

# DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

Réunion publique du jeudi 5 novembre 2009 – Eurotunnel

Coquelles

*La séance est ouverte à 19 heures 37 sous la présidence de M. Ténrière-Buchot, Président de la commission particulière de débat public.*

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Mesdames, Messieurs, je vous souhaite le bonsoir. Merci d'être venus, comme d'habitude, très nombreux.

Je vais ouvrir maintenant notre réunion, qui est la dernière réunion thématique, qui va donc présenter, mais j'en dirai un mot tout à l'heure, les derniers chapitres qui n'ont pas été encore examinés dans le dossier du débat du maître d'ouvrage.

Monsieur le maire de Coquelles, Michel Hamy, va nous accueillir.

**M. HAMY.**- Mesdames et Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs les élus - je ne vais pas tous vous nommer parce que vous êtes très nombreux ce soir -, Mesdames et Messieurs, bonsoir à tous. Je vous souhaite la bienvenue à Coquelles.

Merci à la Commission de débat public Calais Port 2015 d'être venue jusqu'à nous pour nous présenter ce projet. Merci à vous tous d'être venus ce soir assister si nombreux à cette réunion.

Je souhaite que vous puissiez partir de celle-ci en disposant de l'information la plus exhaustive possible et que vos remarques pertinentes soient prises en compte, qu'elles permettent d'aménager, de mettre en valeur ce projet, que tous les aspects, même ceux dits « complémentaires » et qui ont trait notamment à l'amélioration de l'offre dans les domaines touristiques, soient bien examinés.

Ce territoire possède un réel potentiel urbain, rural, et il nous faut être ambitieux dans toutes les thématiques. Calais Port 2015 constitue un tournant stratégique majeur pour le territoire et une chance à saisir pour son avenir. Il contribuera assurément à façonner l'image du Calaisis mais également de l'ensemble du littoral dans le sens d'une plus grande modernité et une chance à saisir pour son avenir.

Loin d'exacerber les rivalités qui sont, nous le savons, des facteurs d'affaiblissement, il générera, au contraire, des synergies nouvelles dont profitera le tissu économique social et culturel du département et de la région. Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Monsieur le Maire et merci de nous accueillir dans cette salle qui est tout à fait à la dimension de ce débat et qui permet à tout le monde d'être assis convenablement, ce qui n'a pas toujours été le cas. Nous essayons à chaque fois de trouver une salle bien proportionnée.

Je souhaite dire vraiment très peu de mots, de façon à ne pas alourdir un ordre du jour assez dense, comme vous avez pu le voir. Vous aviez à l'entrée de la salle, et je le dis pour ceux qui auraient été un peu distraits, une feuille où sont indiquées les heures auxquelles, normalement, tel ou tel sujet

doit être abordé. On va essayer de suivre le mieux possible cet horaire, cet ordre du jour ; j'ai bien dit qu'on allait essayer, parce que ce qui compte c'est quand même ce qui se dit et non pas uniquement l'horaire qu'on doit observer, respecter.

Sur cette table, juste à l'entrée, et c'est ce que je voudrais simplement commenter, vous avez un Journal du débat qui est l'œuvre de la Commission particulière du débat public que vous avez derrière cette table, qui permet de faire un peu le point sur ce qui s'est passé jusqu'à présent. En page 2, vous avez de magnifiques camemberts coupés en tranches qui vous permettent de voir qu'il y a eu beaucoup de consultations sur notre site, beaucoup de questions/réponses qui sont déjà traitées par nature ; une analyse est faite en grands thèmes de ces questions/réponses.

Les principes du débat sont rappelés. Ces principes correspondent au mot « étain », comme les gobelets des temps anciens : équivalence, transparence, argumentation, indépendance et neutralité, ce qui forme l'acrostiche « étain ». Si je rappelle cela, c'est que cela permet tout de même de s'y retrouver dans l'intérêt et dans le respect des principes qu'un débat doit observer ; j'espère qu'on peut y arriver en faisant attention à chacun de ces points.

Dans la dernière page, on rappelle que nous avons une couverture de presse très importante jusqu'à présent et on en remercie les médias, ainsi que des petites modifications de calendrier pour les trois dernières séances, à savoir celle du 9 et du 10 novembre. Au départ, il n'y avait qu'une réunion d'expression et vu le très grand nombre de cahiers d'acteurs... Vous avez vu, toujours sur cette table à l'entrée, que les numéros vont jusqu'à 27 ; il n'y a pas encore les 27 cahiers d'acteurs, il y a des trous, mais il y en a beaucoup plus que ce qu'on pensait au départ. C'est une très bonne chose ; on pense d'ailleurs dépasser la trentaine. On peut se réjouir de la participation des uns et des autres qui permet d'avoir un peu tous les points de vue.

