MARQUAILLE.- Juste pour continuer, je pense que cette filière Sédimentaires a au moins la vertu d'exister. J'aurais simplement quelques compléments à ajouter aux propos de Wulfran Despicht.

Vous avez entendu dire à plusieurs reprises dans la présentation des bureaux d'études que certaines études étaient terminées, que d'autres étaient en cours et que dans le cahier des charges et les projets des bureaux d'études, il y a aussi des propositions pour traiter un certain nombre de problèmes. Cela veut dire que nous sommes dans une démarche et que cette démarche va être suivie.

Je relève de façon intéressante l'idée d'Emmanuel Cau de créer une Maison du Détroit. Il est vrai que tous les problèmes ne seront pas forcément réglés à la fin du débat, puisque nous n'avons que quelques semaines pour le faire ; il pourrait être pertinent de poursuivre la réflexion au fur et à mesure de l'avancée des études qui vont devoir se poursuivre. La surveillance va devoir se poursuivre pendant de nombreuses années ; on pourrait avoir une structure qu'il faudra imaginer ; vous parlez d'une Maison du Détroit, pourquoi pas ? Y a-t-il d'autres façons de faire ?

Les mesures compensatoires, de la même façon, qui découleront des observations faites seront à traiter par le maître d'ouvrage, donc le Conseil régional, bien évidemment.

Je crois que la vertu des études qui nous ont été exposées avec grande précision aujourd'hui est quand même de nous montrer qu'elles s'appuient sur des méthodes très scientifiques, sur l'histoire ; on a vu l'évolution du trait de côte entre 1976 et 2000 ; l'histoire nous permet de comprendre comment cela peut se passer dans l'avenir.

Enfin, dans la conception du projet, la formule choisie est aussi celle qui impacte le moins à la fois la faune, la flore et les aspects sédimentation.

Il reste une question qui concernait assez précisément le devenir de la plage de Calais, à l'Ouest du port. Les études montrent qu'elle pourrait être victime d'érosion. *A priori*, ce n'est pas une érosion importante, d'après les études ; cela dit, c'est un des aspects du sujet à surveiller dans les mois et sans doute dans les années à venir.

Sur le bon dimensionnement du projet et sur la complémentarité des quatre ports en intégrant le tunnel qui peut être considéré comme un port sec, c'est ce que disait Michel Delebarre au début de notre réunion, c'est ainsi qu'il faut le traiter... C'est un projet qui a des aspects environnementaux majeurs mais il faut quand même se souvenir que c'est aussi un projet de développement économique majeur qui nous intéresse ; je n'ai pas envie de renoncer ni à l'un ni à l'autre. Je crois que ce projet est important, que nous avons une opportunité géographique majeure ; à Calais, nous sommes les plus proches de la côte anglaise, nous ne sommes qu'à 40 kilomètres de la côte anglaise, le port de Douvres va se développer... Les trafics maritimes se développent de façon constante depuis un certain nombre d'années ; l'anticipation que l'on peut imaginer sur les observations que l'on fait aujourd'hui est que ce trafic va continuer à augmenter ; cela a été longuement développé par Monsieur Meyer lors d'une séance précédente. Douvres étant en projet, nous pensons que nous ne devons pas perdre cette chance extraordinaire qui est la nôtre d'être situé à 40 kilomètres du port de Douvres et que nous devons répondre à ce port. Le développement économique et les emplois sont des points importants mais il ne faut pas non plus renoncer aux aspects environnementaux, au contraire. Tout ce qui a été dit depuis le début de cette soirée montre, au contraire, que ce projet de Calais 2015 est une opportunité pour observer avec attention ce qui se passe, l'anticiper, le traiter, de façon à éviter les incidences majeures qui pourraient survenir, à la fois dans les aspects sédimentaires, la faune et la flore, mais aussi pour prévoir les compensations si cela s'avérait nécessaire. Je pense qu'il ne faut pas choisir entre l'un et l'autre ; il faut préserver l'environnement, avoir le souci du climat, mais le développement économique et les emplois ont toute leur importance et c'est ce qui nous réunit à travers ce projet.

M. DESPICHT.- Sur l'érosion du Platier d'Oye, si M. Lagroy de Croutte veut compléter la réponse avec des éléments techniques, voire scientifiques, on peut lui donner la parole trois minutes.

M. LAGROY DE CROUTTE.- J'ai peut-être été un peu rapide dans ce que j'évoquais tout à l'heure. Le modèle d'évolution du trait de côte vient d'être calé et validé ; on a reçu l'aval des universitaires sur ce point. Je vous ai montré à titre d'information un transparent sur le littoral

Ouest, mais j'aurais très bien pu vous le montrer sur le littoral Est ; c'était une simulation de calage, c'est-à-dire sur une situation passée, de 1976 à 2000.

Que sera l'avenir une fois Calais 2015 implanté ? La modélisation va nous permettre de confirmer les premières orientations données par les études préliminaires du schéma directeur. Toutefois, il faut se rendre compte que le site est relativement complexe, que l'évolution du littoral résulte de l'effet combiné de la houle et du courant, que l'érosion d'un trait de côte est essentiellement liée aux actions érosives de la houle en période de forte agitation. Ce littoral est alimenté par le Riden de la Rade qui vient s'accoler. Le déficit qui pourrait résulter de l'implantation du port par rapport au sens du transit littoral résultant de la dérive des matériaux qui, sous l'effet de la houle, ont tendance à aller d'Ouest en Est... L'effet de blocage de Calais 2015 devrait être compensé -l'étude le confirmera- par le matériau qui sera ramenée à la côte du côté du Platier d'Oye dans des proportions plus importantes qu'il ne l'est actuellement compte tenu du renforcement local des courants que l'on va avoir. Le Platier d'Oye et la zone des Escardines, zone particulièrement menacée actuellement, ne devraient pas être impactés par le projet. Ce n'est pas pour cela que les tendances érosives que l'on constate actuellement ne se poursuivront pas dans l'avenir, une fois Calais 2015 réalisé, mais il est très peu probable que cette zone soit impactée. Je m'avance peut-être un peu mais l'étude devrait confirmer que Calais 2015 n'aura pas d'impact sur cette zone assez éloignée du projet.

M. DESPICHT.- Sur le dimensionnement du projet, je me permets de compléter la réponse de Jeanine Marquaille ; il s'agit aussi de savoir quels enjeux on veut relever demain. Même si cela s'appelle « Calais Port 2015 », il ne doit pas être dimensionné pour 2015 mais pour tous les enjeux qui suivront. Si l'on veut pouvoir développer le cabotage maritime pour transférer des camions qui, aujourd'hui, sont sur la route vers le bateau, si l'on veut développer des autoroutes ferroviaires de plate-forme portuaire à plate-forme portuaire, il faut bien que l'on ait, à chaque bout de ces lignes de cabotage ou de ces autoroutes ferroviaires, des outils portuaires suffisamment dimensionnés pour relever ces défis, ces nouveaux enjeux et ces nouveaux modes de transport des marchandises.

Même si le développement de lignes de cabotage est long à mettre en œuvre, il se développe et, en tant que Dunkerquois, je peux en témoigner ici. Même si le développement des autoroutes ferroviaires de plate-forme portuaire à plate-forme portuaire est long à mettre en place et à se développer, il se développe et se met en place, toujours insuffisamment rapidement mais cela avance quand même. Cependant, il est indispensable qu'à chaque bout de ces lignes de cabotage et à chaque bout de ces lignes ferroviaires, on ait des outils portuaires suffisamment dimensionnés pour que les marchandises qui arrivent d'un côté ou de l'autre puissent être transférées. C'est aussi un enjeu environnemental que d'avoir des plates-formes portuaires suffisamment dimensionnées, parce que le transport maritime est, en termes de consommation énergétique et de production de CO₂, beaucoup plus intéressant au sens environnemental du terme que d'autres modes de transport. Nous sommes de ceux qui pensent que ce sont des modes de transport à développer et le développement des plates-formes portuaires va dans ce sens.

M. TENIERE-BUCHOT.- A ce stade de nos échanges, je voudrais rappeler, aussi bien au maître d'ouvrage qu'aux divers intervenants ou simplement auditeurs dans la salle, qu'il existe un outil tout à fait important qui s'appelle le « *verbatim* » ; l'ensemble de nos propos, quels qu'ils soient, est pris en note en sténotypie et mis en ligne dans un délai raisonnable d'environ une semaine. Si certaines réponses ne conviennent pas aux uns ou aux autres, le *verbatim* permet de revenir dessus. L'intérêt méthodologique d'un débat public est que tout est mis en mémoire ; on peut revenir progressivement sur l'ensemble des propos qui ont été tenus par les uns ou les autres, soit parce qu'on veut apporter des éléments supplémentaires, soit parce qu'on veut revenir sur une question si les réponses apportées paraissent insuffisantes.

À titre d'exemple ponctuel et sans aucun reproche ni ironie, une question a été posée sur la communication des études. Ce n'est pas à moi de répondre à cette question mais voilà quelque

chose qui peut être repris et qui a été marqué, à un moment donné, dans la prise de notes ; je rappelle qu'une étude est quelque chose qui se vit, c'est-à-dire qu'une information comme on a ce soir sur l'avancement des études est beaucoup plus intéressante et importante que la communication à la fin de l'étude des résultats qui sont difficilement compréhensibles si l'on ne sait pas d'où on est parti, où on voulait aller et où on est arrivé.

