

DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

Réunion publique du mardi 29 septembre 2009 – Salle du complexe municipal Marck

La séance est ouverte à 19 heures 35 par M. Ténrière-Buchot, président de la Commission particulière de débat public.

M. TENIERE-BUCHOT.- Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, je vais ouvrir cette séance, car il est à peu près l'heure et que pour terminer à peu près à l'heure, il faut commencer aussi à l'heure. Je pense que Madame Bouchart nous rejoindra très bientôt. Nous allons commencer mais il y a un certain nombre de choses qu'elle sait très bien, que je vais rappeler tout à l'heure ; cela n'entamera pas l'intérêt de sa présence dans quelques instants.

Je dois d'abord vous remercier d'être aussi nombreux et présents ; cela fait toujours plaisir de voir que ce débat attire l'attention et l'intérêt de tous les concitoyens qui se trouvent dans la région de Calais. Je voudrais, à cette occasion, remercier la municipalité de Marck.

Je passe directement la parole à M. Bernard Mailly. Il représente M. le Maire qui va nous rejoindre mais qui est en déplacement à l'étranger, un étranger qui n'est pas très loin, d'après ce que j'ai compris, de l'autre côté du Channel. Je vais lui demander de bien vouloir nous accueillir, en le remerciant à nouveau de nous avoir prêté cette magnifique salle dans laquelle nous nous trouvons à l'heure actuelle.

M. MAILLY.- Merci beaucoup. Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, m'exprimant au nom de M. Serge Péron, maire de Marck, retenu hors de la commune, mais qui nous rejoindra dès que possible, permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue dans cette salle du complexe municipal des sports et des loisirs pour cette deuxième réunion débat, après Calais, autour du projet Calais Port 2015.

Je souhaite également remercier l'ensemble des personnes présentes pour leur implication dans ce projet. Je laisserai le soin aux représentants de la Région d'exposer le projet et de lancer le débat.

Je voudrais simplement dire que ce projet est une formidable opportunité pour le pays du Calaisis mais également pour la région entière, mais le développement économique ne doit pas occulter les retombées d'un tel projet sur l'environnement et le cadre de vie. L'objet de ces débats publics est justement de donner des informations claires et précises sur l'impact de ce projet sur la vie de tout un chacun.

En ma qualité de représentant de la Ville de Marck, je souhaiterais que soient particulièrement abordés les points suivants :

- l'impact des travaux et du rejet des sédiments sur nos côtes et principalement sur la plage des Hemmes de Marck ;
- les effets des ouvrages qui seront réalisés sur le courant marin et l'environnement maritime en général ;
- le port devrait bénéficier d'une nouvelle desserte ferroviaire ; plusieurs tracés sont à l'étude, mais tous affecteront-ils le territoire marckois ? À ce sujet, et au-delà des impératifs financiers, il paraît essentiel de veiller à respecter le cadre de vie de nos concitoyens, donc leur qualité de vie ;

- à terme, lors de la mise en service du Port 2015, les infrastructures autoroutières pourront-elles supporter les augmentations de trafic de véhicules légers et de poids lourds ?

Autant d'interrogations qui seront probablement levées à l'issue de ces débats publics organisés jusqu'en novembre. Je vous remercie pour votre attention et c'est avec plaisir que je cède la parole aux différents intervenants.

(*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur Mailly. Vous avez déjà posé un certain nombre de questions ; j'espère que tout à l'heure, lors du débat, on y répondra. Merci, non seulement pour la salle, mais pour votre coopération au débat.

Avant de passer la parole au maître d'ouvrage, c'est-à-dire à la Région Nord - Pas de Calais, je rappellerai un certain nombre de choses - pour ceux qui étaient déjà présents le 18 septembre à la première réunion qui a eu lieu à l'hôtel de ville de Calais, chez Madame Bouchart, que, j'espère, nous verrons bientôt arriver parmi nous, je m'en excuse -, un certain nombre de règles du jeu très simples concernant, dans le fond, la façon réglementaire, prévue par la loi - j'insiste sur cet aspect -, qui permet au débat public de s'installer et de se poursuivre.

Premièrement, comme vous le voyez, il y a deux tables bien séparées : une table des maîtres d'ouvrage, ceux qui ont lancé le débat en demandant à la Commission nationale de débat public, dont nous dépendons, de dire si leur projet Calais Port 2015 était susceptible d'un débat public ; il a été répondu que oui et il a été insisté sur tel et tel points sur lesquels nous pourrions revenir lors des questions. Je ne veux pas être trop long et trop rabâcher mais vous avez là, quand même, une première décision importante, puisqu'elle fait obligation au maître d'ouvrage de remplir un certain nombre de conditions que l'on va rappeler.

De notre côté, vous avez une table qui s'appelle la « *Commission particulière de débat public* », particulière parce qu'elle s'intéresse au projet Calais 2015. Cet intérêt s'est traduit par une première phase de travail qui a eu lieu au cours des six derniers mois et qui permettait de rencontrer la plupart des acteurs, en tout cas un bon échantillonnage des diverses tendances, des divers avis qui peuvent s'exprimer sur ce projet.

À partir de cela, nous avons demandé au maître d'ouvrage de réaliser un assez gros dossier que vous avez à votre disposition, que vous avez pu prendre sur la table à l'entrée de la salle, qui s'intitule : « *Dossier du débat* ». Ce dossier représente l'argumentation du maître d'ouvrage pour dire tout le bien qu'il pense de son projet, évidemment, puisqu'il en est le promoteur. Cet aspect sera, dans un instant, détaillé.

Comme il a été présenté d'une manière générale le 18 septembre à Calais, ce soir, les chapitres II et III, qui portent sur les conséquences économiques et sociales, pour être rapide, seront exposées et nous allons pouvoir en discuter. Dans des séances ultérieures, seront présentés le chapitre IV qui porte sur l'environnement, puis les chapitres V et VI qui portent sur la gouvernance, l'organisation (qui paye quoi, qui décide de quoi, qui commande qui) et le plan de financement de ce projet.

Dans le petit document intitulé : « *Le journal du débat n° 1* », qui est le journal de cette commission particulière, vous avez un rappel à la dernière page, dans un carré jaune, du calendrier de ces réunions, avec l'indication, pour chaque réunion, du contenu qui, dans le fond, nous force, les uns et les autres, à prendre connaissance de ce document qui est le document de base sur lequel on doit réagir.

Ces réactions peuvent se faire de trois façons.

Premièrement, une façon très simple, qui est celle de ce soir : on participe à une réunion et on prend la parole en disant tout le bien ou tout le mal que l'on pense du projet, sachant qu'on n'est pas là pour dire uniquement du bien ou uniquement du mal, mais avoir un éventail des opinions. C'est ce qui sert à faire évoluer le projet vers une position plus démocratique, plus comprise par les uns et les autres, qui peut-être n'est pas exactement le projet prévu au départ, mais un projet qui, normalement, devrait être plus acceptable par les uns et les autres, parce que chacun s'y retrouvera un peu.

Deuxièmement, on écrit son argument ou ses arguments sous la forme de ce que l'on appelle un cahier d'acteur. Pour l'instant, il y a cinq cahiers d'acteurs, les n° 1, 2, 4, 5 et 6 ; il manque le n° 3 pour l'instant, pour des raisons de photographies et d'illustrations, mais il devrait arriver assez rapidement. Ces cahiers d'acteurs, qui sont à votre disposition sur la table à l'entrée également, donnent des colorations, des opinions un peu différentes, des points de vue différents qui permettent de relativiser le Dossier du débat. Nous espérons qu'il y en aura beaucoup plus de six, peut-être une quinzaine, dont la collection devrait permettre d'équivaloir - ce mot « équivalence » est important - les arguments du maître d'ouvrage, de façon à ce que tout ce qui n'a pas pu être traité ou qui n'a pas été suffisamment traité dans le dossier du débat soit équilibré par d'autres opinions, ces opinions n'étant pas forcément négatives, mais venant ajouter quelque chose, en plus ou en moins, à ce qui est présenté dans le Dossier du débat.

Troisièmement, on pose des questions - on en a reçu une petite douzaine, me semble-t-il - à travers notre site qui est rappelé dans le journal du débat : www.debatpublic-calais-port2015.org. Ce site permet à ceux qui veulent utiliser ce moyen de courrier électronique de poser des questions qui n'auraient pas été posées jusqu'à présent dans la salle, qui n'auraient pas été traitées par les cahiers d'acteurs et qui sont, bien entendu, publiques, c'est-à-dire qu'elles sont mises en ligne et sont à la disposition de tout le monde. Je parle de courrier électronique mais ceux qui veulent écrire à notre adresse par la simple Poste sont également les bienvenus ; ce sera mis en ligne aussi, de façon à ce que leurs questions ne restent pas inconnues et transparentes au débat, mais, au contraire, en fassent partie le plus vite possible.

Les cahiers d'acteurs feront l'objet, à partir de la séance prochaine, c'est-à-dire celle du 5 octobre à Frethun, de présentations orales, c'est-à-dire qu'outre les présentations, comme cela va être le cas ce soir et comme c'était le cas la dernière fois, du maître d'ouvrage qui sont ce que l'on appelle des « réunions thématiques », il y a des réunions d'expression qui donnent l'occasion à tous ceux qui ont fait l'effort de faire un cahier d'acteur de dire en 10 minutes ou un quart d'heure : « voilà ce qu'il y a dans notre quatre ou six pages, voilà ce sur quoi nous voudrions insister et un certain nombre de questions sur lesquelles nous souhaiterions avoir des réponses ».

Ces réponses sont notées de manière scrupuleuse, notamment grâce au *verbatim* qui est effectué à chaque réunion et mis en ligne, que l'on peut donc consulter, sur lequel on peut revenir à l'occasion d'une réunion ultérieure en disant : « je ne suis pas content de cette réponse » ou « elle est insuffisante » ou « elle est lacunaire », « on ne m'a pas répondu et je voudrais que l'on revienne dessus », cela fait partie de la règle du jeu, de façon à ce que, petit à petit, il y ait une satisfaction, non pas dans la réponse mais dans le fait qu'il y en ait une. Nous sommes là pour vérifier que des réponses ont bien été fournies, même si elles ne satisfont pas, quant à leur contenu, l'émetteur de la question.

Nous avons également une interprète en anglais et en français pour la présence éventuelle de participants, intervenants et acteurs anglais, notamment du port de Douvres. Nous avons maintenant la certitude qu'il y aura un ou plusieurs cahiers d'acteurs anglais, qui seront, bien sûr, traduits en français et qui seront présentés dans les séances ultérieures. Que notre amie traductrice ne se désespère pas, elle aura un jour du travail et du grain à moudre quand les Anglais viendront et ils viendront.

À quoi sert tout cela et sur quoi cela débouche ? J'aurai alors terminé ma petite péroraison à ce niveau. Je vous rappelle que le débat public, qui est obligatoire pour des grands projets comme le Port 2015, doit permettre, à un moment donné, de faire une synthèse. Cette synthèse est prévue pour la fin de l'année, peut-être le début de l'année suivante, 2010. Cette synthèse, que nous avons la charge, derrière cette table, de rédiger à partir des *verbatim* et de ce que vous avez dit et non de ce que nous pensons, doit vous être présentée dans sa substance à la dernière réunion du 16 novembre et faire l'objet, si la Commission nationale du débat public accepte cette synthèse - elle lui est soumise -, d'un petit résumé que l'on appelle « *bilan* ». Ce bilan n'a pas un caractère décisionnel mais un caractère d'information et de réaction de la Commission nationale qui s'adresse alors au maître d'ouvrage, au Conseil régional, pour lui dire : « *si vous le souhaitez, vous avez quelques mois - normalement, ce sont trois mois - pour réagir, pour nous dire si vous continuez, si vous allez vers l'enquête publique et l'autorisation administrative qui doit suivre d'ouverture du chantier ou si, au contraire, vous considérez que le temps n'est pas venu et que vous abandonnez votre projet* ». Il y a là une décision très importante : « *on continue ou on ne continue pas* ».