Notre clôture a lieu le 16 novembre - cela n'a pas changé - à l'Hôtel de Ville de Calais. Cela permet de bien augurer de ce qui sera cette dernière séance qui permettra de faire une synthèse et quelques recommandations provisoires, puisque l'ensemble des travaux sera remis à la commission nationale qui devrait les examiner - j'en ai eu ce matin la confirmation - le mercredi 6 janvier. Cela devrait permettre de tenir les délais qui avaient été annoncés, c'est-à-dire que le maître d'ouvrage devrait, dans les derniers jours de janvier, en tous les cas avant le mois de février, obtenir l'indication de ce qu'on appelle le « bilan », c'est-à-dire ce qu'on doit penser sur l'ensemble des travaux de débats qui ont été conduits jusqu'à leur terme, de façon à savoir s'il souhaite continuer vers l'enquête publique ou s'il souhaite arrêter.

Je devine qu'il souhaitera continuer, mais, enfin, on doit poser la question.

Nous abordons maintenant la quatrième séance thématique ; c'est pour cette raison que nous allons continuer et terminer la lecture commune du dossier du débat. Ce dossier du débat n'avait pas abordé :

- les aspects de justification et argumentation technique du projet et c'est ce qui sera présenté tout à l'heure par M. François et M. Puissesseau ;
- les aspects de prévision du trafic ; Mme Bouchart prendra la parole à ce moment-là ;
- les aspects financiers et la gouvernance qui sont les derniers chapitres qui n'ont pas encore été abordés, encore qu'ils ont été évoqués plusieurs fois.

Ensuite, il y aura des échanges avec la salle, puis quelques cahiers d'acteurs seront présentés. Le cahier d'Eurotunnel, mais je le repréciserai à ce moment-là. Des cahiers anglais : c'est l'occasion de saluer nos amis anglais qui se sont déplacés pour présenter à la fois les réflexions du Port de Douvres, les réflexions du Comté de Douvres et son correspondant en France, Cap Calaisis. Il y aura là un certain nombre d'ajouts à ce qui a été présenté jusqu'à présent avec cette présence anglaise qui est tout à fait appréciable et que je remercie particulièrement.

Je voudrais dire que ces remerciements vont jusqu'à la décoration qu'il y a sur les étiquettes de ces bouteilles d'eau, puisque vous remarquerez qu'on y a fait figurer des "poppies", ce qui est une

allusion au passé et à la solidarité qui a toujours existé, au moins au XX<sup>e</sup> siècle et au XXI<sup>e</sup> siècle entre les deux côtés de La Manche.

Voilà ce que je souhaitais dire.

Madame la Présidente, vous avez maintenant la parole pour organiser la présentation des derniers chapitres qui n'avaient pas encore été examinés par votre table, puisque je rappelle que nous avons d'un côté la table du maître d'ouvrage, à ma gauche ou à votre droite, et, ici, à votre gauche, la table de la CPDP (commission particulière). Merci beaucoup. Vous avez la parole.

**Mme MARQUAILLE.**- Merci, Monsieur le Président.

Je vais tout de suite passer la parole pour une première présentation des caractéristiques du projet de Calais Port 2015 qui sera faite en duo par Charles François qui est à ma gauche et par Jean-Marc Puisseuseau pour les aspects plus techniques, s'ils le veulent bien. Je vais donner tout de suite la parole à Charles François.

**M. FRANÇOIS.**- Merci, Madame la Présidente. Je vais brièvement rappeler les besoins actuels du port de Calais.

Actuellement, la configuration du port limite considérablement les perspectives de développement. Parmi les besoins d'évolution que l'on a recensés, on peut retenir en premier lieu les capacités nautiques. Le port ne peut accueillir que des ferries qui font 185 mètres maximum et, à terme, un très petit nombre d'unités de 215 mètres maximum. La zone de manœuvre d'évitage des navires étant dans l'avant-port, cela rend délicate la gestion du trafic maritime à l'entrée du port. En effet, dans le seul chenal actuel, entre la jetée Est et la jetée Ouest, il faut faire passer à la fois les car-ferrys, les autres navires, ainsi que, en saison, et même en dehors, les bateaux de plaisance.

Pour ce qui concerne les terre-pleins, il y a actuellement 55 hectares disponibles sur le môle transmanche, ce qui ne permet pas d'accueillir une augmentation du trafic, et surtout sa diversification vers de nouveaux modes de transport, en particulier un acheminement ferroviaire et un trafic non accompagné, ce que l'on appelle des « conteneurs » ou des « boîtes », qui nécessite beaucoup d'espace, mais, évidemment, c'est créateur de main-d'œuvre et on en a bien besoin dans le Calaisis.

Conséquence de ce projet et de cette évolution des modes de transport : la desserte ferroviaire du port devra évidemment être adaptée.