Il y a là une possibilité à travers un site -cela peut être le site de la Région, le site que vous voulez, du moment qu'on le fait savoir- qui peut permettre d'avoir un suivi par un certain nombre d'amateurs et de personnes directement concernées de ce qui se passe chez les scientifiques ; les scientifiques ne doivent pas être enfermés dans leur tour d'ivoire, ils ont l'ensemble de la population comme clients et pas seulement celui qui commande l'étude. Un outil du nom d'internet change la nature des études et la nature des travaux de ceux qui les font.

Je suis tout à fait prêt à prendre quelques questions de plus sur cette première partie qui portait sur la biodiversité et sur les éléments physiques de l'environnement. Souhaitez-vous poser d'autres questions ?

M. VERMERSCH.- Je suis membre du Groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas de Calais et trésorier de l'ADELFA. Au fur et à mesure des présentations, j'ai noté des choses avec lesquelles je n'étais pas tout à fait d'accord ou des questions.

Le modèle employé est-il 2D ou 3D ?

Il a été dit que le milieu du Fort Vert n'était pas exceptionnel. Je pense qu'il est unique entre la frontière belge et la Baie de Somme ; il faut donc le défendre un peu mieux que je ne l'ai entendu.

On a parlé des phoques veaux-marins mais pas des phoques gris alors que ce sont ces derniers qui sont les plus nombreux à côté du phare de Walde.

Sur la carte, n'a pas été mentionné Natura 2000 en mer le Banc des Flandres ; le périmètre n'a pas été dessiné.

Nous avons eu une explication de ce qui a été vu sur le petit périmètre, c'est très bien mais c'est sur le plus grand périmètre qu'il y a les richesses ; les grandes vasières où se trouvent les milliers de limicoles se situent à l'extérieur du petit périmètre étudié ; peut-être le sera-t-il ultérieurement. C'est là aussi qu'il y a le banc aux phoques.

Avec la sédimentation -on aura des études-, le banc aux phoques ne sera-t-il pas relié à la terre, le côté presqu'île ne va-t-il pas disparaître ?

Beaucoup de sédiments vont être transportés parce que la digue est fermée. Pourquoi ne pas l'avoir ouverte du côté terre sur 200 ou 300 mètres ? Cela aurait permis à l'eau de circuler des deux côtés. Toute la partie parallèle au rivage aurait pu être en dur et la partie reliée à la terre aurait pu être jetée sur pilotis.

En page 104, il est question de « *digue à talus* » et de matériaux « *tout-venant* ». Je sais que le tout-venant se compose de briques, de cailloux, de béton, mais j'aimerais savoir si ce tout-venant est pollué. En effet, peut-être qu'un million de mètres cubes seront nécessaires, on les trouvera un peu partout en France et peut-être en Europe ; il faudrait faire attention pour éviter qu'il y ait des matériaux pollués, soit avec des pH très élevés, soit comportant des pollutions pas très bonnes pour la mer.

Cela fait beaucoup de questions...

M. SENAME.- Je suis président de l'ADELFA. Monsieur le Président, je ne voudrais pas jouer les rabat-joie ici mais nous avons eu l'occasion, et vous le savez bien, de nous rencontrer longuement lorsqu'il a été question du débat public sur le terminal méthanier.

Premièrement, je voudrais faire observer qu'on doit être un peu modeste dans les projections. Pour le terminal méthanier, par exemple, les cartes ont été redistribuées ; il y a eu la crise et, pendant quelque temps, on a eu des problèmes avec les fournisseurs russes pour le gaz, même si ce n'est plus le cas. Quand on organise ce type de réunions très importantes et de débats publics, il faudrait, de temps en temps, s'offrir l'occasion, comme la ducasse, d'avoir un raccroc ; les choses changent, évoluent et il arrive un moment où il faut, je pense, refaire le point. C'est une des leçons que j'ai retirées de nos péripéties précédentes.

Deuxièmement, une intervenante a évoqué l'exemple du Havre où on est dans le même cas de figure que le débat actuel qui s'organise autour de Calais 2015. Je pense que nous avons intérêt à avoir les études rapidement et non par la suite. Si je prends l'exemple du Havre, je crois savoir que le bilan carbone des aménagements a déjà été étudié et est à la disposition des débatteurs ; je crois que c'est un élément extrêmement important quand on veut parler environnement. Le bilan carbone n'est pas un effet de mode ; c'est quelque chose d'important.

Troisièmement, je crois que nous ne pourrions pas attendre 2015 ; nous sommes tous, sur le littoral, confrontés à l'insécurité grandissante de nos liaisons autoroutières. Sur l'A16, il ne se passe guère de jour sans accident, parfois avec blessé, parfois encore plus grave. Cela nous concerne tous ; l'A16, c'est Dunkerque, Calais, Boulogne, peut-être un peu moins Boulogne ; c'est aussi l'A25... Je constate que beaucoup de Calaisiens prennent l'A25 et pas l'A26 ; c'est leur affaire. De même, sur la route vers Saint-Omer, il devient de plus en plus difficile de circuler.

Il y a des choses à mettre en avant rapidement. On a parlé des autoroutes de la mer ; il faut désengorger ces itinéraires ; sinon, cela va être la thrombose. La voie ferrée est, je crois, une nécessité ; il faut trouver un tracé qui convienne au plus grand nombre.

Enfin, dernier point que je tenais à souligner, ici, sur le Dunkerquois, on a expérimenté l'interdiction de doubler pour les camions sur une distance d'une dizaine de kilomètres quand ils passent au large de l'agglomération. Je pense que c'est une expérience intéressante et qu'il va falloir organiser un peu ce trafic ; sinon, on n'osera plus mettre les pieds sur l'autoroute A16. Je crois qu'il y a une urgence.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je crois que vous venez de faire une transition avec la deuxième partie, mais auparavant, peut-être y a-t-il encore une ou deux interventions ?

M. DEGUINES.- Je suis adjoint au maire de la ville de Calais et vice-président de Cap Calaisis. Ma question est courte... On a parlé d'éventuel surdimensionnement du projet ; avons-nous des précisions sur les perspectives de développement du port de Douvres ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Le port de Douvres, comme je l'ai indiqué tout à l'heure mais peut-être trop rapidement, devrait venir exposer ses prévisions le 5 novembre à la réunion qui a lieu à Coquelles. Nous n'avons pas encore reçu les cahiers d'acteurs ; deux ou trois cahiers d'acteurs venant de nos voisins de l'autre côté de la Manche devraient préciser leur argumentation.

Lorsque nous leur avons rendu visite, il y a de cela quelques mois maintenant, ils nous avaient indiqué leur désir d'une extension mais c'était resté relativement qualitatif, il n'y avait pas de précision. Nous espérons qu'il va y en avoir, puisqu'ils nous ont dit avoir travaillé en vue d'une présentation chez nous sur cette question.

M. LOPES.- Je suis militant des Verts du Dunkerquois. Trois points me sont venus à l'esprit au vu de la présentation qui a été faite depuis le début de la soirée.

Premièrement, les chiffres exposés sur la montée du niveau de la mer me paraissent extrêmement optimistes. Depuis la parution du rapport du GIEC en 2007, les prévisions intermédiaires depuis deux ans ont montré que l'accroissement du niveau de la Mer du Nord est beaucoup plus important

que prévu. Ce qui a été indiqué à l'écran, soit une augmentation de 0,5 à 1 mètre à l'horizon 2100, est pour le moins irréaliste et peu sérieux.

Deuxièmement, le Vice-président du Conseil régional a mentionné qu'il y aurait un bilan carbone des travaux du Port Calais 2015, ce qui est très intéressant, mais il n'a pas été fait mention de l'impact climatique de l'activité portuaire elle-même, c'est-à-dire de l'augmentation du trafic des deux compagnies maritimes actuellement sur le port de Calais, P&O et SeaFrance. Or, depuis le début des réunions publiques, il me semble que ni P&O ni SeaFrance ne se sont exprimées sur ce point au travers d'un cahier d'acteur, on ne les a pas vraiment vues, d'autant que ces compagnies seront soumises à partir de 2013 au système européen des quotas CO₂. Jusqu'ici et depuis la mi-septembre, pas vraiment de mots de la part de ces deux compagnies maritimes qui sont pourtant concernées au premier chef par l'accroissement des capacités d'accueil du port de Calais.

Troisièmement, il est passablement étonnant que le maître d'ouvrage, en l'occurrence le Conseil régional, valide des hypothèses de croissance en contradiction avec ses propres documents, à savoir le Schéma régional des transports adopté en 2007 et le plan climat régional actuellement en débat. Le Vice-président au Conseil Régional a parlé des autoroutes de la mer. Jusqu'à preuve du contraire, on doit vraiment avoir un signe fort de Bruxelles à propos des engagements sur le report modal du transport des marchandises vers le secteur maritime. Or, jusqu'ici, il n'y a pas eu de signe de ce type. Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vous propose, après avoir écouté les réponses, d'arrêter là les questions, quitte, sur le même sujet, à les reprendre après l'exposé sur la deuxième partie. En effet, je regarde l'horaire... Bien entendu, il y aura des questions, je l'espère, sur cette deuxième partie plus anthropique mais il peut y avoir aussi des questions, pour ne pas créer de frustration, qui auraient pu être posées maintenant et qu'on remet à un peu plus tard ; je pense que cela ne posera pas de problème de compréhension. Madame Marquaille, pouvez-vous tenter de répondre avec vos collègues à quelques questions ?