J'insiste pour dire que ce débat public infléchit, de manière prouvée dans d'autres débats qui ont précédé celui-ci, le projet présenté - ce n'est pas du tout négligeable - et rend obligatoires pour le maître d'ouvrage, s'il veut continuer, les engagements qu'il devra respecter au cours du chantier, puis de l'exploitation qui suit de ce chantier d'un nouveau port, d'une extension du port actuel.

Ce n'est pas une décision : « *on fait le port ou on ne le fait pas* », c'est quelque chose qui doit permettre de mener à cette décision. La façon dont je présente les choses est peut-être un peu jésuite mais c'est la loi pour le moment ; elle évoluera peut-être avec le Grenelle 2 mais c'est la loi et nous sommes là pour la faire respecter et pour faire en sorte que son esprit, qui est la plus grande participation de tous, soit tout à fait observé.

Voilà ce que je souhaitais vous rappeler, pour que vous sachiez à peu près quelles sont les limites de ce débat. Je m'arrête là mais si des points vous paraissent obscurs et que mes collègues ou moi-même pouvons y revenir, n'hésitez pas, au moment où vous aurez la parole, après le maître d'ouvrage, et nous y répondrons volontiers.

Madame la Présidente, j'espère que vous serez rejointe dans un instant par Madame Bouchart ; je pense qu'on a dû l'appeler pour savoir où elle en est dans le trajet Calais-Marck, qui n'est pourtant pas trop éloigné ; on aimerait bien l'accueillir. Je sais que M. Vanzavelberg s'est fait excuser mais il sera présent pour la prochaine réunion ; pour des raisons personnelles, il ne pouvait pas être là ce soir. C'est une manière de vous passer la parole et d'effectuer la transition.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur le Président. Je pense que Madame Bouchart va nous rejoindre ; il me semble qu'elle avait dit qu'elle aurait peut-être un peu de retard, ce qui semble se confirmer. M. François est à mes côtés.

Deux présentations pour cette soirée, Monsieur le Président : Une première présentation sera faite par M. François qui vous expliquera l'histoire du port de Calais, sa position, la géographie et une deuxième partie devrait être présentée par Madame Bouchart ensuite sur le port, ses activités et son poids économique dans le Calaisis. Je vais, sans plus tarder, donner la parole à M. François sur les aspects historiques et géographiques du port.

M. FRANÇOIS.- Merci, Madame la Présidente.

Il m'incombe de commenter les diapositives qui vont passer, faire un bref historique pour démontrer qu'un port est essentiellement évolutif et qu'il n'est jamais dans sa configuration définitive, qu'il doit sans cesse répondre aux besoins.

Les premiers documents que nous avons sur l'existence du port de Calais datent de 944.

Le premier bassin, le bassin du Paradis, qui existe encore aujourd'hui, a été creusé en 1397, à une époque où Calais était sous la domination anglaise.

Le bassin Ouest, qui est un bassin à flot, avec son écluse, a été achevé en 1842. Il a été construit pour répondre aux besoins du commerce à ce moment-là.

Je rappelle tout de même, et ce n'est pas une anecdote, que les premiers métiers Leavers à dentelle ont été importés de Nottingham vers 1815. Par conséquent, s'il n'y avait pas eu de port à Calais, ils auraient eu une destination différente. Or, des dizaines de milliers de familles ont vécu de la dentelle jusqu'à aujourd'hui, même si, en ce moment, l'activité est un peu en déclin.

Le bassin Carnot a été créé à la fin du XIX^e siècle et a nécessité plus de 10 ans de travaux pour accueillir des navires de commerce jusqu'à 9 000 tonnes.

La concession du port est pour la première fois attribuée à la Chambre de commerce et d'industrie en 1883 ; la Chambre est donc concessionnaire depuis plus de 125 ans aujourd'hui.

En même temps, de l'autre côté de la Manche, à Douvres, la marine britannique crée un port dans la baie de Douvres. Calais va donc devenir un port transmanche. Arrivée du chemin de fer en 1848 avec la construction de la première gare maritime, qui va dynamiser les échanges avec la Grande-Bretagne. Le tandem Calais-Douvres se développe et oriente dorénavant le développement portuaire sur le trafic transmanche. Calais-Douvres représente aujourd'hui 80 % du trafic maritime transmanche. Douvres et Calais, que l'on appelle « ports symétriques », ont le même destin.

Pendant les années 80 et 90, il y a eu aménagement du bassin en eaux profondes, que l'on appelle « *bassin Est* » dans un premier temps ; sept ans de travaux après la construction de la jetée Est. Aujourd'hui, le port et ses postes d'accostage sont proches de la saturation et ne peuvent plus accompagner un développement et une diversification des trafics. Ce n'est pas difficile, il suffit de voir, en cas d'incident sur une passerelle, la file de camions jusqu'à l'autoroute.

Après les trois grandes étapes du bassin Ouest, du bassin Carnot et du bassin Henri-Ravisse à l'Est, nous pouvons dire que, peut-être, Calais Port 2015 doit constituer, au début du XXI^e siècle, une nouvelle étape majeure dans le développement du port de Calais.

Vous avez ensuite quelques illustrations des étapes majeures de l'évolution du port, avec, bien entendu, en premier plan, le bassin du Paradis, le bassin Carnot au-dessus avec l'écluse Carnot et une vue du port en 1875, qui est aujourd'hui l'arrière-port, l'entrée du port aujourd'hui avec, à gauche, le bassin Henri-Ravisse.

On va parler maintenant un peu de géographie. Il y a trois caractéristiques dans la situation géographique du port de Calais :

- la proximité avec une des routes maritimes les plus fréquentées du monde ; dans le détroit, il y a 600 navires par jour, ce qui est énorme ;
- une place exceptionnelle au sein du range européen, cette côte qui va du Havre à Hambourg, c'est-à-dire plus de 1 000 kilomètres de côtes ; c'est la distance la plus courte pour rejoindre les îles britanniques et cela, personne ne pourra jamais nous l'enlever ;

- un port situé dans un ensemble urbain et industriel, à savoir la ville de Calais et la zone industrielle des Dunes.

Est projetée ensuite une carte situant Calais sur le range nord européen. On peut parfaitement voir, mais on le sait bien, le rétrécissement entre Calais et Douvres. La distance entre Douvres et Calais est de 22 milles nautiques, c'est-à-dire entre 40 et 41 kilomètres, celle entre Douvres et Boulogne de 27 milles, soit 50 kilomètres, et celle entre Douvres et Dunkerque de 60 kilomètres.

Le port occupe aujourd'hui une partie du territoire de la ville qui est proche de certaines habitations : le quai de la Colonne, l'immeuble de la Matelote, tout en laissant à l'Ouest un large front de mer dédié aux fonctions balnéaires, la plage et, plus loin, les sites naturels des deux Caps, donc une zone plus consacrée au tourisme. À l'Est, le port est bordé par les unités industrielles et la zone des Dunes, sans oublier les dunes du Fort Vert, qui est tout de même une ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique pour la faune et la flore).

Je vais ensuite détailler les diverses fonctions des installations. L'arrière-port est le premier site historique du port de Calais. Aujourd'hui, il est dédié aux activités de la pêche et de la plaisance dans sa partie Ouest. Il donne accès, par des écluses, au bassin Ouest et au bassin Carnot.

Le bassin Ouest a constitué, comme je l'indiquais précédemment, la première extension du port. Il est aujourd'hui dédié aux activités de plaisance. Parfois, il abrite des bateaux de pêche en cas de grande tempête. Au total, le port dispose de plus de 300 anneaux pour les plaisanciers. Cette partie plaisance n'est pas directement concernée aujourd'hui par le projet, même si le nouveau projet va désengorger le chenal d'accès, parce que fréquenté à la fois par les pêcheurs, les plaisanciers et les ferries, il y a parfois des embouteillages, surtout en pleine saison. La plaisance fera l'objet d'une étude ultérieure. Évidemment, il ne faut pas négliger cet aspect du port, étant donné l'intérêt touristique, donc économique, de la plaisance.

Concernant le rôle hydraulique du port, on voit les exutoires des eaux de l'arrière-pays, le bassin des Chasses qui récolte l'eau de la Rivière Neuve, avec des pompes de relèvement, ce qui évite à tout le marais de Guînes d'être inondé, puis le canal d'enceinte qui récupère les eaux du canal de Calais, avec un aqueduc qui va jusqu'au pont Henri-Henon - là aussi, il y a des pompes de relevage - et, enfin, le canal de Marck qui va du côté de l'usine Tioxide. Il existe une convention qui lie le port à l'Institution Interdépartementale des Wateringues pour assurer cette régulation hydraulique. C'est un rôle extrêmement important, quand il y a de fortes pluies, des risques d'inondation dans l'arrière-pays.

Le bassin Carnot, première extension du port vers l'Est, est dédié au petit cabotage européen, notamment les produits de carrière, sables et graviers. Au Sud du bassin, la Cale de radoub ne sert pas aujourd'hui mais sera réhabilitée pour la construction navale et la réparation navale. Le bassin est relié par une écluse au canal de Calais mais il y a fort longtemps que je n'ai pas vu de péniche et cette écluse sert uniquement aux plaisanciers. Le canal devient praticable avec les nouveaux gabarits à partir du port de Coulogne, mais il fonctionne, notamment avec les carrières locales ; il y a d'ailleurs eu des interventions de la Région pour ce port de Coulogne.

Enfin, la dernière extension, côté Est également, a été réalisée durant les années 80 et 90 ; il s'agit du bassin à l'Est. L'augmentation de la taille des navires de commerce ne permettant plus la réception dans le bassin Carnot, on a construit, pour l'accueil de navires minéraliers de type « panamax », le BPHR (Bassin Président Henri-Ravisse), Henri Ravisse ayant été un très grand président de la Chambre portuaire de Calais, ce qui ne veut pas dire que les autres sont des petits présidents... En effet, peut-être que Calais Port 2015 aura aussi le nom d'un président ; qui sait ?

Ce bassin a été construit après la jetée Est, laquelle jetée avait été inaugurée, à l'époque, par Guy Lengagne, secrétaire d'État à la mer, ainsi que Noël Joseph, sous la neige, pour ceux qui étaient là.

Le terminal transmanche consiste en un terre-plein de 55 hectares qui est doté de cinq postes d'accostage, cinq passerelles. Il accueille un trafic de près de 40 millions de tonnes. Le poste le plus récent, le poste 9, a été construit sur le dernier emplacement disponible. Avec cet aménagement, le port de Calais atteint la limite de son développement possible pour l'accueil des navires ferries traditionnels et, *a fortiori*, pour de plus grands navires. Cette saturation du môle transmanche a conduit le concessionnaire, c'est-à-dire la CCI de Calais, à étudier un nouveau schéma directeur, point de départ du projet d'extension Calais Port 2015, que le maître d'ouvrage, la région, entendrait bien réaliser.

Beaucoup d'entre vous, évidemment, connaissaient toute cette histoire, mais j'espère avoir éclairé modestement ceux qui ne savaient pas tout. La configuration actuelle ne suffit plus ; il faut passer à une étape supplémentaire. Merci.

(*Applaudissements.*)

Mme MARQUAILLE.- Cette présentation montre que Calais s'est adapté à l'histoire, à l'évolution des trafics et qu'il s'est transformé ; vraisemblablement, nous sommes maintenant à une autre étape. Madame Bouchart n'étant pas arrivée, Monsieur le Président, je vous propose de commencer - on nous dit qu'elle arrive - la présentation du port, des activités économiques et du poids économique du port dans le Calaisis.

Pour commencer, je vais évoquer le transmanche. Quelques chiffres projetés vous montrent que le port de Calais, ce sont 11 millions de passagers, presque 2 millions de voitures de tourisme chaque année, des ensemble routiers, presque 2 millions également, et 40 millions de tonnes de marchandises. Ce trafic est un enjeu fort pour le port, bien sûr, pour la région, mais aussi pour sa liaison avec le continent européen et le Royaume-Uni.