À partir des prévisions de trafic et au regard des évolutions à venir, notamment l'évolution de la taille des navires et celle des modes de transport (le ferroviaire, le fret non accompagné), il a été possible de déterminer ce que pourraient être les caractéristiques techniques du port en 2030 :

- un potentiel de six postes supplémentaires, trois postes transmanche et trois pour les autres trafics rouliers ;
- 70 hectares de nouveaux terre-pleins afin de pouvoir accueillir les nouveaux trafics, ces terre-pleins comprenant également les zones de contrôle, de circulation, de stockage et les voies ferrées portuaires ;
- un bassin permettant d'accueillir des navires de nouvelle génération, de 240 mètres, soit un bassin qui permet l'évolution des navires dans un cercle de 360 mètres.

Les solutions étudiées sont proposées par le concessionnaire, à savoir la Chambre de commerce et d'industrie de Calais. Plusieurs propositions ont été faites : la création d'un bassin à l'Est ouvert au Nord ou encore l'agrandissement par le creusement à l'Est de l'actuel bassin Ravisse. Parmi les différentes parties d'aménagement possibles, trois solutions pouvant répondre le mieux aux critères de fonctionnalité, d'impact potentiel sur l'environnement et aussi de coût ont été approfondies, parmi lesquelles un projet a été retenu ; c'est ce projet qui fait l'objet du débat public.

Je laisse la parole à Jean-Marc Puisseuseau qui va nous décrire les grandes lignes de ces études techniques et les principales caractéristiques du projet retenu.

**M. PUISSESSEAU.**- Merci, Monsieur François.

Pour ces trois projets, il fallait absolument tenir compte de plusieurs critères :

- le maintien absolu de l'activité portuaire pendant le chantier ;
- la qualité nautique du plan d'eau, c'est-à-dire la manœuvrabilité, l'agitation et les tirants d'eau ;
- la capacité de terre-pleins à répondre aux besoins quantitatifs et qualitatifs ;
- l'impact environnemental, à savoir les modifications éventuelles hydrosédimentaires et l'atteinte à des zones écologiquement intéressantes ;
- enfin, et je dirai presque « surtout », la souplesse et la capacité d'adaptation sur le long et le très long terme.

L'un des trois projets était l'augmentation des terre-pleins vers la zone Nord. Cette solution ne répondait pas de manière satisfaisante aux besoins, surtout en quais et en terre-pleins. De plus, elle créait une importante dégradation des conditions nautiques du port actuel, c'est-à-dire qu'il y a agitation du plan d'eau, difficulté liée au nombre de manœuvres dans l'avant-port. En plus, elle génère un impact très préjudiciable des travaux d'extension sur les activités portuaires existantes. Enfin, elle n'offre qu'une capacité limitée de développement des activités et le manque de nouveaux terre-pleins rend difficile l'implantation d'un terminal ferroviaire efficace.

La deuxième possibilité était l'extension par un nouveau bassin à l'Est. Comme la première solution présentée, ce scénario d'aménagement présente des inconvénients très pénalisants :

- dragage très important, donc coût d'entretien important, chenal d'accès notamment ;
- un impact environnemental avec une extension sur des zones écologiquement répertoriées telles que les dunes et les plages du Fort Vert ;
- des impacts sédimentaires probables à l'Est du port.

Dernière solution proposée : celle que nous avons choisie et qui vous est proposée lors du débat public, donc présentement.

Ce projet a fait l'objet d'études et de modélisations plus détaillées permettant de s'assurer des qualités nautiques du bassin. Sur la vue de gauche, vous avez la modélisation de la houle à l'extérieur du bassin et, sur la vue de droite, à l'intérieur du bassin ; les index de couleur que vous avez à droite de chaque dessin représentent la hauteur d'agitation. Sur le projet de gauche, il y a de l'agitation importante mais tout à fait maîtrisée.

Ensuite, comme dans tout projet, il y avait des avantages et des inconvénients. Commençons par les inconvénients :

- extension sur le domaine maritime, d'où un impact sur la dynamique sédimentaire qui a déjà été souligné et qui sera à préciser. Les résultats des pré-expertises sont assez encourageants mais l'étude de modélisation hydrosédimentaire détaillée est en cours ;
- extension sur environ 12 hectares de la zone dunaire à proximité de l'hoverport. Ces quelques hectares sont situés toutefois dans l'enceinte actuelle du domaine portuaire et je rappelle qu'une bonne partie de cette dune a été remodelée à l'occasion des travaux du creusement du bassin Henri Ravisse.