Mme MARQUAILLE.- Je pense que nous allons essayer de répondre rapidement mais à plusieurs voix. Sur les aspects nature, les mammifères marins, les zones Natura 2000 en mer, Monsieur Capon peut-il donner quelques informations complémentaires ?

M. CAPON.- J'ai noté vos questions et espère ne pas en avoir oublié. Concernant le Fort Vert, nous sommes bien d'accord sur le constat, c'est un des secteurs les plus remarquables du Nord - Pas de Calais. Vous avez cité les oiseaux mais pour la botanique, c'est exceptionnel. Il faut savoir que le projet a déjà été calé le plus à l'Ouest possible, de façon à ce qu'il n'impacte pas de façon directe le Fort Vert. C'est effectivement le cas puisque le seul habitat impacté actuellement concerne une dune qui a été réalisée dans le cadre des mesures compensatoires des anciens travaux du port de Calais, notamment dans le cadre de la construction du bassin Ravisse. Après, il y a des impacts indirects. Nous avons nos études mais nous sommes en relation avec les autres bureaux d'études, notamment Sogreah qui réalise actuellement les études hydro sédimentaires. Il n'y a pas d'impact direct pour l'instant sur le Fort Vert ; concernant les impacts indirects, nous sommes en attente des modélisations pour savoir si oui ou non il y aura un impact sur le Fort Vert et notamment sur les vasières.

Je n'ai pas parlé des phoques gris mais nous sommes conscients qu'il y a des phoques gris sur les bancs et que l'espèce est encore plus à enjeux. Je vous confirme que nous avons pu en observer au cours des différents inventaires que nous avons menés depuis septembre. Je ne l'ai pas précisé car la présentation était relativement courte et qu'il y avait des objectifs de temps à respecter ; nous sommes intervenus tous les mois pour faire l'inventaire des phoques et nous continuerons ainsi jusqu'au début de l'année prochaine.

Concernant le site Natura 2000 marin du Banc des Flandres, effectivement, vous avez bien observé qu'il n'était pas sur la carte. Actuellement, le site du Banc des Flandres n'a pas été transmis à

l'Europe ; le contour précis du site n'est pas disponible au niveau du site internet des aires marines protégées, raison pour laquelle nous ne l'avons pas mis. Nous avons simplement mis les deux sites du Gris-Nez, puisque ce sont les seuls à avoir été transmis à l'Europe et à être disponibles de façon officielle sur le site des aires marines protégées. Nous avons bien conscience qu'un troisième, voire un quatrième, puisqu'il y en a un pour la directive oiseaux et un pour la directive habitats, en l'occurrence le Banc des Flandres, pourrait être intégré dans le cadre de nos analyses.

Concernant les vasières à limicoles sur le Fort Vert, j'ai présenté tout à l'heure deux aires d'études. L'aire d'étude rapprochée paraît petite sur la carte mais demande pas mal d'investigations puisque 700 hectares ont été prospectés. Sur l'aire d'étude principale, nous nous sommes fixé comme objectif d'inventorier l'ensemble des habitats naturels sur toute la surface, la flore du pied à pied, la faune à petit territoire et la faune à plus grand territoire. Nous avons déterminé une aire d'étude élargie, « *dé zoomée* », pour l'inventaire des oiseaux, notamment ceux qui utilisent les vasières du Fort Vert. On sait que sur les vasières du Fort Vert -ce sera en rapport avec les études hydrosédimentaires-, il y a de fortes concentrations d'oiseaux, notamment en stationnement pendant les haltes migratoires. C'est un des enjeux importants en termes d'impacts indirects du projet qui sera à prendre en compte.

Sur votre question par rapport à l'impact sur le Banc des Flandres, je suis en attente des études hydrosédimentaires. Au final, nous identifierons s'il y a un impact sur le Banc des Flandres via les études hydrosédimentaires faites. Je n'ai pas d'élément actuellement sur ces aspects.

Le but de la Région est de préserver la biodiversité locale ; ce sera donc un des enjeux qui seront pris en compte et, dans la mesure du possible, des mesures seront prises par la Région pour limiter ces impacts.

Mme MARQUAILLE.- Merci. Monsieur Lalaut, directeur des ports, peut-on faire des ouvertures dans la digue et quels sont ces matériaux tout-venant ? J'ai peur que ce ne soit plus un port...

M. LALAUT.- Merci, Madame la Présidente. Il a été évoqué une ouverture dans la digue à l'enracinement. Cela n'a pas été testé sur modèle mais cela a des impacts importants en termes de courantologie, de sédimentation, donc de niveau d'entretien et de dragage d'entretien, et d'agitation à l'intérieur même de l'avant-port qui va être créé. Cela créerait des conditions inacceptables pour l'exploitation portuaire.

Concernant la question sur le tout-venant, il ne s'agit bien sûr pas de matériaux de démolition comme on pouvait le laisser entendre. La dénomination « tout-venant », techniquement, représente une catégorie de matériaux de carrière ; c'est de la roche. Elle détermine un certain pourcentage de fines de carrière, d'éléments de petite taille, jusqu'à des blocs de quelques dizaines, voire centaines, de kilos. Ce sont bien des matériaux propres.

Mme MARQUAILLE.- Merci. Je voulais répondre sur les trafics et sur le Schéma régional des transports. Je pense que nous ne sommes pas en contradiction avec ce que nous avons écrit dans le Schéma régional des transports, au contraire puisque nous l'avons construit sur le volet maritime sur une base qui, de mémoire, était une augmentation structurelle de la circulation maritime de l'ordre de 4 % par an. Nous avons réfléchi notre Schéma régional des transports à l'éclairage de cette étude et de cette analyse. Nous l'avons écrit aussi dans la complémentarité des modes de transport, en donnant la priorité au ferroviaire, au fluvial et au cabotage. C'est la raison pour laquelle nous avons inscrit dans notre contrat de projets 2007-2013 des sommes d'argent importantes pour la desserte ferroviaire des trois ports. 350 millions d'euros -j'ai vérifié les chiffres- sont inscrits au contrat de projets pour l'ensemble de la desserte des trois ports, dont 250 millions sont financés par la Région. La desserte du port de Calais était évaluée, au moment du contrat de projets, aux alentours de 90 millions d'euros.

Pour nous, la recherche de modes alternatifs à la route est essentielle, pour que la route ne soit utilisée que là où on en a vraiment besoin et pour les missions qui sont vraiment les siennes et que partout ailleurs, on puisse utiliser de façon privilégiée, prioritaire, le ferroviaire. Nous avons aussi inscrit la desserte fluviale des ports dans notre Schéma régional des transports ; c'est la raison pour laquelle nous participons au projet Seine-Escaut, avec 200 millions d'euros qui participent au financement de ce projet. Ce sont également tous les investissements que nous avons commencés dès le contrat de plan 2000-2006 et que nous avons poursuivis et amplifiés dans le contrat de projets 2007-2013 avec l'État avec le plan de mise à grand gabarit du canal de Valenciennes à Dunkerque, qui sera le prolongement de Seine-Nord et qui permettra d'accéder par voie fluviale à nos ports. Nous avons vraiment pensé cela comme un système dans notre schéma régional ; il y a une complémentarité entre le port, la voie fluviale et le ferroviaire ; c'est notre priorité.

Après, restent les problèmes des liaisons routières mais qui ne sont plus de notre compétence ; ce sera la compétence de l'État. Je pense que Monsieur le Sous-préfet a entendu vos remarques sur la nécessité qu'il y aurait à organiser mieux le trafic sur l'autoroute A16.

Cette synergie entre le ferroviaire, le fluvial et le maritime est, pour nous, la meilleure façon de diminuer les émissions de carbone. Je crois que c'est vraiment au cœur de la politique transports du Conseil régional Nord - Pas de Calais depuis de longues années ; nous l'avons écrit dans le Schéma régional des transports et cela reste une constante importante.

Peut-être une dernière question... Nous aurions sous-estimé l'impact de l'élévation du niveau de la mer ; peut-être Monsieur Lagroy de Crouette peut-il nous donner quelques informations complémentaires sur ce sujet.

M. LAGROY DE CROUTTE.- Les valeurs que nous avons données sont des fourchettes que nous pensons considérer pour les modélisations. Il est un fait que les derniers résultats des estimations en termes de surélévation du niveau moyen des mers ont été fortement revus à la hausse, puisque le scénario le plus pessimiste du GIEC est largement dépassé et que l'on sort de l'épure de ces six scénarios qui avaient été mis en œuvre. Les derniers travaux de Ramsdorf, en 2009, montrent qu'on a des fourchettes à l'échéance 2100 qui varie entre 0,5 et 1,30 mètre ou 1,40 mètre, de mémoire. Au niveau de la modélisation, nous nous sommes fixé deux plages de valeur de 0,5 et 1 mètre, sachant que nous sommes encore en attente des dernières décisions et recommandations qui pourraient être communiquées ; ce ne sont que des propositions comme critères de prise en compte au niveau des modélisations.

Mme MARQUAILLE.- Merci. Voilà, Monsieur le Président, je pense que nous avons répondu. Peut-être allons-nous parler de cadre de vie...