L'évolution a été contrastée durant ces 20 dernières années. Le trafic transmanche a connu deux événements majeurs : l'ouverture du tunnel qui a eu lieu en 1994 et la fin du *duty-free*. On craignait que l'ouverture du tunnel en 1994 ne porte atteinte au trafic maritime ; cela n'a pas vraiment été le cas. On a plutôt assisté à l'émergence d'un système qui fonctionne en synergie entre le port et le tunnel, un système qui se complète assez bien et qui a permis de répondre à un trafic toujours plus grand entre le continent et le littoral. Du coup, ce système port/tunnel a amené une mutation importante et a permis, parce qu'il répondait à une demande, la concentration du trafic sur le détroit, concentration qui a privilégié la façade portuaire régionale et qui a privilégié en premier lieu le port de Calais. Pour rappel, 11 millions de passagers fréquentent le port, 7 millions de passagers empruntent les navettes de l'Eurotunnel, 9 millions sur l'Eurostar ; si l'on fait le total, on voit que 27 millions de personnes utilisent le système port/tunnel. Ce chiffre est à rapprocher de Dunkerque et Boulogne qui, à eux deux, totalisent 3 millions de passagers.

Nous avons vraiment là une offre qui a répondu à une demande et qui a permis de concentrer sur le détroit la demande de trafic croissante. 1,2 million de camions fréquentent le tunnel, à ajouter aux 1,7 million de camions qui empruntent le port ; il s'agit d'un complexe important. C'est un équilibre qui semble s'installer et se confirmer 15 ans après l'ouverture du tunnel et malgré la fermeture du *duty-free* qui a eu lieu il y a 10 ans. Les graphiques projetés montrent que la croissance du trafic fret jusqu'à la crise économique est en hausse constante. En revanche, on voit une diminution du trafic passager mais qui semble en voie de stabilisation. Nous pensons que nous avons vraisemblablement eu affaire là à l'impact à la fois de la crise économique et de la dévaluation de la livre qui ont été accusées par le port.

Quelles sont les autres activités du port ? Elles sont quantitativement moins importantes, mais elles s'avèrent, malgré tout, essentielles, d'abord pour les emplois qu'elles rassemblent et ensuite pour les liens qu'elles ont avec l'économie et avec les entreprises locales.

(Arrivée de Mme Bouchart.)

Ces activités sont :

- le trafic de commerce, qui représente 545 000 tonnes de marchandises et 134 600 véhicules neufs ; c'est en lien avec l'activité économique locale, avec Alcatel pour les câbles, avec Ucar pour le coke de pétrole et avec les entreprises chimiques installées à proximité du port, en particulier Huntsman-Tioxide ;
- la pêche, qui a été évoquée lors de la dernière réunion à Calais, qui représente une dizaine de fileyeurs et une quarantaine de marins, avec une commercialisation locale dans les aubettes installées récemment sur le quai de la Colonne ;
- la plaisance, avec actuellement 300 anneaux disponibles ;
- la construction navale, avec deux entreprises essentielles : la Socarenam et Rogliano ;
- les activités balnéaires et nautiques ;
- la chasse et la pêche ;
- l'aquaculture ;
- le tourisme de nature.

Je vous passe la parole, Madame Bouchart, pour que vous exposiez la partie sur Calais et le Calaisis et ce qui concerne l'emploi.

Mme BOUCHART.- Merci. Un bassin de près de 50 000 emplois salariés dont Calais est le pôle principal, comme vous pouvez le remarquer clairement sur la carte. Une forte progression du tertiaire, notamment du secteur transport, à mettre en parallèle avec de réelles difficultés dans certains secteurs ou unités industrielles telles que le textile, UMICOR ou d'autres.

Le taux de chômage est élevé : 15,1 % au premier trimestre 2009 pour 12,1 % en région. Plus de 7 000 emplois sont liés au port dans le Calaisis. Selon une récente étude du cabinet Eurotrans menée pour le compte de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, il s'agit à la fois des emplois directs (services et entreprises portuaires ou maritimes), des emplois indirects (fournisseurs de ces entreprises portuaires et maritimes) et des emplois induits engendrés par les revenus des emplois directs ou indirects et par les dépenses des passagers, soit environ 1/6 du total des emplois salariés de ce territoire. Le port apparaît ainsi comme un moteur de l'économie locale.

Je salue le Président de la Chambre de commerce et d'industrie, le président Blet et le Sous-préfet.

Des entreprises qui emploient :

- P&O et Seafrance qui ont plus de 500 emplois basés à Calais et plus de 1 300 navigants. Cela démontre bien que l'ensemble des emplois concerne la façade maritime et pas seulement la ville de Calais ; c'est important pour tous de le rappeler ;
- des entreprises dédiées aux fonctions de manutention, consignation, transit, réparation navale ;
- la Chambre de commerce et d'industrie de Calais qui emploie 680 personnes pour la concession et réalise un chiffre d'affaires de plus de 74 millions d'euros ;

- les services de l'État : 127 agents de la police aux frontières, 60 aux douanes et 21 emplois affectés à la capitainerie.

Pour mémoire, le Conseil régional emploie localement 77 agents dans sa Direction d'exploitation déléguée.

L'activité du port de Calais engendre 2 600 emplois dans l'industrie touristique et les commerces régionaux, dont 1 750 pour le Calaisis. Aujourd'hui, uniquement dans le domaine de l'hôtellerie et de la restauration, les retombées portuaires sont estimées à 550 emplois locaux. Cet impact représente plus d'un quart des emplois du secteur dans le Calaisis. Depuis 2008, ces activités commerciales traversent une période délicate, effet cumulé de la crise et de la dévaluation de la livre.

Le projet Calais Port 2015 doit permettre de préserver la place de Calais dans le domaine portuaire nord européen. L'enjeu est ainsi, en se basant sur les chiffres de l'étude Eurotrans, de consolider les 7 000 emplois actuellement liés à l'activité portuaire, mais aussi d'ouvrir des perspectives de 1 800 emplois créés d'ici 2030. Dans ce territoire fragilisé au plan économique et social, connaissant un taux de chômage très élevé, cet enjeu est très important. Il est essentiel et primordial pour nous tous. Voilà quels sont les enjeux de développement économique et d'emploi. Comme le disait le président Blet la fois dernière, le développement économique, le développement durable, c'est aussi de l'emploi derrière, c'est aussi l'aspect social, ce sont aussi les phénomènes sociaux. Il faut vraiment prendre en compte tous ces éléments qui pèsent dans la balance lourdement pour le développement du territoire du Calaisis, mais aussi pour le développement de la façade maritime.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup.

Mme MARQUAILLE.- Je voudrais simplement dire que les deux exposés montrent que le port de Calais est vivant, qu'il a beaucoup évolué. Après le bassin Ravisse qui a atteint toutes les possibilités d'exploitation dont il était capable, la poursuite du développement du trafic maritime et le projet de Terminal 2 à Douvres font qu'à nouveau, la situation évolue.

L'enjeu de ce projet Calais 2015 est de répondre à nouveau à cette demande. On voit bien à travers ces deux exposés que le port de Calais est un élément important dans le paysage économique de la région. Il y a un enjeu d'avenir ; dans la vie, on sait bien que soit on avance, soit on recule, et l'enjeu de ce projet, auquel nous sommes un certain nombre à croire, est de poursuivre le développement et de continuer à avancer, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Avez-vous d'autres exposés plus tard ?

Mme MARQUAILLE.- Non, il n'y en a pas d'autre, Monsieur le Président. Nous sommes à votre disposition et à la disposition de la salle.

M. TENIERE-BUCHOT.- Nous avons parcouru les chapitres I, II et III du Dossier du débat que vous avez le loisir de lire et de relire, qui est à la disposition de tous à l'entrée de la salle. Je vais ouvrir le débat avec la salle.

Je rappelle que les représentants du maître d'ouvrage ne sont pas des candidats à une thèse ; ils n'ont pas à répondre à toutes les questions obligatoirement. Ils sont épaulés par leurs services qui sont situés en dessous, à la table perpendiculaire à l'estrade.

Bien entendu, vous pouvez faire appel à eux en tant que de besoin si telle ou telle précision est nécessaire. Je vous rappelle aussi que pour des questions relativement délicates, difficiles, sur lesquelles il convient de réfléchir, il est tout à fait normal de promettre une réponse, généralement sept à huit jours, de façon à ce que cette réponse ne soit pas une réponse à l'emporte-pièce, qui ne satisfera pas l'émetteur de la question et que vous pouvez regretter par son caractère excessif ou imparfait par la suite. Dans ce cas, il est possible - ce sera écrit en ligne - de faire parvenir une réponse écrite à celui qui a posé la question, mais tout le monde pourra l'avoir dans un deuxième temps. Je dis tout cela, parce qu'un débat n'est pas quelque chose qui ressemble à une conversation autour du zinc du Café du commerce, où chacun a des idées et essaye de briller comme il peut, en disant : « *moi, je suis tout à fait compétent* ». Parfois, on n'est pas compétent et on n'a pas la possibilité de répondre dans l'instant, mais il y a des services pour cela et il n'y a aucune raison qu'ils ressortent d'ici les mains dans les poches en disant qu'ils n'ont rien à faire. Ce ne sera pas le cas, j'en suis absolument certain.

Je souhaite saluer, parce que je ne l'ai pas fait tout à l'heure pour ne pas interrompre l'exposé, M. le Sous-préfet, qui nous a rejoints. Ce n'est pas une obligation mais s'il veut prendre la parole tout à l'heure, il est évidemment le bienvenu.

Nous allons passer au débat ; qui est le courageux ou la courageuse qui posera la première question ?

M. RADENNE.- Je me suis déjà exprimé lors de la réunion précédente et j'ai même failli exploser en vol dans la partie terminale.

M. TENIERE-BUCHOT.- Cela ne s'est pas passé, heureusement !

M. RADENNE.- J'ai compris comment cela fonctionnait et ai noté quelques questions ; je vais toutes les poser et on verra s'il y a ou non réponse.

Premièrement, je ne vois pas, dans ce magnifique projet, d'éolienne sur la digue Nord ; est-ce une utopie, est-ce inutile, est-ce déraisonnable ou cela peut-il venir ultérieurement ?

Deuxièmement, est-il déraisonnable d'avoir un dock flottant au fond de ce nouveau bassin ? En effet, pour l'instant, les ferries doivent caréner ou réparer à Dunkerque. Ce serait peut-être l'occasion de redynamiser les deux entreprises de réparation navale de Calais et créerait des emplois.

Troisièmement, M. Mailly l'a un peu exposé, un tel ouvrage est un obstacle aux courants et il y a donc des modifications de courants. Il y a toujours des parties de plage qui engraisent et d'autres qui dégraisent. On a l'exemple de Malo-les-Bains qui a dégraissé après l'installation d'Usinor, dès 1961. Je sais qu'une étude hydro-sédimentaire est en cours et j'ai vu sur internet qu'il y a une promesse de présentation des travaux pour la réunion à Dunkerque. Je me demande quelle partie de la plage, à l'Est de Calais, va dégraisser. Est-ce le phare de Walde, le feu de Walde, qui va s'écrouler ? Les chasseurs maritimes ont-ils à craindre pour les huttes ? Est-ce la plage où il y a la base de char à voile des Islandais aux Hemmes ? Sont-ce les moulières, un peu plus loin, au Platier d'Oye ou bien la pointe des Escardines qui dégraisse déjà aujourd'hui, qui va dégraisser encore plus, avec, derrière, le lotissement dit « *des Escardines* » ?

Quatrièmement - cette interrogation rejoindra de nouveau l'inquiétude de M. Mailly ; nous sommes Marckois -, on parle de liaison ferroviaire entre le port et une voie principale, mais où faire passer cette voie ? Actuellement, le port, le bassin du Président Henri-Ravisse, est réuni par une voie unique qui serpente en ville, ce qui me semble tout à fait insuffisant. Je crois voir une réserve foncière le long de la rocade du port, à son Ouest, mais cela me semble bien étroit et je ne vois pas où cela va se relier à la voie principale, puisque cela va enserrer la zone du Virval, où il y a la Roselière et le futur hôpital. Va-t-on faire passer cette voie à l'Est de Marck ?

Dernière question, encore ferroviaire, tout le monde est d'accord pour électrifier Calais-Dunkerque et je crois même doubler la voie. De Gravelines à Marck, l'Est de Marck, cela me semble facile, mais de Marck à Calais, l'urbanisation est tellement dense que je ne vois pas comment doubler la voie de l'Est de Marck à Calais. Il y a des constructions partout, voire des constructions récentes ; va-t-on les détruire ? Ou encore, va-t-on faire passer cette double voie de l'Est de Marck à Calais ailleurs ? Si oui, où ? En effet, il y a le canal de Marck, la zone urbaine de Marck, Transmarck qui est dédié à la logistique, puis l'autoroute. Où cette double voie passerait-elle ?