En ce qui concerne les avantages :

- navigation facilitée ;

- excellente protection contre l'agitation dans le bassin et un temps de traversée identique de ce bassin par rapport au bassin existant ;
- disponibilité en terre-pleins et modularité de l'aménagement qui permettront de répondre aux besoins futurs de capacité et de diversification ;
- des impacts environnementaux limités et maîtrisables ;
- des dragages d'entretien à long terme plus faibles que pour la solution à l'Est ;
- une très faible emprise sur les terrains d'intérêt écologique.

Sur ces 250 hectares d'emprise du projet :

- certains aménagements portuaires : la construction d'une nouvelle digue que l'on appellera la « digue Nord » et d'une contre-jetée, le creusement d'un bassin ;
- la réalisation et l'aménagement progressif de nouveaux terre-pleins réalisés avec les déblais issus du creusement du bassin et leur aménagement progressif ;
- l'installation, elle aussi progressive, de postes d'accostage au fur et à mesure de la croissance des trafics.

Ce nouveau bassin d'une superficie de 130 hectares sera accessible par un chenal extérieur d'environ 700 mètres de long qui rejoindra le chenal actuel d'accès au port, permettant ainsi une séparation des trafics. Il sera protégé, au Nord, par une digue à talus longue de plus de 2 500 mètres et, au Sud, par une contre-jetée qui abritera le port de service, c'est-à-dire les quais nécessaires pour les remorquages et le pilotage. Ce nouveau bassin sera dimensionné pour accueillir des navires ferries - cela a été indiqué tout à l'heure par Monsieur François - et rouliers d'une longueur de 240 mètres et d'une largeur de 35 mètres, mais également de plus grands navires, comme, par exemple, des bateaux de croisière pouvant aller jusqu'à 300 mètres de long.

Les aménagements des terre-pleins de ce nouveau bassin Nord :

- extension des parcs de stockage rouliers (non accompagné et voitures neuves) ; le futur terminal roulier se développe sur les terre-pleins étendus situés au Nord-Ouest du bassin Ravisse ; ces terre-pleins desservent les passerelles ro-ro actuelles situées dans l'avant-port et au fond du bassin Ravisse, ainsi que celles installées dans le nouveau bassin ;
- création du terminal transmanche Nord ; la partie Nord-Est des nouveaux terre-pleins correspond aux aires de pré-embarquement du nouveau terminal transmanche Nord qui sera aménagé progressivement et parallèlement à la construction des postes à quai ; c'est la zone brune et pourpre que vous avez à droite du dessin. Cette nouvelle zone publique fret comprend :
  - o une zone de contrôle ; elle répond aux besoins des dispositifs d'enregistrement et de sûreté, et liés à l'action des services de douane et d'immigration français et britanniques,
  - o une zone d'accueil et de service pour les clients fret. Ils y stockeront leurs véhicules en cas d'attente aux contrôles avec un système de boucle d'attente pour éviter les remontées de files sur la rocade ;
- création d'un terminal ferroviaire multifaisceau au milieu des terre-pleins permettant un transfert modal « bord à quai » avec les ferries et les rouliers des lignes de cabotage.

C'est donc un projet évolutif à long terme. Au-delà des équipements que nous anticipons comme nécessaires à un horizon 10-15 ans, ce projet a le grand avantage de conserver un potentiel d'aménagement non négligeable à très long terme, que cela soit sur sa partie ouest, mais aussi avec la construction possible - la conception de la jetée le permettra - de linéaires de quais au Nord du bassin.

Enfin, voici une vue en 3D du projet selon un scénario ferry plus terminal mixte de cabotage ro-ro/con-ro, « con » étant pour « container ».

Je vais de nouveau laisser la parole à Charles François pour la présentation des dessertes du port et, en particulier, celles qui concernent le projet Calais Port 2015.

**M. FRANÇOIS.-** Merci, Monsieur le Président. Pour ce qui concerne les dessertes routières, évidemment, un schéma de circulation interne au port a été étudié. Il est prévu une zone tampon permettant de réguler l'insertion des flux de véhicules qui débarquent pour leur insertion sur la rocade Est qui relie le port à l'A16.

Dans l'autre sens, il est également prévu une zone de bouclage permettant de stocker les véhicules à l'embarquement, afin d'éviter au maximum les remontées de files d'attente sur la rocade Est. Par ailleurs, un accès direct au centre-ville de Calais est intégré au projet. C'est vraiment extrêmement important sur le plan économique et sur le plan touristique. Rappelons que selon les services de l'État qui est gestionnaire de la rocade Est, cette infrastructure n'a pas atteint ses limites de capacité et ne les atteindra pas avec le supplément de trafic portuaire prévu. C'est l'État qui nous le dit.

Selon les premiers résultats d'études d'impacts qui ont été présentés à Dunkerque le 22 octobre dernier, ce supplément de trafic portuaire devrait avoir un effet très limité sur les nuisances sonores, inférieur à un décibel, ce qui veut dire quasiment imperceptible. Ce surplus de bruit est localisé sur quelques points seulement de la rocade.