M. TENIERE-BUCHOT.- Tout à fait ! Nous allons passer aux explications sur la partie cadre de vie. Avant de commencer ces présentations du cadre de vie et des impacts du projet sur le cadre de vie, une petite réponse ponctuelle, puisque la question a été posée lors de notre dernière réunion la semaine dernière à Calais Fréthun, Monsieur Launay, directeur de SeaFrance, s'était engagé à nous rendre un cahier d'acteur ; je pense qu'il le fera. Par ailleurs, une conversation téléphonique assez récente, à peu près de la même époque, avec Madame McKenzie, qui s'occupe du cahier d'acteur de P&O, laisse penser que ce dernier devrait produire un cahier d'acteur pour la fin du mois. Dans les deux cas, il y aura quelque chose.

Madame la Présidente, nous pouvons passer au sujet suivant. Je rappelle qu'après cette deuxième partie d'exposés, ceux qui le souhaitent pourront redemander la parole.

Mme MARQUAILLE.- Je passe immédiatement la parole à Charles François pour ces aspects.

M. FRANÇOIS.- Merci, Madame la Présidente. Quelques mots brièvement sur les nuisances sonores, la qualité de l'air et la circulation, avant de passer la parole au bureau d'études compétent.

Un port est évidemment générateur de bruit de part la circulation des navires, les cargaisons qu'il faut manutentionner, les travaux, parce qu'un port est toujours en travaux, auxquels viennent s'ajouter les bruits traditionnels dans une ville, notamment la circulation et les divers chantiers. Des mesures de bruit ont été faites autour du port de Calais. La moyenne est située entre 47 et 60 décibels alors que la réglementation impose d'être en dessous du seuil de 65 ; c'est donc assez correct. 60 décibels, pour donner une image, c'est le bruit d'un marché animé ; cela reste quelque chose de correct. Calais Port 2015 va se construire au Nord en gagnant sur la mer et va donc s'éloigner des habitations. Son influence sonore sera donc moindre.

Pour ce qui concerne l'air, les réglementations françaises et européennes définissent des objectifs de qualité de l'air contrôlés par des bureaux d'études indépendants. Nous avons d'ailleurs eu, la semaine dernière, un exposé magistral de Monsieur Bogaert, président de l'ADECA, association de défense de l'environnement du Calaisis, sur ce sujet. La qualité de l'air à Calais, ce sont trois facteurs :

- les pollutions et rejets industriels ;
- le trafic routier ;
- le trafic maritime.

D'après le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI), la part du trafic maritime dans la pollution de l'air est d'environ 10 %. On peut espérer, on en est même certain, que la motorisation des navires « nouvelle génération » permettra moins de rejets à la fois de polluants et de gaz à effet de serre.

Pour ce qui concerne la circulation et l'accès au port, entre l'autoroute A16 et le port, la rocade Est a trois fonctions :

- elle dessert le port ;
- elle dessert la zone d'activité Marcel-Doret ;
- c'est une entrée de ville.

Sa capacité est de 35 000 véhicules par jour. Aujourd'hui, on en est à 25 000 véhicules par jour ; il reste donc de la marge.

Tout à l'heure, on parlait du gabarit du port. Quand on est Calaisien, on sait qu'on est à la limite de la saturation pour ce port. Dès qu'il y a un incident dans le tunnel, dès qu'il y a un incident sur une passerelle, les files de camions s'allongent, soit sur la rocade Est, soit sur l'autoroute A16. Le projet Calais Port 2015 a évidemment pensé à tout cela et dans les aménagements spécifiques, il y a des boucles de délestage des zones de stockage prévues, avec des terre-pleins bien dimensionnés puisqu'ils occupent 70 hectares. À noter également que le nouveau terminal Calais Port 2015 restera desservi par la vélo route et voie verte du littoral.

Des activités nombreuses et diversifiées s'exercent à proximité du port. Bien entendu, elles seront préservées pendant le chantier et après la réalisation du projet. Je parle évidemment de la baignade sur la plage de Calais -on ne va quand même pas nous priver de la plage de Calais-, des activités diverses récréatives, nautiques et balnéaires que sont la plaisance, le char à voile à l'Est, sur la plage des Hemmes de Marck, ainsi que la chasse, la pêche et la conchyliculture (aux Hemmes de Marck ou à Oye-plage).

Je donne la parole pour des précisions sur tous ces points à Monsieur Proulhac du bureau d'études Idra Environnement.

M. PROULHAC.- Notre société réalise des études d'impact sur l'ensemble du littoral français, de Dunkerque à Monaco, de ce type d'aménagements. Je dois avouer que nous avons fait l'étude du terminal méthanier avant de faire celle de Calais 2015 et que la tendance, actuellement, est plus

dans l'aménagement portuaire dans le Nord que dans le Sud. Nos agences sont positionnées à Rennes puisque nous sommes Bretons à la base, à Aix-en-Provence et à Boulogne-sur-Mer, « on fait un peu de pub ».

Le point important de la conception d'études d'impacts, et peut-être le moins sympa de tout l'exposé, c'est la loi. Or la loi, notamment le Code de l'environnement et l'article L. 214-1, qui va jusqu'à 6, impose, pour des projets qui mettent en place du dragage et de l'aménagement portuaire, de faire des études d'impact complètes sur l'environnement. C'est la raison pour laquelle, ici, le projet est assujéti, d'une part parce qu'il y a du dragage et d'autre part parce qu'il y a des aménagements de terre-pleins.

On a beaucoup rappelé la méthodologie de l'étude d'impact ; on a parlé des délais, de la réalisation, des échéances. Actuellement, nous sommes sur l'étape 1, la méthodologie, qui voit l'acquisition des données, le regroupement de l'ensemble des informations disponibles, et Dieu sait qu'ici, il y en a, il y a énormément de réseaux de suivi ; tout cela doit aboutir à nous définir de façon exhaustive tout l'état initial et le cadre de vie à Calais. C'est l'état actuel de nos réflexions.

Dans un second temps, on dresse la liste de tous les impacts qui vont être générés sur le projet que l'on a notamment grâce aux autres études réalisées par Biotope et Sogreah. Une fois qu'on a tous ces impacts, on est capable d'évaluer les mesures de suppression. Idéalement, en réfléchissant bien le projet en amont, on est capable de faire un projet qui n'a pas d'impact ; c'est l'idéal, cela arrive rarement. En revanche, on peut proposer des mesures d'atténuation, de réduction ou de compensation.

Dans ce cas de figure, cela donne des dossiers très lourds, puisqu'ils regroupent l'ensemble des éléments. Vous le verrez au moment de l'enquête publique.

Vous demandez des résultats... Pour l'instant, toutes les études n'ont pas été compilées, toute l'information n'a pas été donnée ; il reste 6 à 12 mois pour compiler le reste et finir d'avoir les mesures compensatoires. Aujourd'hui, il est encore un peu tôt pour les avoir complètement. Le dossier qui va être restitué, comme pour le terminal méthanier, niveau environnement, n'est pas terrible car il génère près de 5 à 10 kg d'informations papier qu'il faut lire, toutes les données sur le projet étant regroupées dans un seul et unique document qui part ensuite à l'enquête publique ; c'est une masse de travaux qui est restituée sous format papier, qui est très dense et que vous pourrez tous consulter à l'issue de l'enquête.

Nous ne sommes pas partis de rien dans ce dossier. Grâce au schéma directeur initié en 2005 par la CCI, énormément d'informations ont été réfléchies, éditées, pour concevoir un pré projet qui tienne la route, notamment au niveau de l'environnement, avec des bases solides. C'est sur ces bases que nous avons travaillé pour construire l'étude d'impact.

Nous allons voir les points un par un, puisque le cadre de vie regroupe plusieurs éléments. Cela commence par la qualité de l'air.

La qualité de l'air sur Calais est suivie par l'ATMO, la SPPPI, comme l'indiquait Monsieur François, avec neuf stations de suivi autour de Calais et énormément de données disponibles entre 2003 et 2008 sur l'ensemble des paramètres qui ont trait à la qualité de l'air. Parmi tous ces paramètres, si l'on ne veut pas coucher ici, il fallait sélectionner les plus parlants. Nous avons donc mentionné la qualité satisfaisante, voire bonne, de l'air au niveau du dioxyde de soufre et du dioxyde d'azote, avec même une tendance observée à la baisse ; il s'agit du graphique de droite.

Un autre paramètre important concerne les particules en suspension dans l'air. On observe globalement que le niveau était assez haut et que ces dernières années, il y a une tendance à avoir dépassé le seuil objectif de qualité national en 2007 et 2008. Ce n'est pas un phénomène limité à Calais ; on le retrouve sur l'ensemble de la région, voire de la France. On n'a pas encore complètement les explications mais c'est un état de fait.

La qualité de l'air à Calais (?)* (*l'intervenant a dit « Dunkerque »*) vient de l'industrie qui rejette des polluants, des ferries dans leur fonctionnement et surtout du trafic de voitures tout autour. Il est aujourd'hui très difficile de déterminer qui est responsable de quoi et dans quelle proportion, mais nous obtenons les résultats qui sont projetés.