Je m'arrête là, car j'ai beaucoup pris la parole.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Je propose de prendre encore deux questions, puis de demander au maître d'ouvrage de répondre.

Mme MARQUAILLE.- Il y a déjà cinq questions...

M. TENIERE-BUCHOT.- D'habitude, nous prenons cinq intervenants ; là, je propose d'en prendre deux, à moins que le second ne prenne également le temps de poser cinq questions, qui sont les bienvenues ; ce n'est pas un reproche, bien au contraire.

M. BOGAERT.- Je représente l'ADECA (Association de Défense de l'Environnement du Calaisis). Deux questions très courtes.

Premièrement, on a beaucoup parlé de développement ; j'aimerais avoir des preuves maintenant qu'il soit durable. Pour l'instant, on n'a parlé que de développement chiffré et pas de développement durable.

Deuxièmement, le Président de Cap Calaisis, lors de la réunion de Calais, a parlé d'une extension de l'aérodrome de Marck ; est-ce un projet qui va s'ajouter à celui-ci, est-ce un projet en carton ou n'était-ce qu'une parole ? Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- J'en profite pour faire un peu de promotion à l'ADECA qui a rédigé le cahier d'acteur n° 5. Ce dernier est à disposition à l'entrée de la salle et fera l'objet d'une présentation lors d'une séance à venir.

M. THOMAS (*orthographe non vérifiée**)- Je suis simple citoyen. Ma question est économique. On sent à travers ce projet que la clef initiale de ce projet consiste dans le développement économique du Calaisis. Comme l'a fort bien rappelé Madame Bouchart, Calais a un taux de chômage élevé, voire très

élevé. Ce qui nous anime, c'est le développement économique et donc, *de facto*, la création d'emplois. Il a été dit tout à l'heure qu'on supposait la création directe sur le Calaisis de 1 800 emplois, plus d'autres, indirects - je n'ai pas les chiffres en tête -, au niveau régional. Peut-être existe-t-il des tableaux, comme lorsqu'on a l'habitude d'investir, de gestion prévisionnelle économique, même s'il est beaucoup trop tôt, puisqu'on est en 2009 et que cela se ferait plutôt en 2015. Quand je divise la somme de 400 millions d'euros par 1 800 emplois, j'obtiens 220 000 euros par emploi créé. D'où sortent ces 1 800 emplois ? Existe-t-il des études plus précises que celles qui sont dans le document ? Cette initiative de développement de projet est fort intéressante, mais en tant que simple citoyen, on se demande si ce n'est pas cher pour l'emploi créé...

Ai-je été clair ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Je crois que vous avez été tout à fait clair et vous savez faire des divisions, donc c'est très bien. Je demande à Mme Marquaille et à ses collaborateurs directs de répondre à certaines questions.

Mme MARQUAILLE.- J'ai classé trois types de questions.

La première série de questions concerne le développement économique, dont la dernière vient d'être posée. Une seconde série de questions concerne les dessertes du port et en particulier les dessertes ferroviaires. La troisième série de questions concerne l'environnement, les éoliennes, les éoliennes pouvant aussi être classées dans l'activité économique, les modifications de courants.

Je prendrai la première sur le développement économique, mais mes collègues à la table répondront peut-être aussi... Quel enjeu dans le projet de Calais Port 2015 ? Monsieur le Président, vous avez dit : « *vous savez faire des divisions* » ; cela peut coûter cher si l'on compte ainsi mais, personnellement, je ne suis pas sûre que ce soit de cette façon qu'il faille compter. On est là face à un pari sur l'avenir. Soit le port de Calais continue à se développer et à être en capacité de répondre aux demandes, soit il ne l'est pas, auquel cas je pense qu'il faut aussi prendre en compte le maintien de l'activité, parce que soit on avance, soit on recule, comme je l'indiquais tout à l'heure. Je crains que si nous n'avançons pas et si ce projet ne se fait pas... La décision sera prise à l'issue de ce débat et à la Région, ce projet nous paraît important...

Je pense qu'il faut aussi faire les divisions en prenant en compte les emplois existants, car si on ne répond pas à la demande, elle ira ailleurs et je pense que nous serions alors menacés de régression. Il me semble que l'enjeu est là. Vous avez vu que l'activité générée par le port de Calais est une activité très diverse, dans de très nombreux domaines. Il induit également des activités multiples dans la ville et dans l'arrière-pays, en particulier dans le commerce. S'agit-il de développement durable ? Je souhaiterais que vous précisiez votre question.

Je pense que nous sommes dans du développement durable, dans la mesure où nous sommes dans un projet de développement d'un mode de transport écologique qui coûte faiblement en émissions de gaz à effet de serre, que notre projet - nous l'avons développé un peu plus lors de la séance de Calais - nous le voyons prospérer à l'aide de moyens de transport autres que la route, dont on sait qu'elle a, en revanche, des effets désastreux sur l'effet de serre. Notre projet - le président Percheron l'a développé très fortement à Calais - est de favoriser la desserte ferroviaire et la desserte fluviale du port de Calais. Il me semble qu'au moins sur ces aspects, le développement du port de Calais va de pair avec le développement d'acheminement de marchandises qui vont dans le sens de l'alternative autoroutier. Je

pense que, dans ce sens, on peut parler de développement durable, mais il y a peut-être d'autres aspects que vous voudrez évoquer.

Sur les aspects économiques, je reprends ensuite la question de la personne qui a évoqué un projet de dock flottant. À ma connaissance, je n'ai pas lu de projet de ce type dans les prévisions actuelles. En revanche, la Socarenam est en train d'occuper des terrains nouveaux ; nous avons libéré des espaces pour que la Socarenam développe son activité de réparation et de construction navale sur le port de Calais.

Les services répondront peut-être s'ils ont des précisions à apporter. Pour l'instant, il y a un projet d'extension de la Socarenam.

Je laisse la parole, sur la question de dock flottant, à M. Lalaut, directeur des ports à la Région.

M. LALAUT.- Effectivement, sur l'aspect dock flottant, l'activité réparation/construction navale est extrêmement encadrée au plan européen. C'est également une activité extrêmement concurrentielle. On a vu ces deux dernières dizaines d'années énormément de chantiers navals fermer.

Aujourd'hui, la Région s'attache à valoriser les équipements existants avec la remise en état, comme l'a dit Madame Marquaille, de la forme de radoub. Des équipements de docks flottants existent au port de Dunkerque, avec une activité soutenue, mais qui nécessite des efforts constants pour les maintenir à niveau. Aujourd'hui, il n'apparaît pas raisonnable économiquement de doter le port de Calais d'un outil concurrent du port de Dunkerque sur cette activité. Le projet ne prévoit donc pas ce type d'acquisition sur le port.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur Lalaut. Deuxième type de questions, sur les liaisons ferroviaires, l'électrification de Calais-Dunkerque est un projet inscrit au contrat de projets 2007-2013. Pour l'instant, nous ne prévoyons pas de doublement de la voie, mais une électrification pour rendre cette liaison plus performante. Quelle liaison ferroviaire ? Dans les plans que j'ai à l'esprit, il y a une desserte ferroviaire sur les quais, mais je vais laisser Madame Locqueville répondre...

Mme LOCQUEVILLE.- En effet, Madame la Présidente, les études sont en cours au sein de RFF pour vérifier les meilleurs tracés possibles entre la voie Calais-Dunkerque et le nouveau port Calais 2015. On ne peut pas en dire beaucoup plus pour le moment.

L'État, autrefois, dans le cadre du SMBC, l'ancien Service maritime des ports de Boulogne et Calais, qui a été décentralisé auprès de la Région, avait lui-même lancé un certain nombre d'études. Elles ont besoin d'être réactualisées. RFF le fait et nous allons voir dans quelles conditions cela est possible. Il est clair qu'une inscription de cette desserte ferroviaire est prévue au SCOT mais on n'en connaît pas encore le tracé.

Mme MARQUAILLE.- Pour l'instant, se dessinerait quelque chose qui serait au sud du bassin Ouest, sauf erreur de ma part ; c'est l'endroit où il y a le plus d'espace pour faire un tracé de voie ferrée. Monsieur le Président de la CCI, avez-vous des remarques sur ce sujet ?

M. PUISSESSEAU.- Non, il y a des spécialistes.

Mme MARQUAILLE.- Donc le tracé à l'intérieur du port est à l'étude par RFF.

Le troisième type de questions concerne l'environnement. Des éoliennes sur le front de mer... Pour l'instant, cela ne fait pas partie du projet. Pourquoi pas un développement si les élus le souhaitent et surtout si la population le souhaite, parce qu'on sait que la construction des éoliennes n'est pas un sujet anodin pour les populations riveraines, mais pour l'instant, ce n'est pas prévu.

Concernant la modification des courants, nous en parlerons lors de la séance qui aura lieu à Dunkerque et dont les sujets seront plus centrés sur l'environnement. Néanmoins, une étude et des premières expertises ont été menées en 2005, indiquant que l'engraissement des espaces et des bords de mer serait attendu plutôt à l'Est du port. Les études sont en cours d'élaboration. Il ne devrait pas y avoir d'incidence sur la partie Ouest ; en revanche, un engraissement des espaces littoraux à l'Est du port.

Madame Bouchart ou Monsieur François, avez-vous quelque chose à ajouter ?

Mme BOUCHART.- Quelques mots sur le développement économique. Même si on parle de beaucoup d'argent, cela ne peut pas se chiffrer et s'expliquer sur un rapport tel qu'il a été présenté. Imaginez ce chantier tel que l'a été le chantier du tunnel sous la Manche, amenant énormément d'emplois à l'ensemble du Calaisis, et, ensuite, imaginez que ce port ne se développe pas ; ce ne sont pas près de 450, 500 ou 600 emplois que l'on risque de perdre, on risque de tout perdre.

Il faut être conscient des enjeux économiques. Ce projet est ambitieux, raisonnable financièrement - il faut l'indiquer également - et porteur d'avenir pour l'ensemble du territoire, au-delà du port. C'est là qu'il faut vraiment se projeter dans l'avenir, mais un avenir proche - c'est demain - et voir un peu le développement qu'aurait le Calaisis à travers ce projet. Il est vrai aussi que le territoire est en attente forte des liaisons ferroviaires et je pense qu'au-delà du port, beaucoup attendent de ces liaisons. Il est vrai qu'on en parle depuis tellement longtemps que certains n'y croient plus vraiment. Il est également important que, ce soir, la région confirme et reconfirme publiquement ces inscriptions sur l'électrification, mais aussi sur l'arrivée au port et, au-delà, sur la Turquerie ; c'est un moyen de transport et de développement économique qu'au-delà du port de Calais, on attend. On est rassuré d'entendre les propos qui sont portés et confirmés ce soir.

Dans le cadre du développement durable, vous savez qu'on engage une action, au niveau de la collectivité, de développement durable et qu'on ne fera pas du développement économique uniquement pour l'emploi, mais qu'on intégrera et qu'on intègre bien le développement durable ; c'est important à faire passer comme message.

Sur l'aérodrome de Marck, je me permettrai d'interroger le Président, car je pense qu'il lui appartient de répondre plus clairement et distinctement sur le projet pour rassurer l'assemblée.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. J'ai vu M. Blet me faire des signes qui signifiaient, je pense, qu'il souhaitait intervenir. Je lui passe la parole, puis je vous demanderai si vous avez d'autres questions, y compris, puisque nous sommes à Marck, sur l'aérodrome dont on vient de parler.

M. BLET.- Merci, Monsieur le Président, de me donner la parole. J'ai cru comprendre que j'ai été interpellé sur la question de l'aéroport. J'invite les uns et les autres - c'est une excellente chose, Monsieur le Président, de faire un *verbatim* et je crois que ce sera en vidéo - à revoir ou à relire mes propos lorsque je suis intervenu en mairie de Calais.