Notons, enfin, pour les accès piétons et cyclistes, que les équipements de Calais Port 2015 seront desservis par la véloroute route et voie verte du littoral.

Pour ce qui concerne la desserte ferroviaire, la desserte par voie ferrée est évidemment un point important dans la perspective de reports modaux, de la route vers le rail notamment, qui est voulue dans ce projet. On ne peut pas, en effet, imaginer un port qui ne serait correctement desservi par le ferroviaire. Cette question mérite un développement particulier qui se fera au cours de la présentation par Réseau ferré de France de son cahier d'acteur la semaine prochaine. La desserte actuelle du port est assurée par une voie - une double voie, en principe - qui va, après passage par la gare de Calais ville, jusqu'au terre-plein Est, passant devant Alcatel et en longeant la zone industrielle des Dunes. Cette desserte présente peu de limites actuellement en termes de capacité mais suscite des interrogations en termes de qualité de service. En effet, il y a au moins deux passages à niveau au bout de la rue Descartes, une liaison interquartier entre la rue Descartes et Calais Nord. C'est une voie unique qui n'est pas électrifiée et, évidemment, son insertion dans la ville implique un impact important en matière de bruit.

La Région a demandé à Réseau ferré de France, qui est propriétaire de la voie, d'analyser les capacités de cette desserte, y compris après quelques aménagements tels que la modernisation de la signalisation. Cette analyse est en cours et elle fait d'ores et déjà ressortir que :

- des points singuliers devront être traités en amont de la desserte portuaire sur le réseau ferré national qui irrigue l'agglomération calaisienne, en complément du renforcement envisagé de la ligne Calais-Dunkerque ;
- même si la capacité de la desserte après modernisation apparaît suffisante, tout au moins actuellement, les contraintes d'exploitation liées notamment à son insertion urbaine et à la mixité des trafics marchandises et passagers pourraient conduire à envisager une nouvelle desserte portuaire par l'Est.

Dans ce contexte, l'étude de ce nouvel accès au port par l'Est est mentionnée dans le dossier de notre débat public et elle est programmée dans le cadre du projet de budget 2010 de la Région - je parle évidemment de l'étude. Elle permettra de préciser les conditions de réalisation d'un tel aménagement. Cette étude comportera un examen des différentes options de tracés envisageables, des dispositions à prévoir pour intégrer le mieux possible le raccordement au sein du territoire traversé.

La concertation correspondant à cet aménagement, aménagement qui est une conséquence de Calais Port 2015, interviendra dans le prolongement du débat public, après que le maître d'ouvrage aura fait connaître, le cas échéant, j'espère, sa décision de poursuivre le projet Calais Port 2015 et la façon dont il entend tenir compte des recommandations éventuelles formulées par la commission particulière du débat public. Merci, Monsieur le Président.

**Mme MARQUAILLE.**- Merci, Monsieur François. Je propose de passer tout de suite la parole à Madame Bouchart qui nous présentera l'analyse des atouts et des besoins du port de Calais.

**Mme BOUCHART.**- Bonsoir à tous. Une petite minute, avant de présenter l'exposé que j'ai à vous faire, pour passer un message suite à la réunion qui a eu lieu à Boulogne-sur-Mer le 22 octobre dernier.

Il me semblait important, en ma qualité non seulement de représentant du maître d'ouvrage, mais aussi et surtout en ma qualité de maire de Calais, de faire quelques mises au point, notamment sur la tenue du débat public. J'ai assisté et j'ai participé aux différentes réunions concernant le projet Calais Port 2015.

En ce qui concerne le débat qui nous intéresse aujourd'hui, j'ai constaté la multiplication de réunions durant lesquelles la parole a été très largement donnée à celles et ceux qui s'opposent au projet et c'est bien normal. J'ai remarqué que pas moins de trois séances ont été prévues pour permettre à certains contradicteurs de s'exprimer, en dehors, naturellement, des temps de parole et qu'ils ont déjà largement utilisés lors des autres réunions thématiques dues à cet effet.

J'ai constaté que je n'ai pu m'exprimer, du fait de la volonté du Président de la Commission, lors du dernier débat de Boulogne-sur-Mer et je ne voudrais pas que certains choix qui orientent les débats et qui sont enregistrés dans le *verbatim* prennent un sens d'expression disproportionnée donnée à certains contradicteurs face à une majorité qui se veut modérée dans la prise du temps de parole.

Par ailleurs, on ne peut pas raisonnablement non plus reprocher aux compagnies maritimes ou aux transporteurs de ne pas prendre la parole, alors que l'on sait pertinemment qu'ils soutiennent en grande majorité et bien au-delà le projet.