Pour l'appréciation des impacts à l'avenir, il est évident qu'aujourd'hui nous avons un état des lieux, il est ce qu'il est, le port va en générer un autre, notre travail est d'évaluer l'évolution du trafic maritime -on va changer les bateaux, ils seront plus gros, auront une meilleure motorisation, des nouvelles normes de rejet-, celle du trafic routier et de compiler cet ensemble pour savoir, *in fine*, quels sont les impacts résiduels sur la qualité de l'air. Aujourd'hui, il est encore un peu trop tôt pour le définir complètement.

Quatre stations suivent le bruit sur Calais le jour et la nuit. Nous avons des données entre 1995 et 2002 en provenance du CETE et de nombreuses informations ponctuelles.

Le graphique de droite est un document qui a été restitué pour le débat public ; il donne une échelle de valeur de ce que l'on peut apprécier en termes de décibels.

L'amplitude des ambiances sonores à proximité du port de Calais, excusez-moi du comparatif, va de la chambre à coucher quand c'est calme à une salle de classe bruyante ; voilà, *grosso modo*, dans quelle marge de manœuvre on opère. À 90 décibels, on commence à voir un danger pour l'audition et à plus de 100, il y a un seuil de douleur.

Sur Calais, sur toute la durée des suivis, les données « ambiances sonores » sont stables. J'ai été devancé par Monsieur François dans mes propos, on a un bruit mesuré entre 40 et 65 décibels, 65 décibels étant la valeur maximum observée. Il s'agit principalement de deux sources de bruit ; on a du mal à faire la part des choses : le bruit lié à la rocade et au trafic des voitures et le bruit lié à l'activité industrielle et portuaire. Trois zones sont très sensibles à proximité de la rocade ; ce sont des habitations très exposées au bruit. Je rappelle les normes de grandeur pour les habitations : de jour, le son maximum tolérable est de 65 décibels et de 60 la nuit. Certaines zones sont d'ores et déjà très proches de ces valeurs. Une partie de notre rôle va donc être de se projeter sur ce que va devenir le bruit autour de Calais selon :

- un repérage des zones les plus sensibles, celles qui vont être les plus exposées ;
- des prévisions du trafic à venir, trafic du port qui va évoluer, mais aussi trafic urbain ;
- des extrapolations des volumes sonores résiduels.

Pour augmenter le volume sonore d'un décibel, seuil à partir duquel vous commencez à percevoir quelque chose à l'oreille, dans les zones les plus sensibles, il faudrait que le trafic portuaire et le trafic urbain d'ici 2030 soient à leur maximum, sachant qu'aujourd'hui, quand on observe le trafic urbain autour de Calais, on a une tendance à la stabilisation des flux ; il n'y a pas plus de voitures cette année que l'année d'avant, voire l'année d'encre avant. Pour augmenter d'un décibel, il faudrait prendre en compte les estimations les plus pessimistes. C'est important parce que cela donne un ordre de grandeur de ce que peut donner l'évolution du bruit.

Par rapport au centre de Calais, le port va s'éloigner ; la distance sera à peu près doublée par rapport à celui qui est en place actuellement. Plus on s'éloigne et moins cela fait de bruit. Une source ponctuelle diminue de 6 décibels avec le nouveau port par rapport à l'ancien, un bruit linéaire (qui a lieu sur la durée) va diminuer de 3 décibels. Cela vous donne un ordre de grandeur de ces réductions de bruit du fait de l'éloignement du port.

La Chambre de commerce et d'industrie, la Région, le CETE travaillent sur le trafic ; les comptages ont lieu au niveau de l'accès de port et de la rocade Est. D'après les premiers résultats, aujourd'hui, l'A216 est capable de supporter un trafic de 35 000 véhicules par jour, 3 200 véhicules/heure. En 2008, le trafic observé était de 25 500 véhicules, donc on est à 75 % de sa capacité.

Le trafic portuaire, à partir de tous les comptages faits, représente 40 % du trafic total, soit de l'ordre de 10 000 véhicules/jour.

Pourtant, sur l'A216, il y a certaines périodes d'engorgement, certains moments charnières de la journée : 7 heures - 9 heures (on embauche), 12 heures - 14 heures (on débauche), 16 heures - 19 heures (on débauche) ; c'est essentiellement à ces moments que l'on observe des engorgements sur la rocade. Le trafic portuaire, qui est plus linéaire, représente, dans ces moments-là, 25 % du trafic global. Les engorgements ne sont donc pas nécessairement liés au trafic portuaire, mais bel et bien à des modes de vie qui font que nous sortons tous du bureau au même moment. On peut conclure que les capacités de la rocade Est ne sont pas dépassées mais que quelques difficultés sont observées aux heures de pointe ; un des enjeux va être de ne pas les accentuer. Actuellement, des études sont en cours sur ce que l'accroissement du trafic et le développement portuaire vont générer comme constat, comme augmentation de trafic et éventuellement comme contrainte de circulation sur la rocade autour de Calais ?

On a fait l'état des lieux de l'information ; on est en phase de faire des études de prospection.

On bascule ensuite sur la qualité de l'eau. C'est très difficile pour les ingénieurs de chez nous qui travaillent là-dessus car énormément d'informations viennent de partout : des Affaires maritimes, de l'Agence de l'eau, de la DDASS, de l'Ifremer, de la Police de l'eau et de la Région. Il faut compiler l'ensemble des données disponibles, sachant que la qualité de l'eau est mesurée par rapport à des aspects physiques (matières en suspension), chimiques (polluants) et bactériologiques (qualité d'un point de vue sanitaire). Cela a une incidence sur les plages, si l'on se baigne ou pas, sur les zones conchylicoles et sur le port. Les résultats -nous avons fait simple- montrent une eau dégradée sur le port. Pour mémoire, je rappelle qu'un port est l'exutoire d'à peu près tous les rejets d'un bassin-versant, d'une ville ou d'un milieu ; ce n'est pas qu'à Calais. Un port reçoit la rivière qui débouche, les canaux, l'eau pluviale, les rejets industriels, certaines formes d'eaux usées quand il y a des by-pass... Le port collecte l'ensemble des éléments et c'est une zone confinée. Il est donc légitime que l'on y retrouve souvent une eau dégradée ; ce n'est pas uniquement lié à l'activité portuaire. Bon nombre de gestionnaires portuaires -j'insiste- pestent et ne veulent pas payer pour les pollutions présentes dans leur port car, le plus souvent, les trois quarts de leurs pollutions viennent d'ailleurs, de tout un bassin-versant. Ce dernier fait un peu les pratiques qu'il veut en amont, toutes ces pratiques déboulent dans le port qui récupère tout, qui a des sédiments pollués et qui doit payer pour les éliminer. Il faut donc avoir un peu de recul sur cette notion de dégradation de la qualité portuaire.

Pour la baignade, de part et d'autre de Calais, la qualité est moyenne mais largement suffisante.

Quant à la qualité pour les zones conchylicoles et mytilicoles, notamment proches, elle est également suffisante dans un périmètre relativement éloigné du port.

Concernant les enjeux de ce projet, il faut profiter du projet Calais 2015 pour mettre un peu les choses à plat et rentamer cette campagne de reconquête de la qualité, voire de poursuite de la bonne qualité quand elle existe. Pour cela, l'étude demandée par le Conseil régional demande de dimensionner l'assainissement complet du nouveau projet ; il n'y a plus de problème d'assainissement. En parallèle, la Région fait l'étude et le diagnostic des sources de pollutions portuaires en cours ; ces études sont incontournables et je rappelle que le port de Dunkerque les fait également. On ne peut pas s'engager dans des démarches environnementales lourdes si l'on continue de ne pas maîtriser les apports ponctuels de polluants par ailleurs, démarches qui seront inévitablement intégrées dans l'étude d'impact, le préventif.

On mentionne ensuite le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux qui, à l'horizon 2015, exige -cela fait partie des défis actuels- d'atteindre le bon état des masses d'eau. Il n'y a pas que lui ; la directive-cadre sur l'eau, dont vous avez tous entendu parler, européenne, impose aussi, à l'horizon 2015, d'atteindre le bon état écologique des masses d'eau. On est sur des échéances maintenant et c'est l'Europe qui nous les impose. J'espère que la France va pouvoir les tenir. Je suis

Breton et je sais que, malheureusement, pour les nitrates, les Bretons auront du mal à tenir les directives européennes. En revanche, j'ai bon espoir que tout ce qui se met en place ici, au bon moment, puisse permettre de répondre à ces attentes et normes de plus en plus rigoureuses.

Avant d'oublier, puisque la question a été posée sur les campagnes complémentaires, il y a énormément d'informations mais il était inévitable que tout autour de Calais, dans un maillage beaucoup plus précis, on dresse l'état des lieux à la fois du benthos et du pélagos (tout ce qui vit dans l'eau). Énormément de prélèvements de sédiments, énormément de campagnes de prélèvement de toutes les espèces qui vivent entre deux eaux viennent compléter les données existantes. Tout cela est engagé par la Région en marge de notre étude d'impact. Je souhaitais insister sur l'aspect pélagos, donc la diversité des poissons dans le milieu. La biodiversité du littoral Nord-Pas de Calais est très proche de celle que l'on observe autour de Calais (?)* (*l'intervenant a dit « Dunkerque »*) ; *grosso modo*, 35 espèces présentes naviguent entre toutes ces eaux, avec des abondances un peu plus faibles, *a priori*, sur Calais : 40 individus pour 1 000 mètres carrés.