M. TENIERE-BUCHOT.- Ils sont en ligne.

M. BLET.- Je n'ai jamais utilisé le mot « extension ». Qu'ai-je dit ? J'ai dit que le projet Calais Port 2015 s'inscrit dans une logique de territoire, à la fois d'Ouest à l'Est, à savoir le site des Grands caps, le golf de Sangatte, le projet d'excellence territoriale, Calais Port 2015, l'outil de développement qu'est l'aéroport et, enfin, le Platier d'Oye. C'est cela la façade du littoral au niveau du Calaisis. Je n'ai jamais dit autre chose. L'aéroport, tout comme le port, tout comme la gare de Calais Frethun ou le tunnel, sont des éléments de développement économique et doivent être inscrits comme tels. Ce sera le discours fort que l'agglomération portera. Nous devons prochainement, en bureau communautaire - je vois qu'il y a quelques élus du bureau, maire des cinq communes adhérentes -, travailler pour finaliser le document le 8 octobre. Monsieur le Président, j'aurai le plaisir de vous le remettre très rapidement, au lendemain du 8. Cependant, aujourd'hui, c'est le débat sur Calais Port 2015 et non sur l'aéroport 2015.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Avez-vous des questions ?

M. BUHAGIAR.- Je m'exprime pour les Verts du Littoral. Je vais rebondir sur l'emploi, puisque c'est un sujet qui interpelle, et c'est normal, sur ce projet. Je crois qu'il faut rappeler une chose : ce qui crée le plus d'emplois sur un port, plus que les activités de transbordement, ce sont les activités industrielles ou autres sur la zone intraportuaire. C'est ce qui interpelle sur le projet Calais Port 2015, on insiste beaucoup sur les capacités de fret et passagers et peu sur les activités que l'on va créer sur la zone. Si vous comparez les emplois à Calais et à Dunkerque, pour des trafics proches, vous avez plus d'emplois à Dunkerque, parce qu'il y a de l'activité sur la ZIP (Zone intra portuaire). Il est évident que, pour convaincre, il faudra développer cet aspect des choses qui, me semble-t-il, dans le document, est assez faible.

Sur le reste, dire que l'on va augmenter les linéaires de quais, etc., le tableau que vous avez montré est intéressant, puisqu'on voit, en 2008, une cassure dans le développement liée à la crise. Cette crise que l'on a appelée « *crise des subprimes* » est, en réalité, une crise de l'énergie ; c'est parce que les ménages américains n'avaient plus assez d'argent pour mettre de l'essence dans leur 4x4 et pour se chauffer qu'ils n'ont plus remboursé leurs crédits ; c'est une crise du pétrole, de l'énergie. Qui peut dire que le pétrole ne va pas augmenter durablement ? On sait que ce sera l'inverse.

Réfléchir plus, plutôt que sur le pur transbordement, sur les activités en zones intraportuaires, tout cela dans un contexte de relocalisation dû à l'augmentation irrémédiable du prix des matières fossiles, en particulier du pétrole.

On fera un cahier d'acteur en ce sens. Voilà un aspect que l'on aimerait voir développer. Le transbordement, c'est une chose, l'activité sur la zone, c'est autre chose, et ce qui est le plus créateur d'emploi, c'est l'activité sur la zone portuaire. Tant qu'à faire, on va boucler avec les emplois liés au développement durable. S'il y a une réflexion à avoir sur ces activités, c'est également sur les emplois divers, les éco-industries... On a parlé des éoliennes ; ce ne sont pas simplement des choses qui tournent, ce sont des choses qu'il faut construire.

Je crois qu'il y a là une piste qu'il faut absolument développer : les emplois sur la zone intraportuaire et les emplois liés au développement durable. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur. J'ai compris que vous alliez nous donner un cahier d'acteur et nous vous remercions d'avance.

M. PANIER.- Je suis un citoyen intéressé du littoral maritime Nord - Pas de Calais. Ma réflexion, et donc ma question, sera principalement axée sur ce que je pourrais appeler la « *gouvernance politique* ». En effet, l'alphabet a bien fait les choses du Sud au Nord concernant nos ports que je nommerai B, C, D (Boulogne, Calais, puis Dunkerque). B et C, d'après les connaissances qui sont les miennes, deviennent deux ports à autorité portuaire régionale. D était et devient, après avoir été un port autonome, un grand port maritime à autorité portuaire État.

En ce qui concerne la gouvernance politique, l'État est concerné, la Région est concernée, le Conseil général du Pas-de-Calais est concerné, le Conseil général du Nord l'est également, la ou les communautés urbaines le sont également, les syndicats mixtes, s'il y en a, en l'occurrence, par exemple, le SMCO, sont également concernés, les syndicats de communes ou toutes les intercommunalités du littoral maritime, voire de la région Nord - Pas de Calais, sont intéressés, parce qu'ils sont tous des « con-tribuables », « con-sommateurs ».

Parallèlement à cela, et en dehors de ce grand débat qui est on ne peut plus intéressant et qui fait suite au débat sur le terminal méthanier, je poserai la question à l'institution régionale, mais également à l'État, s'il ne serait pas judicieux d'interpeller pour avis toutes les institutions à gouvernance politique pour qu'elles émettent un avis sur ce projet quant à sa réalisation. En effet, il faut toujours savoir combien cela va coûter et à qui et combien cela va rapporter.

Je vous remercie d'avance pour la réponse que vous m'apporterez. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur. Vous avez cité un grand nombre d'acteurs du débat et il était utile de le rappeler et donné, dans le fond, une définition assez précise de ce mot « gouvernance » que j'ai dû prononcer tout à l'heure, sur lequel les deux derniers chapitres - ce n'est pas la peine de les attendre, on peut très bien répondre aujourd'hui - du Dossier du débat portent, à savoir qui paye, combien cela rapporte à chacun et qui prend les décisions.

M. SEGARD.- Je suis secrétaire du Comité d'entreprise de Tioxide à Calais. Vous savez que la société Tioxide rejette des effluents en mer qui sont proches du port de Calais. Avec le nouveau port, d'après le dessin qui nous a été présenté, nous ne savons pas si ce tuyau sera réellement concerné. Les salariés sont demandeurs d'une information précise, surtout combien cela va coûter et qui va payer.

M. TENIERE-BUCHOT.- Madame la Présidente, pouvez-vous répondre avec vos collègues à cette batterie de questions diverses ?

Mme MARQUAILLE.- Concernant la première question sur les activités industrielles et surtout les activités industrielles intraportuaires, je ne suis pas sûre de partager complètement votre analyse sur la crise des *subprimes* ; je pense que ce n'est pas seulement une crise de l'énergie, c'est aussi, me semble-t-il, une crise d'un système financier qui a montré ses faiblesses à cette occasion. C'est moins une question que vous posez... Vous attirez notre attention sur le type de développement qu'il faut promouvoir sur le port. Je crois que nous entendons cette remarque mais peut-être que sur ce sujet, sur

le plan développement des entreprises, la Chambre de commerce et d'industrie aurait peut-être quelques idées à émettre, parce qu'elle a été rédactrice de ce projet.

M. TENIERE-BUCHOT.- Monsieur Puissesseau, vous êtes sollicité mais vous pouvez prendre ou ne pas prendre la parole.

M. PUISSESSEAU.- Je vais dire deux mots, je ne vais pas me défiler... J'écoute avec beaucoup d'attention toutes les questions. Je ne prétends pas, ce soir, y répondre. Certaines pourront avoir des réponses très simples. Je ne partage pas toujours l'avis des intervenants mais on ne me demande pas mon avis.

En ce qui concerne le port, il est évident que si des activités peuvent être développées à l'intérieur des zones portuaires grâce à ce qui a été dit, je partage cet intérêt et, soyez en certains, nous ferons tout pour que cela arrive. Je n'ai rien à ajouter pour l'instant.

Mme MARQUAILLE.- Sur ce sujet, des entreprises existent déjà et je crois que le port sera, pour elles, une opportunité de développement et de consolidation de leur activité. Après, quels types d'activités vont s'installer ? Pour l'instant, il est prévu du transport de marchandises par des terminaux rouliers supplémentaires et du transport de voyageurs supplémentaires. Le sujet de l'extension portuaire est bien celui-là.

Pour ce qui concerne la gouvernance politique, vous avez raison, Monsieur, la loi de décentralisation a conduit les ports de Boulogne et de Calais à devenir ports régionaux depuis le 1^{er} janvier 2007 ; le port de Dunkerque est resté port autonome, donc un port toujours géré par l'État. Pour ce qui concerne les projets liés au développement du port, les activités sur le port et les équipements qui seront à prévoir sur le port, tous les partenaires que vous avez indiqués sont consultés, comme sont consultés tous les citoyens, mais ils sont invités, en tant que tels, à participer et à intervenir dans ces réunions. Bien évidemment, lorsque des projets concerneront le port dans son activité portuaire dont la Région est propriétaire, mais auront des incidences sur la ville de Calais, nous interpellons et ferons un tour de table pour un appel à projets avec la Ville de Calais ; il en sera de même pour la Communauté d'agglomération et les différentes collectivités. C'est toujours le cas, d'ailleurs ; dans tous nos projets qui sont à mettre en place et à promouvoir, tous les partenaires sont appelés à participer.

Sur ce sujet, le Président l'a dit, une réunion spécifique est prévue le 5 novembre. Bien entendu, rien n'interdit d'en parler aujourd'hui mais je ne crois pas pouvoir en dire plus que cela aujourd'hui. Simple, c'est une pratique habituelle au Conseil régional, nous avons en permanence des projets qui concernent les aggloms, les communautés de communes, les villes, et à chaque fois qu'il y en a, bien évidemment, nous ne les lançons que lorsque tout le monde est d'accord et prêt à contribuer, comme vous l'avez dit. Le dernier sujet que nous avons traité en séance plénière concernait des projets en bords à voie d'eau fluviaux ; nous avons décidé d'accompagner les agglomérations dans leurs projets. Notre politique en région est souvent d'accompagner les politiques locaux dans leurs projets, surtout lorsqu'ils s'inscrivent dans une vision globale. Notre vision globale dans le domaine des transports est de développer à la fois le maritime, le fluvial et le ferroviaire dans cette région.

Sur l'entreprise Tioxide et les problèmes de pollution, cela ne dépend pas de la Région, des normes sont définies par l'État... Je donnerai peut-être la parole à M. le sous-préfet, s'il le souhaite...

(M. le sous-préfet fait un signe négatif de la tête.)

Ce sont des questions très techniques...

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vais venir un peu à votre secours, aussi bien au représentant de l'État qu'à Madame la Présidente. Voilà une question très claire : Le port va modifier le tracé du tuyau d'évacuation des eaux de Tioxide ; qui va payer entre l'entreprise et ceux qui rendent nécessaire la modification du tracé du tuyau ? Cela mérite réflexion et peut-être de ne pas répondre dans l'immédiat ; il ne faut toutefois pas oublier la question, car elle est intéressante sur le plan de l'environnement et sur le plan financier. On comprend très bien le représentant du personnel d'avoir posé cette question.

Mme MARQUAILLE.- Monsieur Lalaut, apparemment, a des précisions à apporter à cette question technique.

M. LALAUT.- Si vous me le permettez, quelques précisions sur cet aspect important du projet.

Deux aspects peuvent être mis en avant. Premièrement, les études courantologiques et hydro-sédimentaires menées actuellement permettront à dire d'experts de préciser les secteurs qui pourront permettre de réimplanter le rejet Tioxide avec la moindre incidence. Bien entendu, derrière, il faudra vérifier ces incidences, comme pour tout projet de rejet en mer d'effluents polluants. Il existe des directives européennes et des directives de l'État très strictes pour ces rejets.

Deuxièmement, sur la prise en charge financière, je ne peux que, aujourd'hui, faire état de la règle qui est que ce rejet est autorisé sous la forme d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime révocable et que face à un projet, s'il se poursuit, après avoir été soumis à l'enquête publique, s'il est autorisé et devient un projet d'intérêt général, il appartient à l'occupant de prendre en charge les incidences du projet sur son ouvrage. Je voulais rappeler cette règle qui est la même pour tous.

Mme MARQUAILLE.- Cette réponse vous satisfait-elle ? En tout cas, les règles sont nationales et européennes ; cela ne fait pas partie des compétences régionales, c'est du domaine régalién de l'État.