Le sens de cette petite intervention qui, je l'espère, sera reprise dans les conclusions de cette enquête est bien de souligner qu'il ne faudrait pas qu'il y ait un déséquilibre qui aurait tendance à déformer la réalité vécue par l'ensemble des acteurs de terrain. Je vous remercie.

Nous allons donc passer à l'analyse des atouts et besoins du port de Calais. Un développement du port de Calais dans le long terme, ses atouts, les besoins prévisibles.

L'objectif premier du projet Calais Port 2015 est de permettre le développement du port de Calais au cours des 40 prochaines années en s'appuyant sur ses atouts et en tenant compte des besoins prévisibles. Ces aménagements doivent donc offrir une grande adaptabilité pour gérer le plus efficacement possible le potentiel de croissance des échanges maritimes entre le Royaume-Uni et le continent et la diversification des modes de transport.

Le premier atout de Calais est sa position géographique unique ; c'est le port le plus proche de l'Angleterre, il est sur la route maritime la plus courte. Les routes maritimes du détroit représentent les distances suivantes :

- Calais-Douvres : 41 kilomètres ;
- Dunkerque-Douvres : 59 kilomètres ;
- Boulogne-Douvres : 50 kilomètres ;
- Boulogne-Ramsgate : 70 kilomètres ;
- Ostende-Douvres : 130 kilomètres ;

- Ostende-Ramsgate : 104 kilomètres.

C'est aussi le lieu d'une offre inégalable où se concentrent une voie maritime et un passage par le tunnel.

Pour les armateurs, cette route maritime la plus courte du continent vers l'Angleterre leur offre une productivité optimale grâce à la possibilité pour un navire classique d'effectuer cinq rotations par jour, ce qui constitue une offre unique parmi les ports transmanche.

Pour les passagers et transporteurs routiers, la première raison du choix de Calais-Douvres réside dans la souplesse de la chaîne de transport et du déplacement grâce à une offre permanente 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 364 jours sur 365, une fréquence élevée, un minimum d'un départ/heure pour les opérateurs de ferries durant la journée, une capacité très élevée, une rapidité des procédures d'embarquement et de débarquement, la possibilité de voyager sans réservation ferme, des accès routiers performants et directs, une alternative en cas de problème avec la proximité du tunnel. C'est une réelle opportunité.

Projet de Douvres Terminal 2, Calais-Douvres, un système performant. Se basant sur des analyses similaires de perspectives de trafic, le port de Douvres a initié un projet équivalent à Calais Port 2015, le projet Terminal 2, qui comporte notamment l'extension de la digue principale, la création de quatre postes à quai et de nombreux terre-pleins. Ce projet vous sera présenté dans quelques instants.

Il convient donc de préserver le système performant Calais-Douvres, c'est-à-dire de se doter d'équipements portuaires adaptés à la flotte renouvelée de navires des deux côtés du détroit, traduisant ainsi une volonté partagée d'évolution en adéquation avec les stratégies des armateurs. Les projets d'extension des deux ports visent à pérenniser ce partenariat naturel et effectif par des aménagements réalisés en cohérence.

À noter que les deux projets ont des coûts comparables : 400 millions pour Calais Port 2015 et 400 millions pour Douvres Terminal 2.

Concernant les études d'actualisation des données de trafic, la CNDP a fort justement souhaité que les prévisions de trafic étudiées en 2004-2005 par la Chambre de commerce et d'industrie soient actualisées au regard des perspectives du report modal en particulier. Ce travail a donc été mené au début de l'année 2009, notamment par le bureau d'études Catram ici représenté par Monsieur Meyer. Ce travail a fait l'objet d'un rapport spécifique à la CNDP.

Concernant les études prospectives et de transport, l'étude d'actualisation des prévisions de trafic a été conduite sur la base d'une bibliographie comprenant plusieurs études prospectives menées aussi bien aux niveaux local, national, européen et international. Ces grandes études prospectives, généralement menées par des consortiums de bureaux, bureaux d'études spécialisés et d'universités montrent la grande complémentarité et l'interdépendance des facteurs tels que la démographie, la géopolitique (ouverture des échanges), la croissance économique (localisation des sites de production et niveaux de production), une dimension socioculturelle (évolution des comportements de mobilité liés aux loisirs, au travail en fonction de l'âge...) et les effets des choix des politiques de transport (volontarisme de report modal, coût de l'énergie, innovations technologiques).