L'ULCO (Université du Littoral) a mené des investigations complémentaires ; il y a déjà eu deux campagnes et un dépouillement. De la même façon que pour Biotope, on procède par cycles, parce que le milieu n'est pas toujours utilisé de la même façon au cours de l'année par les espèces vivantes ; une fois elles viennent s'y nourrir, une fois elles viennent s'y reproduire, elles se promènent ; nous venons donc plusieurs fois par an voir combien elles sont et ce qu'elles font sur place. Les premiers résultats montrent que nous avons retrouvé huit espèces de poissons dont six sont commerciales, à proximité de Calais, quatre espèces de crustacés dont trois sont commerciales et on note une abondance maximum de poissons entre Calais et Dunkerque qui va jusqu'à 200 individus pour 1 000 mètres carrés. Ces campagnes sont toujours en cours d'évolution.

Pour l'activité pêche, une donnée très importante... On voit que le projet va empiéter sur 200 hectares de milieu naturel. Au sein de ces 200 hectares, on observe l'action de la pêche professionnelle (neuf fileyeurs calaisiens) et de la pêche de loisirs. Si on fait le lien avec toutes les espèces pêchées dans le détroit de Calais, en Manche orientale plus spécifiquement -c'est une production 2008 en tonnes de l'ensemble des poissons pêchés sur une zone 7D-, vous voyez que l'on capte du cabillaud, du merlan, de la plie, de la limande et de la sole.

Quoi qu'il en soit, on l'a vu, l'espace autour de Calais n'est pas figé. Il est très difficile de faire une règle de trois entre ce que vous voyez là et les 200 hectares ; c'est pourquoi nous menons des investigations complémentaires, pour voir précisément quelle est l'affinité du milieu biologique par rapport au site que l'on va empiéter.

Pour cela, les enjeux sont forts :

- le dragage des sables ; il faut savoir que la digue va être construite avant de draguer ;
- une priorité donnée au réemploi du remblai ; une partie de la digue sera remblayée avec les matériaux (on vise un équilibre déblai/remblais) ;
- le déplacement du rejet Tioxide qui se fait dans le même secteur.

Les mytiliculteurs sont à proximité, un peu plus à l'Est ; l'élevage se fait en purification obligatoire. Tout cela est en lien avec la dynamique hydro sédimentaire ; on observe des envasements sur les zones mytilicoles, il faut savoir d'où ils viennent, pourquoi ils sont arrivés là et comment faire pour que ce projet ne les accélère pas, voire les réduise.

Concernant l'approche globale, il faut peut-être retenir par rapport au cadre de vie que nous sommes là pour anticiper et limiter les nuisances sonores, prévoir les conditions de circulation, la qualité des milieux (air, eau, sol), les objectifs de préservation ou de reconquête, les impacts pour l'exploitation de la ressource.

Ces grands projets sont l'occasion de mettre tout à plat sur les dysfonctionnements d'un milieu, de parfois faire un état zéro -les sédiments pollués sont là ; c'est peut-être l'occasion de les gérer une

fois pour toutes-, d'identifier les sources de pollution et de les annihiler. Ce projet doit être mis dans cet état d'esprit ; ce n'est pas que dégrader l'environnement, au contraire, cela peut largement participer à améliorer ce qui est en place actuellement.

(*Applaudissements.*)

M. FRANÇOIS.- Merci, Monsieur Proulhac pour cet exposé complet. À l'issue de toutes ces analyses approfondies des impacts de l'autorité portuaire, le maître d'ouvrage, c'est-à-dire la Région, s'engage à définir des mesures adaptées et cohérentes notamment ciblées sur :

- 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.

En effet, les déplacements en centre-ville ne seront pas altérés puisque, pour faire ces travaux, une voie d'accès est prévue par l'Est. Étant donné l'endroit où ce port va se développer, on peut dire qu'il ne gênera pas, ou alors très peu, la navigation actuelle.

D'ores et déjà, plusieurs pistes d'action et de réflexion sont envisagées par la Région :

- la recherche d'un équilibre entre déblai et remblai ; on va se servir de ce que l'on a creusé pour faire les terre-pleins, afin de limiter les perturbations des activités de la pêche et les gênes du chantier car cela va réduire les déplacements de matériaux ;
- l'intégration des mesures d'atténuation et de compensation pour la biodiversité dans la stratégie « Trame Verte et Bleue » ;
- la promotion des énergies renouvelables ; une étude est en cours pour réduire les consommations et pour définir les potentiels de développement des énergies alternatives sur nos ports, par exemple en matière d'éclairage public, ce qui s'inscrit tout à fait dans la démarche Ecoports ;
- le traitement paysager du port dans une logique d'intégration ville-port, de valorisation de l'image urbaine. En effet, aujourd'hui, quand on sort du port, on est dans une zone industrielle ; il faut changer cette image.

Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur François. Je vais reprendre, sauf si, à la table du maître d'ouvrage, il y avait d'autres demandes d'intervention, les questions ; je surveille la montre en même temps, car nous aimons commencer à l'heure et finir à l'heure. Il est un peu plus de 10 heures, 10 heures 05. Je vais passer la parole à la personne qu'injustement, j'avais interrompue tout à l'heure. Il y aura d'autres questions ensuite.

Si jamais nous n'avions pas effectué le tour de la salle pour toutes les questions possibles ce soir à 10 heures 30, je rappelle qu'à Boulogne, le jeudi 22, nous aurons une séance ouverte où la salle commence à poser des questions. Les questions qui n'auraient pu être exprimées ce soir pourront l'être la fois prochaine. De toute façon, je ne doute pas qu'il y en ait et de nombreuses.

M. HAEZEBROUCK.- Je suis artisan pêcheur à Dunkerque et délégué syndical. Le sujet, ce soir, est plus que vaste et mérite plus qu'une petite réunion comme cela. Je vais juste panacher un peu ce que j'ai entendu.

J'ai entendu parler de préservation de l'environnement, des espèces, des fleurs. Je constate que les hommes ne sont pas tellement préservés dans ce système pourri qui n'est basé que sur le profit et le bénéfice.

Je souhaitais parler de l'aquaculture. J'entends parler de développement d'aquaculture du côté de Calais et je me demande si c'est de l'aquaculture industrielle.

Par rapport au port, sujet que je connais un peu puisque j'ai été 20 ans docker, à l'époque, nous demandions le rehaussement des ponts ; aujourd'hui, cette question revient sur le devant de la scène politique, puisque je suis membre du Parti communiste à Dunkerque et que nous avons mis sur le devant de la scène en septembre cette histoire de ponts qui doivent être rehaussés à 7 mètres. De plus en plus d'élus de tous bords s'en accaparent et je m'en félicite. Pour votre information, nous avons des documentations sur une cinquantaine d'années ; c'est un sujet que nous connaissons très bien.

Aujourd'hui, si l'on veut redynamiser les ports, il est certain que les trois ports ont chacun leur spécificité. Je suis pour un rapprochement des trois ports, pour le développement de la voie ferrée, la route, on nous met de plus en plus de pistes cyclables et c'est bien, de plus en plus de transports en commun publics devraient se développer avec le tramway...

Je voudrais revenir sur ces fameux ponts à 7 mètres. Aujourd'hui, des politiques dans la région sont ennuyés avec cette histoire. 500 à 600 bateaux passent tous les jours devant notre port. Les gens dans la salle veulent de l'emploi à Dunkerque, à Calais et à Boulogne. Or, le rehaussement des ponts à 7 mètres en créerait automatiquement, les gros armements arrêteraient au port de Calais, mais arrêteraient au port de Dunkerque parce qu'on a un port en eau profonde. À 7 mètres, les barges de 4 400 tonnes qui sont programmées passeraient avec trois conteneurs de hauteur pour descendre dans l'hinterland ; c'est le problème majeur posé aujourd'hui. Je souhaiterais que les gens s'accaparent de ce sujet, car nous le mettrons sur la place publique.

Plusieurs personnes ont parlé du GIEC. Il s'agit du Groupement international d'études sur le climat qui se compose de plusieurs milliers de scientifiques. Aujourd'hui, les vrais scientifiques ne sont plus là car ils ont été écœurés et ce sont des personnes de Greenpeace, une poignée de bonhommes, qui dirigent tout. Il y a donc énormément de mensonges sur l'élévation du niveau de la mer. Lorsque j'étais petit, l'eau montait là où il y a ce que l'on appelle les « *aubettes à poissons* ». Si on remonte un peu plus loin, le port a été enseveli en une nuit ; heureusement que ce n'est pas aujourd'hui ! En 1954, la jetée a été cassée, il y a eu des inondations, etc. Le livre *CO₂ : un mythe planétaire* explique cela bien. On est en période de refroidissement depuis 2002. Depuis 1830, on a réellement des analyses scientifiques météorologiques.

M. BOGAERT. - Je représente l'ADECA, Association de défense de l'environnement du Calaisis. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, j'ai attendu patiemment la rubrique « cadre de vie » et je n'ai pas été déçu, j'ai entendu des choses énormes ! On a parlé de capacité théorique, ce qui laisse présumer qu'il y a encore de la place pour mettre des voitures et des camions ; allons-y ! Il y a de la marge pour le bruit ; allons-y ! Il y a de la marge pour le SO₂ ; allons-y !

Vous dites, Monsieur le représentant du cabinet d'études Idra, que vous avez beaucoup d'informations. Je crois que vous n'avez pas forcément les bonnes. Pourtant, nous avons les mêmes sources. J'ai devant moi la dernière brochure d'ATMO...