M. TENIERE-BUCHOT.- Pas d'autre réaction de la part de la table du maître d'ouvrage ? (*Aucune.*)

Je vais juste, avant de vous repasser la parole, faire un point critique auprès de mes collègues membres de la Commission particulière. Dans les questions et réponses qui viennent d'avoir lieu, avez-vous une réaction d'oubli ou d'incompréhension que vous pourriez exprimer maintenant, de façon à rétablir l'équivalence entre les questions et les réponses ? Je me tourne vers mes éminents collègues. Je vois qu'ils dorment profondément... (*Rires.*)

Il faut toujours arriver par une méchanceté à réveiller...

M. PERDRIZET.- D'une façon générale, les questions sont beaucoup plus précises que lors de la séance de Calais et il sera plus facile d'y répondre. Je suis resté un peu sur ma faim sur une question qui me paraît difficile : celle de l'emploi lié aux industries proches du port. À Dunkerque, en même temps qu'un port, il y a eu de la sidérurgie, un certain nombre de choses. À Calais, il y a eu aussi des choses mais peut-être moins importantes. La question à se poser est : dans l'avenir, quels sont les secteurs dans lesquels on peut attirer du monde, parce que je pense que beaucoup de gens sont pour

attirer du monde, et quels atouts faut-il se donner pour réussir ? C'est vraiment une question importante pour le projet.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour cet apport. Pas d'autre réaction ? (*Aucune.*)

Dans ce cas, nous reprenons les échanges avec la salle.

M. LEGRAND.- Je suis Président de l'ADCNAM (Association de défense contre les nuisances et l'extension de l'aéroport de Marck). Je souhaitais revenir sur la question de l'ADECA, car il n'y a pas été répondu, mais je souhaitais surtout donner aux membres de la Commission quelques précisions qui me semblent indispensables. Il faut savoir que tout autour de la piste de l'aérodrome de Marck, il y a plusieurs milliers d'habitations. Actuellement, en bout de piste, un lotissement de 600 logements est en construction. Notre association a fait passer une pétition dans ce lotissement et nous avons obtenu 80 % de signatures des personnes présentes ; c'est important. De plus, il faut savoir que compte tenu de l'orientation de la piste et des vents dominants, les avions, pour décoller, sont obligés de survoler la commune de Marck, soit la ZUP de Calais, soit, s'ils virent sur leur droite, la zone industrielle avec plusieurs usines Seveso. C'est un danger important.

Je rappellerai, pour terminer et ne pas insister trop longtemps car ce n'est pas tout à fait l'objet du débat, que l'enquête de 2002 sur l'extension de la piste et un accroissement du trafic de l'aéroport précisait : « *l'orientation de la piste qui oblige à survoler la ville de Marck et la ZUP de Calais, le PEB (Plan d'exposition au bruit) n'est pas approuvé* ».

Je voulais préciser tout cela aux membres de la Commission pour que ce soit pris en compte lorsque l'on saura si, oui ou non, l'extension de l'aéroport fait partie du projet ou si c'est simplement un projet de Cap Calaisis.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour cette question qui a le mérite d'être précise.

M. GEST.- J'interviens pour les Verts du Calaisis. Je voudrais revenir sur le pourquoi de ce projet. Vous parlez d'une augmentation du trafic considérable ; j'ai lu que c'était de l'ordre de 60 % pour les passagers, les voitures, les camions, le fret d'ici 2050. Est-ce vraiment justifié, dans la mesure où il y a eu une forte baisse avec le *duty-free*, mais aussi une baisse importante des trafics depuis 2008 avec la crise ? Qu'est-ce qui permet de penser que d'ici 2050, on ira vers une telle augmentation des échanges avec l'Angleterre ? Chacun pense à l'importance de la crise écologique, on parle aujourd'hui de sobriété dans les déplacements, je crois que plus personne ne rit non plus quand on parle de décroissance ; je me fais l'avocat du diable mais ce projet n'est-il pas un peu fou ? Y a-t-il vraiment des choses qui justifient cela ?

Il me semble, en voyant le cahier d'acteur d'Eurotunnel, que ce n'est pas saturé avec le tunnel. Il me semble aussi que si l'on prend l'activité transmanche entre Calais et l'Angleterre, il faut la prendre dans sa globalité sur le littoral, parler du port de Boulogne, de Calais et de Dunkerque et qu'il y a là encore des possibilités importantes. Qu'est-ce qui vous permet de dire qu'on va avoir une telle augmentation dans les 30 années qui viennent ?

M. SOUBRY.- Je suis le président du Conseil de développement de la communauté d'agglomération. Pour mémoire, le Conseil de développement est composé de représentants de la société civile, acteurs socio-économiques, personnes qui travaillent autour de l'emploi, de la formation, les associations. Notre rôle est de donner une analyse et des avis que nous soumettons à la réflexion des élus.

Tout d'abord, globalement, le Conseil de développement qui a travaillé sur le document de la Région a manifesté une forte adhésion au projet. En effet, au travers de toutes les composantes, le point principal que nous avons évoqué est celui de l'emploi, dont on a beaucoup parlé ce soir. Je ne vais pas rappeler la situation du Calais en général et ses difficultés.

Pourquoi cela nous a-t-il semblé un projet particulièrement intéressant dans ce cadre ?

Premièrement, parce que le projet nous paraît dimensionné pour l'avenir. Effectivement, si l'on prend des situations actuelles - on parle de crise - qui sont celles des technologies actuelles, peut-être que des questions peuvent émerger mais on peut aussi faire des paris, avoir une dynamique d'avenir et estimer qu'il y aura des évolutions et que ces évolutions répondront à certaines questions.

Deuxièmement, le dimensionnement de ce projet nous a paru assurer son adaptabilité dans le temps, y compris aux activités telles qu'elles évolueront, tant au niveau du fret que de la logistique.

Nous avons tout de même une question et nous nous référons, si nous ne nous trompons pas mais nous n'avons pas retrouvé le texte, à un avis du Conseil économique et social régional dans lequel il apparaissait que les entreprises de la région n'avaient pas encore franchement en tête le fait qu'elles avaient une façade maritime et avaient tendance à utiliser pleinement les services des ports belges et hollandais : que va-t-on faire pour accompagner les entreprises de la région Nord - Pas de Calais dans l'appropriation de l'outil existant et de l'outil qui va se développer.

L'emploi autour des activités portuaires est un type d'emploi mais il existe d'autres types d'emplois : l'activité liée à l'hôtellerie, à la restauration et au tourisme. J'ai déjà eu le plaisir de rencontrer la Commission au mois de juin ; quand j'avais posé la question que je vais évoquer maintenant, ils m'avaient dit : « *que faites-vous, vous, les Calaisiens, pour attirer les passagers vers Calais ?* » On voit quand même que quelque chose est fait, une réflexion et une cohérence autour de ce que l'on appelle « *projet d'excellence territoriale* », qui vise à vitaliser et à amener la ville vivante vers le port.

Je souhaite que de façon plus claire, dans le projet Port 2015, on voie apparaître la structuration des circuits et des passagers pour les amener aussi à proximité de la ville. Un des slogans pour attirer sur Calais a toujours été : « *l'Angleterre via Calais* » ; effectivement, cela va vite. Il faudrait que le « *via* » dure au moins un repas et le temps d'une visite du musée de la dentelle et je ne parle pas des autres plaisirs de toute la région calaisienne.

Si on arrive en 2015, le jour de l'inauguration, avec ce que l'on vient de voir sur le port de Boulogne, on aura tout perdu. « *La Voix du Nord* », « *Nord Littoral* », « *La Semaine dans le Boulonnais* », le 19 septembre, une grande photo : « *direction A16* » ; les commentaires étaient : « *on attire les passagers en dehors de Boulogne le plus vite possible* ». Des interrogations sur la structuration qui permettra de faire en sorte que les passagers, les touristes qui souhaitent s'arrêter parce qu'on leur aura proposé quelque chose, soient naturellement amenés vers la ville.

On a aussi, sur le plan de la notion de projet, une réflexion sur la dynamique. Ces dynamiques entraînent un grand projet Calais Port 2015. On a déjà connu, dans le Calais, un grand projet : celui du tunnel. On sait que cette dynamique entraîne de la dynamique, c'est-à-dire que le projet entraîne des projets. Parmi les membres du Conseil qui étaient acteurs au moment de la construction du tunnel, une réflexion assez partagée prend le dessus : a-t-on fait au moment du tunnel tout ce qu'il fallait pour accompagner les projets qui émergeaient autour du projet ?

Calais Port 2015 n'est pas une boîte de Pandore dans laquelle on peut tout mettre. On a entendu parler de création d'emploi durable, de projet d'éolienne... Ce sont peut-être des projets qui peuvent émerger mais qui ne sont pas forcément à inclure dans Calais Port 2015. Toutefois, que tous ces projets qui émergent, on soit capable de les analyser et de les accompagner. Si on prend la référence Calais Port 2015, il y aura également un problème à gérer : celui des emplois qui vont être générés par la construction ; je ne parle pas là des emplois durables sur l'activité portuaire et hôtellerie, restauration, tourisme. C'est aussi un problème rencontré au moment d'Eurotunnel : pour cette part d'emplois générés par la construction, les sorties de construction ont été très difficiles à gérer.

Enfin, j'ai une dernière question qui s'adresse à la Région. Le Conseil régional a lancé un appel d'offres fin 2008 sur une analyse socio-économique et financière de Calais Port 2015. J'ai trouvé l'avis de l'appel d'offres mais je n'ai pas trouvé l'avis d'attribution. On a parlé à plusieurs reprises ce soir d'impact socio-économique ; si une telle enquête a été menée, j'aimerais savoir si elle est disponible.

Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Je ne vois pas d'autre question, donc je vais demander à la table du maître d'ouvrage de réagir.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur le Président. Une fois pour toutes, l'aéroport de Marck ne fait pas partie du projet Calais 2015 ; c'est un autre sujet qu'il faut traiter avec le Président de l'agglomération, mais je crois qu'il s'est exprimé tout à l'heure.

Merci, Monsieur, pour votre contribution, parce que c'est autant une contribution que des questions. Pour ce qui concerne la pertinence de ce projet, les analyses que nous avons sur les trafics nous permettent-elles de dire qu'il y a une demande et que nous avons besoin de ce projet Calais 2015 ? Une expertise a été menée en région ; sur ce sujet, je vais donner la parole à M. Duparc, qui est directeur adjoint au port.

M. DUPARC.- Effectivement, la Commission nationale du débat public, dans sa délibération, avait demandé que les études de trafic soient actualisées par rapport à ce qui avait été étudié lors de la phase initiale du projet par la Chambre de commerce et d'industrie. Nous avons donc fait une révision de ces prévisions sur la base d'études prospectives nationales et internationales. Les conclusions ont été celles inscrites dans le dossier du débat. M. Meyer, qui a été responsable de ce travail avec nous, donnera toutes les précisions.

Je précise également, pour l'analyse socio-économique et financière du projet, que c'est une composante possible du dossier d'enquête publique et de l'impact du projet. Si la Région décide de poursuivre le projet à l'issue du débat public, cette analyse, ainsi que les études, devront être menées par le cabinet CATRAM et par M. Meyer qui est son représentant. Je lui passe la parole pour qu'il précise à l'assistance les facteurs d'évolution du trafic en 2030 et 2050 et ce qui nous a conduits aux prévisions inscrites dans le dossier du débat.

M. MEYER.- Merci, Monsieur Duparc. Je voudrais tout d'abord, pour éclairer cette question, évoquer un point du passé. Quand Madame la Vice-présidente nous a fait le premier exposé, vous avez pu voir une courbe qui montrait en bleu et en rouge l'évolution historique des trafics de fret et de passagers de Calais. Vous avez pu voir que la courbe du fret montait pratiquement sans discontinuer, à cette réserve

près qu'il y a eu un infléchissement à divers moments de l'histoire, temporaire, et notamment en 2008, où il y a eu un infléchissement lié à la crise.

Quant au trafic de passagers, on a pu voir qu'il s'est passablement effrité pour passer d'environ 20 millions de voyageurs aux 11 millions actuels. C'est à interpréter avec une certaine finesse, parce que les 11 millions de passagers dont on parle aujourd'hui ne sont pas du tout ceux que vous pouviez voir au moment où ce trafic a culminé numériquement, en 1999, quand le *duty-free* a été supprimé.