Dans toutes ces études, les scénarii de référence incluent des hypothèses modérées de croissance économique de 0 à +2 % par an, prennent en considération des augmentations du prix de l'énergie et privilégient une logique d'intégration économique. Les potentialités du trafic maritime passagers sur le détroit sont fortement liées aux projections d'évolution de la démographie en Europe. À l'horizon 2030, la population des pays riverains du détroit devrait s'accroître, ce qui augmentera les déplacements de voyageurs entre le Royaume-Uni et la France mais aussi les échanges de marchandises. Cette évolution démographique, liée à un rebond de la natalité mais aussi à des soldes migratoires positifs avec certains pays, irait de pair avec un certain vieillissement de la population, facteur de mobilité accrue.

Vers de nouveaux équilibres de la mobilité des personnes.

Les facteurs sociaux et démographiques vont ainsi plutôt dans le sens d'une mobilité en croissance en Europe, en particulier entre le continent et le Royaume-Uni, mobilité liée aux loisirs et au travail.

Parmi ces facteurs influant sur la mobilité des personnes, on peut mentionner, premièrement, l'intégration européenne. Les évolutions passées des trafics de fret sur l'axe Calais-Douvres en ont clairement illustré les effets sur le développement des trafics, ceux-ci ayant affiché des sauts à chaque nouvelle étape de l'intégration européenne à 6 pays, à 12, à 15... et, actuellement, à 27. Il est donc raisonnable de penser que l'extension de l'aire d'influence de l'Union et l'amélioration des échanges internes joueront dans le même sens. Les pratiques socioculturelles de mobilité liées aux loisirs, au travail ou aux études engendrent des déplacements en croissance.

Deuxièmement, l'augmentation de l'âge moyen des personnes : un certain vieillissement de la population qui dispose tendanciellement de moyens financiers et de temps libre est source de mobilité accrue.

Troisièmement, l'évolution des équilibres modaux. Globalement, les conclusions montrent un développement de la mobilité régionale au détriment de la mobilité à longue distance d'une part, et un essor de la mobilité maritime et ferroviaire au détriment de la mobilité aérienne d'autre part. Face à une telle demande croissante de déplacements, l'évolution des grands équilibres modaux peut se révéler favorable au trafic maritime du détroit. Le modèle du "low cost" aérien pourrait connaître une croissance modérée, voire un déclin, notamment du fait des coûts croissants de l'énergie et d'une volonté des autorités publiques de reports modaux significatifs portés par un développement des lignes à grande vitesse. Calais devrait ainsi accroître son rôle de point de passage entre continent et îles britanniques, avec une fréquence accrue du TGV par le tunnel et une croissance globale des trafics rouliers se répartissant entre navette Eurotunnel et ferries selon l'équilibre des parts de marché tunnel/voie maritime que l'on peut constater depuis plusieurs années.

Concernant les potentialités du trafic fret, l'étude réalisée au premier semestre 2009 au niveau de l'Union européenne concernant la mise à jour des prévisions de trafic a pris pour référence, comme on l'a dit, les grandes études prospectives du transport menées ces dernières années à l'échelle nationale et internationale. Les différents scénarios élaborés dans le cadre de ces études n'envisagent pas de réduction de la mobilité. Les divers scénarios d'intégration géopolitique et économique considérés comme les plus probables sont même très favorables en termes de développement des échanges via le détroit.

Concernant les évolutions des modes de transports et de marchandises, à l'avenir la répartition des modes de transport devrait évoluer ; face au constat actuel d'une prépondérance du mode roulier, de nouvelles tendances dans les modes de transport sont encouragées et revendiquées :

- le renforcement du fret ferroviaire. D'une part, le développement des lignes à grande vitesse devrait libérer de la capacité sur le réseau conventionnel ; d'autre part, les politiques européennes et les engagements nationaux pour le fret ferroviaire, dans la lignée du Grenelle de l'environnement, traduisent la volonté d'accélérer le développement du transport ferroviaire en France ;
- le renouveau du cabotage maritime intra-européen. Le transport maritime à courte distance traite environ 40 % des échanges intra-européens et a progressé de 32 % en cinq ans. Le cabotage est déjà très actif dans les zones les plus favorables de mers fermées (mers Baltique et Méditerranée) ; la desserte des îles britanniques depuis le continent est également un cas favorable au développement du cabotage ; Calais peut donc prendre toute sa place.

Forts de ces réflexions prospectives, les chiffres clefs retenus quant à l'évolution des trafics ont été réajustés par rapport aux premières prévisions du schéma directeur. Ils s'établissent ainsi en 2030 :

- 2,7 millions d'unités de fret accompagné, essentiellement transmanche ;
- 13 millions de passagers ;
- 300 000 unités de fret non accompagné, essentiellement du cabotage maritime ;
- 300 000 véhicules neufs ;
- 985 000 tonnes de commerce conventionnel.

En 2050 :

- 2,7 millions d'unités de fret transmanche ;
- 17,6 millions de passagers.