Je voudrais signaler à l'assistance que, la semaine dernière, nous avons présenté notre cahier d'acteur ; tous les points qui ont été abordés là très rapidement l'ont été à Fréthun la semaine dernière ; je n'y reviendrai donc pas.

Simplement de nouveaux chiffres... Concernant les mois d'avril, mai et juin, sur Calais, sur la cinquantaine de capteurs fixes qu'il y a dans le Nord - Pas de Calais, celui qui se trouve à l'EREA, établissement scolaire qui accueille 150 élèves -c'est assez symptomatique d'une société que d'exposer un établissement scolaire à toutes ces pollutions-, a enregistré les trois plus hautes moyennes horaires de ce trimestre en SO₂ ; vous savez, le SO₂ qu'il n'y a pas beaucoup sur Calais puisque la qualité de l'air est très acceptable à ce niveau. Ces trois moyennes horaires correspondent aux trois plus hauts taux du Nord - Pas de Calais sur ce trimestre avril, mai et juin.

Que constate-t-on à Calais à cette époque ? On constate qu'un des gros émetteurs de SO₂ sur Calais, Huntsman-Tioxide, est en sous-activité, voire en période de maintenance, c'est-à-dire d'arrêt. Cela confirme ce que nous disions la dernière fois : le trafic maritime transmanche, donc les compagnies de ferries, sont -personne ne le conteste puisque c'est ATMO qui le dit- le principal émetteur de SO₂ sur Calais. Si Huntsman-Tioxide n'a pas rejeté de SO₂, il n'y a pas d'autre émetteur de SO₂ important sur Calais. Il ne faut donc pas se voiler la face, le développement passera d'abord, en n° 1, par le conditionnement des navires du trafic transmanche.

On me dit que les nouveaux moteurs, maintenant, seront très peu polluants. Cela me fait penser à la voiture électrique, celle dont on parle depuis 20 ans et qui va bientôt sortir. Vu l'investissement, cela ne va pas se faire pour demain.

Il est temps de prendre les mesures, d'inciter les compagnies transmanche, comme on l'a fait mais pas forcément dans le cadre d'un débat, à faire en sorte qu'elles entrent dans cette dynamique de baisse de rejets soufrés.

J'ai entendu encore d'autres choses, mais je préfère arrêter là. Je voudrais simplement terminer en disant que, finalement, il aura fallu venir sur Dunkerque pour avoir des voix un peu contestataires. Ce n'est pas trop mal la décentralisation ! On verra à Boulogne ce que cela va donner.

M. DEMASSIEUX.- On parle de qualité de vie et dans un des secteurs les plus sinistrés de France, plus de 15 % de chômeurs, l'emploi ne fait-il pas partie de la qualité de vie ?

On fait une étude d'impact actuellement sur les conséquences éventuelles de Calais Port 2015. J'ai une question à poser au Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais : qu'en sera-t-il si Calais Port 2015 ne se fait pas ? Combien y a-t-il de postes actuellement opérationnels à quai ? Avec l'évolution de la taille des navires, dans quelques années, combien de postes à quai seront encore opérationnels et quel serait l'avenir du transmanche et donc de l'emploi dans le Calais si Calais Port 2015 ne se faisait pas ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Avez-vous encore des questions ? Je n'en vois pas pour le moment. Pour cette première série de questions, Madame Marquaille, voulez-vous répondre ?

Mme MARQUAILLE.- Je donnerai volontiers la parole... Je répondrai peut-être rapidement sur les ponts relevés à 7 mètres. C'est vraiment un débat que nous avons depuis une dizaine d'années au Conseil régional. Nous avons opté pour le relèvement des ponts à 5,25 mètres. Cela concerne surtout le port de Dunkerque, plus que le projet Calais 2015...

(M. Haezebrouck souhaite reprendre la parole.)

Cela concerne le transport de marchandises et le commercial. Nous avons opté pour le relèvement à 5,25 mètres parce que les finances régionales et surtout le contribuable régional n'auraient pas été capables de supporter le relèvement à 7 mètres ; je crois que cela multipliait par 10 le prix du relèvement des ponts. Le relèvement à 5,25 mètres nous permet de passer deux barges au lieu d'une auparavant. Toutefois, je le dis aussi, à chaque fois que nous construisons un pont neuf, il est relevé à 7 mètres.

Sur les problèmes de pollution, je pense que nous avons déjà évoqué la pollution issue des navires eux-mêmes. Personne ne conteste qu'il y en a. Nous l'avions évoquée lors de la séance précédente à Fréthun et nous avons dit que l'un des enjeux du projet Calais 2015 était justement d'avoir des bateaux plus grands, adaptés au trafic moderne, qui auraient des motorisations différentes, motorisations plus propres. Je pense que c'est le cas pour tous les véhicules ; les voitures modernes sont, à l'évidence, plus propres que ne l'étaient les voitures il y a 10 ans. Je pense que l'on peut croire que la nouvelle génération de moteurs de bateaux sera plus propre ; je crois que c'est une préoccupation pour tout le monde. Je me souviens également que M. Puissesseau nous a présenté

lors de la même réunion un bateau avec une chaussette au-dessus... Redites-nous tout cela, Monsieur Puisseuseau !

M. PUISSESSEAU.- Une chaussette à fumée.

Mme MARQUAILLE.- Reprenez la parole pour nous expliquer cela, Monsieur Puisseuseau ! Vous répondrez à M. Demassieux en même temps, si vous voulez bien, et Mme Bouchart complétera.

M. PUISSESSEAU.- Merci, Madame la Présidente. C'est bien qu'il y ait huit débats publics au total et que nous allions de ville en ville, dans des endroits différents, mais à part quelques visages que je reconnais et que je remercie d'être fidèles à chaque réunion, il est évident que dans chaque ville, vous n'avez qu'une partie des explications qui ont été données et il faudrait regrouper tout cela.

La semaine dernière, j'ai effectivement présenté l'intérêt que nous portions à avoir un port modèle, qui respecte l'écologie, les démarches Ecoports et PERS, comme cela a été signalé tout à l'heure. Ce serait un grand échec pour nous si ce port n'était pas un exemple.

Je suis très heureux d'avoir entendu les différents commentaires et critiques faits et je suis persuadé que lorsque nous ferons ce port, tout sera examiné et nous en tiendrons compte. Ce port n'est pas un projet pharaonique, ce port n'est pas surdimensionné, ce port est raisonnable. Ce port est fait pour permettre aux générations actuelles et aux générations futures de pouvoir s'adapter au trafic. Ce port est fait pour pouvoir permettre de conserver les 10 000 emplois directs, indirects ou induits par le port de Calais.

Je ne peux pas imaginer un seul instant que ce port ne se fasse pas. Ce port est un projet intelligent. Je vais avoir la grande prétention de dire qu'à Calais, nous sommes intelligents, nous avons l'intelligence de nous être retournés vers la Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque pour faire une Chambre de commerce littorale, nous avons l'intelligence d'accepter un port entre Calais et Boulogne et nous avons l'intelligence d'avoir pensé un projet Calais Port 2015 raisonnable pour l'avenir.

Quant à la chaussette dont parlait tout à l'heure Madame Marquaille, c'est effectivement un dispositif qui est à l'étude actuellement aux Etats-Unis, qui consiste simplement à venir mettre un grand entonnoir au-dessus des fumées et de récolter ces fumées pour éviter qu'elles ne polluent. Nous avons donné cet exemple pour bien montrer que nous étions sensibles aux problèmes de l'environnement.

En tout cas, j'ai été très heureux de ce débat ce soir. Je ne partage pas, encore une fois, tous les avis émis mais je crois que c'est très enrichissant et je remercie tous les intervenants de leurs questions.

(Applaudissements.)

Mme BOUCHART.- Je voudrais juste dire quelques mots parce que je ne voudrais pas que l'on pense qu'en tant que maire de Calais, je n'ai rien à dire.

Il y a huit débats. Je veux bien expliquer qu'il y a une répartition entre les membres de la commission désignés dans le cadre de la commission transports ce soir et qu'on ne peut que regretter que certains fassent place vide.

Simplement pour recentrer le sujet, effectivement, Monsieur le Président, on fait des réunions par thème mais c'est un peu frustrant parce qu'à l'origine, on ne reprend pas l'ensemble du débat, le pourquoi, le projet, on débarque dans une réunion environnement et on a l'impression de perdre le sens de ce projet. Je tenais à le signaler pour que ce soit enregistré dans votre *verbatim*.

Ce projet est un projet ambitieux, un projet raisonnablement ambitieux mais c'est aussi pour rappeler à nos amis dunkerquois que nous sommes à plus de 15 % de chômeurs, soit 11 000 chômeurs, plus de 6 000 RMIstes, nous sommes un territoire qui a souffert beaucoup plus que vous

et qui, autour de ce projet, a envie de se développer, mais avec l'esprit de la façade littorale ; c'est important aussi à intégrer.

J'espère que le message sera passé au maire de Dunkerque, Monsieur le Ministre, de bien comprendre que ce que nous cherchons, c'est une collaboration et un développement de la façade littorale, parce que les emplois ne sont pas qu'à Calais, ils sont à Boulogne, à Calais, à Dunkerque, à Ardres, sur l'ensemble du territoire ; chaque emploi est important, qu'il soit ici ou ailleurs.