En fait, l'économie des compagnies maritimes, à l'époque, reposait très largement sur les recettes de *duty-free* et, par conséquent, elles pouvaient se permettre de vendre des passages, notamment pour les passagers piétons, qui passaient sans voiture, à des prix négligeables, parfois nuls. Une compagnie a même offert une livre par passager traversant ; c'est anecdotique mais cela montre bien le climat de l'époque, où l'on avait beaucoup de voyageurs qui passaient mais avec, pour les compagnies maritimes, des recettes relativement limitées et un impact sur le port très faible par rapport à celui lié aux passagers d'aujourd'hui, qui sont essentiellement motorisés, qui traversent avec leur voiture, parfois dans des autocars... Ce sont des passagers qui impliquent un passage portuaire beaucoup plus lourd aujourd'hui.

En revanche, comme vous le constatez, la courbe bleue reste globalement ascendante. C'est de cela que je voudrais vous parler maintenant, ainsi que des voyageurs, éclairer un peu l'avenir.

Qu'est-ce que l'avenir, pour nous ? D'abord, le projet Calais Port 2015 est un projet à très long terme, un projet très ambitieux, qui peut se développer sur des dizaines d'années, de façon, au demeurant, assez flexible, selon ce que le futur sera exactement, ce que personne ne sait, par définition. Cela dit, nous nous sommes donc adressés, pour essayer de dimensionner les avenir possibles, à des études prospectives, études qui s'adressent au très long terme et qui essaient de mesurer des tendances lourdes et de les extrapoler sur la base d'un certain nombre de facteurs dont on peut essayer d'analyser le comportement sur le long terme.

Nous nous sommes notamment intéressés à un certain nombre d'études prospectives, dont la dernière est sortie dans les premiers mois de l'année 2009, réalisée essentiellement en 2008, et s'appelle « *l'étude Transvision* », étude européenne de très haut niveau, de 1 200 pages, en deux tomes. Cette étude, comme les précédentes, montre un certain nombre de choses et notamment que les populations, sur le plan démographique, françaises et surtout britanniques sont promises à un développement très important si on les compare au développement des populations d'autres pays européens. L'accroissement démographique de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Irlande est en positif pratiquement ce que l'évolution des populations de tous les autres pays de l'Union européenne serait en négatif, avec soit de très faibles croissances, soit des décroissances pour un certain nombre de pays.

C'est déjà un élément qui explique que la mobilité va augmenter de façon significative sur le long terme, ainsi que les besoins d'importation du Royaume-Uni, puisqu'on sait que ce dernier s'est passablement désindustrialisé et importe énormément de produits pour la subsistance et les besoins de sa population. On a vu les trafics de marchandises augmenter essentiellement au rythme du développement de l'Union européenne. À chaque élargissement de l'Union européenne, on a vu un nouvel élan de croissance. Or, on sait que l'élargissement de l'Union européenne n'est pas achevé.

Par ailleurs, vous savez que dans le trafic transmanche, la population britannique représente l'essentiel, près des trois quarts, de la population qui traverse. Cette population va également vieillir et les populations qui resteront en bonne santé, à un âge relativement avancé, retraitées, avec des loisirs, vont avoir tendance à se déplacer davantage. C'est une autre tendance lourde qui explique que l'on prévoit des augmentations très sensibles des déplacements de voyageurs sur l'axe transmanche. Cet axe transmanche sera un axe fondamental dans les déplacements de l'Union européenne.

D'autres éléments sont développés dans le cadre du projet Calais Port 2015 : une tendance montante qui pousse à développer de nouveaux modes de transport doux par rapport au transport routier et à essayer de reporter sur les modes massifiés, lorsque c'est possible, le train certes, mais aussi le cabotage, donc le cabotage maritime de marchandises unitisées, marchandises nobles, contrairement au trafic de cabotage déjà très largement développé dans l'Union européenne, c'est-à-dire tout ce qui est vrac liquide et solide ; aujourd'hui, l'enjeu est de développer le cabotage de conteneurs, de caisses mobiles, d'unités de remorques. Ce sont des trafics dont nous sentons qu'ils vont véritablement décoller dans les 10 prochaines années. Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour toutes ces explications très utiles. La Commission particulière a fait la même démarche que ce qui vient de nous être rappelé auprès du port de Douvres. Nous espérons avoir, dans une séance prochaine, une intervention sur le même sujet, non pas pour mettre l'un vis-à-vis de l'autre en contradiction mais pour montrer une autre vision, celle des Anglais vis-à-vis de ces prévisions de trafic. Nous savons, et c'est quand même un premier point important, qu'eux aussi réfléchissent à deux fois pour savoir quel va être l'avenir du trafic. Les questions posées tout à l'heure sont également leurs questions. Je pense que nous aurons l'occasion de revenir sur ces aspects prévisionnels. Avez-vous des questions ?

M. PERDRIZET.- J'avais une question pour M. Soubry. J'ai été tout à fait intéressé par ses propos et je me disais qu'il vaudrait peut-être la peine qu'il y ait un cahier d'acteur sur les thématiques qu'il a exposées. Cette question s'adresse au Conseil de développement.

M. TENIERE-BUCHOT.- Comme il y a un *verbatim*, le travail est quasiment fait... Il n'y a plus qu'à sortir le discours qui a été fait.

M. SOUBRY.- L'écriture du cahier d'acteur se termine demain soir.

M. TENIERE-BUCHOT.- Formidable ! Madame Marquaille ou Madame le Maire, vous avez peut-être un commentaire ?

Mme MARQUAILLE.- Non, je crois que tout a été dit ; des réponses très précises ont été apportées par les experts.

Mme BOUCHART.- J'avais un point important à ajouter concernant ce qui vient d'être dit par le Président du Conseil de développement. Monsieur, vous parliez il y a quelques minutes d'un point d'histoire ; je vais vous en raconter un autre.

J'ai été élue conseillère régionale en 2004 et ce projet, depuis la décentralisation, a toujours été soutenu par la conseillère régionale que j'étais auprès de mes amis du groupe que je représente ce soir, mais j'ai été maire il y a 18 mois, avec une équipe qui a mis en place, en septembre dernier, il y a juste un an, à travers l'étude de la communauté d'agglomération du Calaisis, le projet de l'excellence territoriale.

Je sais qu'il y a beaucoup d'attentes et que depuis 18 mois, nous avons fait beaucoup d'efforts et d'avancées dans le domaine, puisque nous sommes maintenant aux commandes, de la liaison entre le port et la ville. Nous sommes effectivement en plein travail sur le sujet ; l'étude urbaine est lancée, est en cours de traitement - il est important de faire passer le message -, de la même façon que l'étude sur le projet de l'excellence territoriale a très bien avancé.

Je sais que certains, même de la commission, sont impatients, parce qu'ils veulent que nous dévoiliions et que nous allions plus loin dans notre vision, qu'elle soit plus précise, sur ce que nous souhaitons entre le port et la ville. La seule chose que je puisse dire aujourd'hui, c'est que les choses sont lancées au niveau du développement pour que le port s'intègre dans la ville et que la ville ne soit plus dos au port. Toute la stratégie, aujourd'hui, avec ce projet ambitieux, est effectivement d'amener les personnes qui sortent du port dans le territoire et, plus particulièrement, la ville et l'agglomération.

Je pense que vous êtes aussi associés à cette démarche à un moment donné, pour que nous puissions échanger notre point de vue entre les élus, l'étude et les experts en développement économique, puisque vous en êtes, afin que nous puissions très rapidement voir comment nous lions les choses. Il y a l'étude urbaine, le dossier de l'excellence territoriale, le port, les projets de développement de la ville, mais aussi ceux de l'agglomération. Nous avons, en quelques mois, fait beaucoup de réalisations et j'aimerais qu'il soit signalé dans ce débat que ce n'est pas un manque de volonté de la collectivité de ne pas afficher clairement ses projets précisément rue par rue ; nous sommes en pleine phase de proposition et il nous faut quelques étapes de validation.

Il est sûr que le projet Calais Port 2015 sera en phase avec le développement de la ville et du projet de l'excellence territoriale porté par l'agglomération. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. J'allais provoquer la salle en disant que jusqu'à présent, elle s'était exprimée à travers essentiellement des messieurs. Or, je vois une dame, à qui je passe la parole.

Mme BOURGEOIS.- Je suis conseillère régionale de groupe des Verts. Je voudrais vous dire que le mouvement régional des Verts va faire un cahier d'acteur et va donc contribuer à ce débat.

Je souhaiterais tout de même faire quelques premières observations. Nous allons dépenser des centaines de millions d'euros pour réaliser un projet pharaonique, un projet d'envergure. Nous sommes très sensibles aux arguments liés aux impacts économiques et en termes d'emploi. Cela dit - la question a été posée mais elle me paraît importante -, quels emplois ? Et surtout, si nous ne voulons pas que cette réalisation soit une réalisation hors-sol, les emplois, cela se prépare, notamment en termes de formation. Je pense que la question n'a pas été posée, mais qu'elle se posera.

Nous allons réaliser un projet pharaonique qui repose sur des évaluations qui, pour nous, à l'heure actuelle, sont toujours aléatoires, dans un contexte de crise mondiale qui, selon les experts, n'est pas conjoncturel et surtout compte tenu de la déplétion de l'énergie fossile, de l'augmentation à long terme du coût de cette énergie et, de ce fait, d'un retour probable à une économie de circuit court au cours du XXI^e siècle. Nous ne nous opposons pas à un projet de rénovation et de développement du port de Calais, bien au contraire, mais si nous voulons vraiment être en phase avec les réalités du monde de demain, nous devons avant tout être un port exemplaire pour le développement durable et pour le respect de l'environnement.

Cela a été évoqué plusieurs fois, mais il ne faut pas que cela ne reste que des mots. Il y a beaucoup de choses derrière cela.

Dans le cadre de ce projet, nous souhaiterions que le port de Calais se distingue des autres ports français et européens par une intégration exemplaire, dès sa conception, de l'environnement et du développement durable, telle qu'elle est préconisée par le code des pratiques environnementales de l'EcoPorts Foundation. Cela inclut une approche en termes de HQE, une gestion plus sobre de l'énergie, une autonomie énergétique, le recyclage des déchets, la généralisation de l'écologie industrielle, une meilleure gestion des sédiments pollués, mais aussi la restauration d'une bonne interface ville et port - cela a été évoqué - qui est, dans ce cadre, très encouragée, d'où la nécessité d'une coopération étroite entre la Ville et le port.

Mais pour être exemplaire, il ne suffit pas de s'engager dans cette démarche écoport, il faut aller plus loin, il faut aller jusqu'à la certification et cela à un coût. Si nous voulons être exemplaires pour le développement durable et le respect de l'environnement, si nous voulons inventer le port de demain, plus écologique, plus tourné vers la ville, dans un développement harmonieux, qui intègre toutes les propositions du Grenelle de la mer et qui s'engage dans une dynamique de gestion intégrée de ces zones côtières qui sont des endroits magiques, nous le savons bien, mais ô combien fragiles, il faut s'engager bien plus loin dans cette démarche d'intégration de l'environnement et du développement durable et cela a un coût. Serons-nous en mesure d'intégrer ce coût ? Je pose d'ores et déjà la question.

En tout cas, pour nous, le groupe des Verts, c'est quelque chose d'essentiel. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Madame, pour cette déclaration. Certaines personnes seraient-elles frustrées de ne pas avoir pu prendre un micro à un moment donné précédent ?

M. CLOUET.- Je suis salarié de la dentelle de Calais et m'étais exprimé lors de la précédente réunion. Cette fois, j'ai une question : ne pensez-vous pas que le manque de développement d'infrastructures en Angleterre est un frein au développement du port de Calais ?

Je m'explique... Lorsqu'on prend le tunnel ou le bateau, on arrive à Douvres, ville du Kent qui est un peu l'équivalent de la Sologne en France. Pour se rendre dans les centres industriels et les centres d'habitation, il faut prendre l'autoroute M20, qui est souvent saturée, puis le Dartford Tunnel, avec une queue phénoménale, puis le périphérique à Londres, la M25, qui est l'équivalent du périphérique à Paris, qui est complètement saturé ; si on veut aller dans le nord, à Birmingham, Nottingham, Liverpool, Manchester, il faut prendre la M1 qui est également saturée. A-t-on l'intention de demander à nos amis anglais s'ils ont des projets de développement de leurs infrastructures routières ?

M. VERON.- Je suis, professionnellement cheminot SNCF, subsidiairement élu municipal et élu communautaire. Une question me vient à l'esprit par rapport aux réponses formulées par Mme Marquaille, notamment sur l'importance du report modal des futurs trafics envisagés et des perspectives à l'horizon 2030. Je note qu'en gros, on ne vise que 10 % du transport routier actuel ; pourquoi ? Pourquoi, dans le cadre d'un développement durable dont on parle tant aujourd'hui, ne vise-t-on qu'un report modal de 10 %.

Par ailleurs, comment, sur cette base visée, va-t-on traiter le trafic avec les installations actuelles ? La voie mer, décrite dans le document, actuellement, ne permet pas d'absorber... J'ai fait une estimation du nombre de circulations ferroviaires que cela représenterait et, en gros, j'arrive à une estimation de 15 trains/jour. Comment pourra-t-on traiter ce trafic ?

Dans le document, on parle d'un éventuel raccordement à la ligne Calais-Dunkerque ; c'est à beaucoup plus long terme. Vous avez dit que le Conseil régional viserait, dans un premier temps, sur cet axe de modernisation de Calais-Dunkerque, l'électrification. Je pense qu'il faut passer tout de suite au doublement de voie, ce qui est possible puisque cette voie unique est une ancienne double voie ; les emprises actuelles permettent de reposer une deuxième voie. Il faut donc faire tout de suite une double voie Dunkerque-Calais, reliée directement au port, le plus rapidement possible. En effet, ce n'est pas par l'emprunt de la gare de Calais-ville que l'on pourra passer 15 trains à charge et il faudra bien repasser avec les 15 trains à vide.

Par ailleurs, la capacité de stockage sur le terre-plein du port. J'estime que le délai est de quatre heures pour décharger un train d'unité de transport multimodal, donc un certain nombre de voies sont nécessaires pour absorber les 15 trains. Cela me semble, pour l'instant, techniquement, assez nébuleux.

Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci d'avoir apporté un peu de clarté par votre intervention. Il faudra sans doute y revenir.

M. RADENNE.- À propos du doublement de la voie, M. Veron dit qu'actuellement, il existe encore la place physique. Monsieur Mailly, le lotissement rue Guérin est-il le long de la voie ou y a-t-il cinq ou six mètres disponibles ?

M. MAILLY.- J'ai du mal à vous répondre...

M. RADENNE.- Ensuite, quand nous prenons le dernier passage à niveau - je ne sais pas s'il est sur Marck ou sur Calais - pour prendre la rue du Beaumarais, quand nous prenons cette rue, les maisons sont contre la voie de chemin de fer. Je ne pense pas qu'il y a physiquement, géométriquement, aujourd'hui, la place pour faire passer les deux voies à côté de l'ancienne, mais il faudrait aller voir sur place.

M. TENIERE-BUCHOT.- Tout à fait ; cela fait partie des choses qu'il faut éclaircir petit à petit.

Mme MARQUAILLE.- Sur ces propos sur le ferroviaire, je pense que nous n'avons pas besoin de doubler la voie, nous avons besoin de tronçons de voie double pour que la voie soit plus performante et que les trains puissent se croiser. Dans le projet, il n'est pas prévu de doublement de la voie mais une voie double sur certaines zones, de façon à ce que les trains puissent se croiser et qu'il y ait une plus grande facilité de circulation.

Sur les tronçons qu'il est prévu de doubler, ils ne sont pas dans les secteurs urbains, bien évidemment, mais en rase campagne. Je pense qu'une quinzaine de kilomètres sur les 34 ou 35 kilomètres de la liaison entre Calais et Dunkerque nécessiteront un doublement. Effectivement, il n'y a pas la place de doubler la voie partout, mais il y a des espaces où il faudra le faire pour que la voie soit plus performante et pour que les TER, qui sont très peu nombreux... C'est un des rares secteurs de la région où nous sommes obligés de mettre en place une liaison routière TER pour que nous puissions passer

des trains en nombre plus important pour les voyageurs aussi. Ce n'est pas un doublement, mais ce sont des endroits où il sera possible de se croiser.

Quant au raccordement du port à la ligne Calais-Dunkerque, il fait partie du projet et est inscrit dans le contrat de projets 2007-2013 ; ce n'est pas un projet éloigné dans le temps, il est imminent, comme c'est le cas pour les trois ports. En effet, dans le contrat de projets, nous avons inscrit le raccordement des trois ports au ferroviaire. D'emblée, il nous paraissait essentiel de le faire pour qu'il n'y ait pas que de la circulation de camions qui arrivent et partent de nos trois ports. C'est vrai aussi pour le port de Calais.

Pour ce qui est des liaisons routières en Angleterre, il faudra interroger les Anglais sur ce sujet ; la réponse ne nous appartient pas. En revanche, récemment, en 2007, si je ne me trompe pas, les Anglais ont réalisé une voie à grande vitesse jusqu'à Londres ; cela n'existait pas jusqu'à présent. L'Eurostar, lorsqu'il arrivait en Angleterre, empruntait une voie classique et le temps de parcours était beaucoup plus long. Sur les routes, il faudra leur poser la question, mais sur le ferroviaire et la grande vitesse ferroviaire, il est clair qu'ils ont fait d'ores et déjà un effort important pour que l'accès à Londres depuis Paris, Calais et la région Nord - Pas de Calais soit beaucoup plus rapide.

Madame Bourgeois, je crois que c'était une déclaration que vous faisiez, que nous entendons bien évidemment. Beaucoup de réponses avaient déjà été évoquées, en particulier sur la liaison ville-port. Sur les déplacements, M. Meyer avait donné le point de vue des experts. Je vais modestement dire le sentiment que j'ai sur les perspectives de déplacement des gens ; j'ai plutôt le sentiment que l'espace mondial se rétrécit considérablement et que les gens se déplacent de plus en plus facilement. Je n'ai pas le sentiment, malgré la crise pétrolière et la crise financière, que les gens se déplacent moins. Quand j'observe ce qui se passe sur le territoire de la région Nord - Pas de Calais, la fréquentation, en particulier des TER, est en accroissement considérable, puisque nous sommes sur une pente d'accroissement de la fréquentation des TER de l'ordre de 8 %. Je pense que cela signifie que les gens ne se déplacent pas moins mais autrement, d'où l'importance de leur offrir des moyens de transport alternatifs à la route. Je crois que c'est ce que nous faisons à travers ce projet Calais Port 2015 en développant à la fois le portuaire, le cabotage, le fluvial et le ferroviaire.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vois la fatigue s'installer petit à petit... Je vais demander une dernière fois, pour qu'on ne me le reproche pas, si d'aucuns parmi vous souhaitent intervenir.

M. SARTORIUS.- Ma question sera assez simple. Aujourd'hui, en l'état actuel du projet, avez-vous des engagements par rapport à des sociétés du domaine privé qui envisagent des activités par rapport à cette extension du port ?

Mme MARQUAILLE.- On revient à une question évoquée tout à l'heure : quelles activités sur le port de Calais ? La comparaison a été faite avec le port de Dunkerque. Cela dit, la géographie du port de Calais n'est pas la même que celle du port de Dunkerque et je pense que s'il y a des espaces de développement des entreprises, ils ne sont pas sur le territoire du port qui nous appartient. Sur le territoire du port, y compris dans les extensions prévues, il n'est pas prévu d'espaces importants qui permettent le développement de très nombreuses entreprises. En revanche, il y a, à proximité, Monsieur le Président de l'agglomération, des zones d'activité autour du port.

Le port est un outil pour la mobilité des marchandises et des personnes. Il est prévu de permettre des appointements de navires qui sont de dimensions beaucoup plus importantes, puisque le bassin Ravisse, qui est le bassin le plus achevé, la dernière extension que nous avons faite, ne permet plus de développement dans l'accueil de bateaux plus importants et plus longs. Il est prévu une extension qui permettra que des bateaux plus importants, à la fois pour le transport des marchandises et le transport des voyageurs, puissent être accueillis dans le port de Calais.

Pour ce qui concerne les marchandises, les perspectives de développement - M. Meyer l'a indiqué tout à l'heure - sont plutôt sur des marchandises qu'on appelle « *non accompagnées* », qui, souvent, ont vocation à voyager beaucoup plus loin que la liaison entre l'Angleterre et la France et à aller vers les régions nordiques, beaucoup plus éloignées, en particulier. Le projet Calais Port 2015 en lui-même est vraiment un projet portuaire pour accueillir des bateaux plus capacitaires, qui répondent, nous semble-t-il, au vu des études que nous avons, à une demande de mobilité à la fois des marchandises et des personnes.

Pour ce qui est des entreprises, je pense qu'elles ne font pas partie du projet Calais 2015. En revanche, elles pourront faire partie du développement des zones d'activité voisines. Je pense que la contribution du Comité de développement qui s'est exprimé sera éclairante sur ce sujet.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vais vous proposer de clore la réunion.

Je voudrais simplement remercier tous ceux et toutes celles qui ont pris la parole, qui ont fait des déclarations, dans la mesure où cela nous a semblé, aux uns et aux autres, derrière cette table, très constructif et très bien argumenté. Or, nous recherchons, dans le débat, la qualité des arguments et leur diversité. Je crois que cette soirée était, de ce point de vue, tout à fait exemplaire.

La prochaine réunion que nous organisons aura lieu lundi 5 octobre à Frethun. Cette réunion sera un peu différente, puisqu'elle n'est pas thématique mais multithème et dite d'expression ; c'est l'occasion pour certains rédacteurs de cahiers d'acteurs de prendre la parole et c'est aussi une règle du jeu légèrement différente, complémentaire à celle utilisée la dernière fois à Calais et ce soir à Marck, puisqu'on demande d'emblée à la salle de poser des questions, notamment si ces questions ne sont pas répertoriées d'une manière claire dans le document de base que constitue le Dossier du débat. Cela permet de faire la « preuve par neuf » de l'opération qui consiste à expliquer, ce qui est tout à fait nécessaire mais pas suffisant, le Dossier du débat ; cela permet de le compléter, de montrer qu'il a peut-être certaines lacunes et d'apporter un peu plus d'éclairage sur ce projet.

Bien entendu, vous êtes tous les bienvenus à cette réunion de Frethun, aux mêmes horaires qu'aujourd'hui, 19 heures 30. Cela permettra, j'espère, de donner plus d'importance à des points de vue différents de ceux du maître d'ouvrage, celui-ci étant, bien entendu, présent pour essayer de répondre immédiatement ou avec un différé aux questions posées.

Merci d'avance de participer de manière un peu différente et la plus dynamique possible à cette expérience complémentaire.

Vous avez eu, en entrant dans cette salle, pour la plupart, une feuille qui donnait le programme de la soirée. En bas de cette feuille, il y a une petite enquête qui, si vous voulez bien y répondre, nous permet d'améliorer sans dépenser trop d'argent la promotion de ces réunions et de savoir quels sont les supports médiatiques les plus efficaces pour tenir au courant la population qui participe à ces réunions. Si vous avez le temps et l'envie, merci de détacher la partie inférieure de ces feuilles qui vous demande comment vous avez été informés de l'existence de cette réunion de ce soir et qui nous permet d'appuyer les supports les plus efficaces.

Il y a enfin, pour ceux qui auraient particulièrement soif mais surtout envie de partager quelques paroles avec leurs voisins ou des connaissances qu'ils retrouveraient dans la salle, un moment important, une espèce de « troisième mi-temps » entre le maître d'ouvrage d'un côté et ses détracteurs de l'autre. C'est une bonne façon de terminer la soirée. Je vous préviens, ce n'est pas grandiose sur le plan des frais engagés, c'est minimaliste, mais liquide tout de même.

Merci beaucoup et à lundi prochain. (*Applaudissements.*)

La séance est levée à 22 heures 03.