C'est ce message aussi que je voulais vous faire passer, de la même façon que ce projet Calais Port 2015, pour nous, ce n'est pas que le port, c'est aussi un élément structurant pour la ville, puisqu'actuellement, le port tourne le dos à la ville et que quand on parle de la rocade Est, il est évident que nous sommes actuellement en phase d'études d'urbanisme et que nous serons très vigilants à ce que le lien soit très fort entre l'intégration du port dans la ville, contrairement à ce qu'il est aujourd'hui.

Voilà les quelques messages que je voulais vous faire passer.

Je vous invite à suivre les quatre prochains débats pour ne pas perdre un fil, parce qu'après, il est vrai qu'il nous manque beaucoup d'éléments et comme on ne réexplique pas à chaque fois, cela peut paraître frustrant. Cependant, je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui se sont déplacées ce soir au niveau des études ; elles étaient importantes. Le Président, à plusieurs reprises, nous disait qu'il manquait d'éléments, mais je pense que la Région a été exemplaire ce soir et qu'il n'y aura rien à ajouter.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Tout cela sent la conclusion... Deux ou trois personnes demandent la parole. Je vais simplement leur demander très rapidement de bien vouloir exprimer ce qu'ils ont à dire et, bien entendu, je clôturerai la réunion à l'heure normale, c'est-à-dire à 10 heures 30.

Je voudrais rappeler que la méthode utilisée pour le débat public consiste à faire une réunion de démarrage -c'était le 18 septembre dans l'Hôtel de Ville de Calais-, une réunion finale -ce sera le 16 novembre- où l'on voit l'ensemble du problème ; il y a eu une présentation globale, il y aura une conclusion globale.

Il y a trois réunions dites « *thématiques* » sur les six qui restent, à savoir une réunion sur les chapitres I, II et III, une réunion aujourd'hui sur le chapitre IV et une réunion bientôt à Coquelles sur les chapitres V et VI. Cela permet d'avoir la certitude que tout le monde a accès à la même connaissance ; c'est un peu scolaire, un peu didactique, mais cela permet de s'assurer que tout le monde a lu les 126 pages du document « martyr » de la Région.

Il y a également trois réunions, comme celle de Fréthun et comme bientôt, la semaine prochaine, une à Boulogne et, un jour, une autre à Calais dans la salle du Minck, qui sont de nouveau des réunions globales, c'est-à-dire que la salle -c'est très important- peut poser n'importe quelle question sur n'importe quel sujet et pas forcément sur un thème, y compris d'ailleurs sur des aspects qui n'ont pas été abordés, comme le pont le pont à 7 mètres, dans le « *dossier du débat* » de la Région. Cela permet d'entrecroiser différents points de vue et de permettre de ne laisser à peu près rien dans l'ombre, tout du moins on l'espère.

Maintenant que j'ai dit tout cela et que j'ai ennuyé tout le monde, Monsieur, voulez-vous répondre, mais brièvement, s'il vous plaît, sur la hauteur des ponts ?

M. HAEZEBROUCK.- Je reviens à mes fameux ponts. Je citerai tout simplement *Les Échos* du 22 janvier 2007. Pour les ponts qui ont été rehaussés, les travaux se sont terminés en janvier 2008 ou 2009 ; ces ponts ont été rehaussés à 5,25 mètres, effectivement. *Les Échos* disent : « *Les ports réclament maintenant un relèvement à 7 mètres pour le passage de trois couches de conteneurs, ce que la Belgique prévoit de faire d'ici 2016. Un tel chantier impliquerait de trouver côté français un financement de 500 millions d'euros - je ne crois pas qu'il y aurait de difficulté. Si nous voulons que*

les porte-conteneurs s'arrêtent, il faut homogénéiser le réseau fluvial » ; M. Terrier, ancien directeur de ce que l'on appelait le « port autonome » dit : « on n'aura plus qu'à les regarder passer ».

Je reviens en deux mots à l'usine méthanière qui va être construite dans un repère d'oiseaux, les sternes, site protégé. Pourquoi va-t-on nous construire une usine méthanière ? Parce qu'aujourd'hui, GDF est entré en bourse ; c'est devenu une marchandise comme les autres, commercialisable, spéculative. Voilà pourquoi on construit une usine méthanière qui créera en réalité 50 emplois et un peu plus de dividendes pour les actionnaires.

Madame Bonny, directrice du Grand Port, a dit clairement que les ponts à 7 mètres permettraient un million de conteneurs à Dunkerque et un millier d'emplois. D'autres articles de presse le disent pareillement. Il y a même une dame que je ne connais pas, que j'ai vu dans le journal... Madame Caban [*orthographe non vérifiée**] disait, le 30 septembre : « si on ne se mobilise pas pour le port, on est foutu » ; elle parle des dessertes, de mes ponts.

C'est un sujet sensible dont les Dunkerquois devraient s'accaparer. Merci.

M. BOUGHEDADA.- Je suis vice-président de la Communauté urbaine de Dunkerque. Je voulais interroger Madame Marquaille sur la gouvernance du Port de Calais et quelle garantie à travers cette gouvernance que les vœux formulés par les uns et les autres pour que des synergies plus serrées soient construites entre les trois ports puissent être réalisés et pas qu'on revienne sur ce qui s'est toujours passé, qui a été une tradition, où chacun des ports vivait sa vie en ignorant son voisin.

L'aménagement du port de Calais est une des missions de la Région dans sa compétence d'aménagement du territoire mais que prévoyez-vous pour que l'on puisse garantir que ces ports, notamment Dunkerque et Calais, ne se « tirent pas la bourre » et ne chassent pas les mêmes clients ? À ce moment-là, tout le monde aura perdu, parce que le fret ira, comme le disait Monsieur Haezebrouck, un peu plus au Nord et nous les regarderons passer ; sur la nouvelle jetée du port Ouest, nous serons un peu plus près.

M. RADENNE.- Je suis de Marck, en Calaisis. J'avais un gros paquet de questions à caractère très scientifique mais, comme il faut faire court, je ne vais pas les poser. Je vais simplement réagir à deux propos.

M. TENIERE-BUCHOT.- Vous pouvez les écrire et nous les mettrons sur le site ou les poser la prochaine fois.

M. RADENNE.- J'ai entendu par deux fois que les compagnies allaient construire des navires avec des moteurs plus propres. Je suis désolé mais ce ne sont pas les moteurs qui sont sales mais le combustible ; ils utilisent du fuel lourd qui est chargé en soufre. Une solution serait de demander aux pétroliers de raffiner davantage de façon à ce qu'il y ait moins de soufre dans le fuel. À ce moment-là il y aura moins de SO₂. Bien entendu, vous aurez compris que si on raffine davantage, cela va coûter plus cher. Si l'on raffine le fuel lourd, dans la foulée, on va raffiner le fuel léger pour nos diesels, les camions, les voitures, et cela va nous coûter beaucoup plus cher à tous.

Les moteurs modernes pour les navires plus grands seront plus puissants et qui dit plus puissants dit qu'ils avaleront davantage d'air pour le combustible et que la température sera plus élevée. Malheureusement, à cause de l'air, il y aura du dioxyde d'azote et on en aura davantage ; pas de problème...

Il a été proposé de faire un trou au fond du futur bassin, dans la digue. J'ai été surpris par la réponse : « non, et ce serait mauvais pour la navigation ». Je ne pense pas. Il faudrait peut-être faire sérieusement l'étude car, de la façon dont la jetée Nord est placée, c'est une gueule ouverte pour enfourner les sédiments dans le bassin ; on va donc devoir draguer. Je ne l'affirme pas mais il faut faire l'étude. Si l'on fait un petit trou au fond du bassin, au moment du montant, quand les

sédiments vont rentrer dedans, cela va faire une chasse d'eau à l'Est et peut-être qu'il y aura moins de sédiments à l'intérieur. C'est une étude hydrologique à faire.

J'ai entendu parler de modélisation. Je suppose, comme j'ai vu « processeur », que c'est une modélisation numérique ; on fait tout cela par ordinateur. Cette étude -cela semble peut-être obsolète aujourd'hui mais pas toujours- ne doit-elle pas être doublée par un modèle hydraulique, c'est-à-dire qu'on fait une maquette et avec les règles de la similitude, on fait l'écoulement des eaux. En effet, qui dit similitude dit qu'on met des équations mais est-on certain de bien connaître toutes les équations ? Parfois on a des surprises quand on a un modèle, on découvre un petit tourbillon. Je m'arrête, car vous devez conclure. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Effectivement, je vais conclure. Je crois qu'il y a eu beaucoup d'interventions, que beaucoup aussi n'ont pu se faire. Vous êtes les bienvenus pour revenir sur ces sujets, notamment la semaine prochaine, mais durant les autres réunions également.

Je voudrais remercier à la fois ceux qui nous ont donné des explications scientifiques et qui travaillent en ce moment sur un certain nombre d'études, qui nous ont montré l'intérêt de suivre ces études, et la table des maîtres d'ouvrage qui s'est donné du mal pour essayer d'apporter des réponses. J'invite l'ensemble des participants à prendre un verre, ce qui permet d'échanger et d'avoir des opinions sur-le-champ et à chaud.

Je vous souhaite une bonne soirée en espérant vous revoir à Boulogne très bientôt, le 22.

(Applaudissements.)

La séance est levée à 22 heures 36.