Pour terminer, les perspectives d'évolution :

- des estimations quantitatives réajustées, cohérentes et équilibrées ;
- une diversification des trafics par transport modal ;
- en phase avec les dernières prévisions européennes.

En conclusion, la Région est particulièrement sensible à certains aspects de ces perspectives d'évolution. S'appuyant sur plusieurs études prospectives de référence, ces perspectives s'avèrent plutôt modérées, avec une augmentation annuelle moyenne de 1 % de 2007 à 2050 pour le fret transmanche comme pour le nombre de passagers, en cohérence avec celles du port du Douvres (3,8 millions d'unités de fret d'ici 30 ans) et équilibrées car elles maintiennent une relative stabilité des parts de marché avec les sites voisins (Boulogne, Dunkerque, le tunnel), fondées sur une volonté affirmée de transfert modal de la route vers le fer (acheminement ferroviaire) et vers la mer (cabotage maritime). Rappelons, enfin, qu'au-delà du besoin de capacité quantitatif, le projet Calais Port 2015 représente une solution pour diversifier les trafics et leurs modes de transport.

La Commission européenne a diffusé récemment les résultats d'une étude prospective dite Transvision. Il ressort de cette étude que les déplacements de personnes devraient continuer de croître et, par exemple, que le taux de croissance annuel moyen du fret maritime interne à l'Union européenne se situerait entre 1,3 % et 2,9 %. Je vous remercie.

**Mme MARQUAILLE.**- Merci, Madame Bouchart. Monsieur le Président, je vous propose que nous continuions et que nous présentions la dernière partie pour vous indiquer les caractéristiques économiques du projet et le calendrier. (*M. Ténière-Buchot acquiesce.*)

Ce calendrier de réalisation se déroulera, bien entendu, en cas de décision favorable à l'issue de ce débat public et au vu des conclusions de la Commission particulière du débat public :

- jusqu'en 2011, des études et des procédures réglementaires (études techniques d'avant-projet, études d'impact, enquête publique, transfert du domaine public maritime, autorisation de travaux) ;
- en 2012, démarrage de la phase de réalisation avec les études de projet, les appels d'offres et les travaux eux-mêmes, d'abord des travaux sur les infrastructures (la digue, les bassins, les terre-pleins) puis ; progressivement sur le long terme, les superstructures et les outillages (quais, postes, bâtiments), deux quais étant prévus dans une première phase ;
- en 2016, les premières mises en service.

Concernant le coût du projet, sur la base des études préliminaires qui avaient été menées par la Chambre de commerce et d'industrie, le coût estimatif du projet ressort à 400 millions d'euros dont, comme vous le voyez, environ 45 % pour les infrastructures. Les études techniques en cours permettront de préciser le chiffrage du projet qui devra intégrer évidemment l'actualisation des montants - pour un projet qui s'étale dans le temps, c'est toujours le cas - et d'éventuelles spécifications résultant notamment des analyses et échanges en cours, des études que nous avons

évoquées lors des séances précédentes et notamment des remarques qui seront issues du débat actuel, telles que l'impact à prendre en charge sur le niveau de la mer, la résistance des terre-pleins, la réduction des impacts sur l'environnement et le cadre de vie et les mesures compensatoires, choses évoquées dans les débats précédents, qui seront à prendre en compte et qui amèneront peut-être à modifier les coûts du projet.

Sur les superstructures, le montant est de 224 millions d'euros, dont 23 millions d'euros pour le terminal ro-ro, 107 millions d'euros pour le terminal transmanche, coût le plus important, et 94 millions d'euros pour la circulation et l'entrée dans le port. Ces dépenses incluent des dépenses d'environ 20 millions d'euros pour chacun des postes ferrées ; deux d'entre eux devraient être rapidement mis en service.

La gouvernance du projet Calais Port 2015 s'insère dans un dispositif classique qui est souhaité par la Région. Le propriétaire, la Région, qui est autorité portuaire, qui délègue l'exploitation du port à un concessionnaire qui est aujourd'hui la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, prend, à ce titre, en charge les investissements d'infrastructures, investissements du propriétaire. Le concessionnaire prend en charge les investissements de superstructures, donc les équipements d'outillage, et assure l'exploitation commerciale du port.

Sur proposition des concessionnaires de Calais et de Boulogne, il est envisagé une fusion des concessions dans le cadre d'une société portuaire. Cette proposition a été accueillie favorablement et approuvée par le Conseil régional. C'est donc dans le cadre de cette future société portuaire, compétente pour les deux ports de Calais et de Boulogne, que devrait être mis en œuvre le projet de Calais Port 2015.

D'ores et déjà, la Région, dans son rôle de responsable des investissements d'infrastructures, prévoit les dispositions budgétaires nécessaires à la poursuite du projet, après bilan, débat et décision favorable de l'assemblée régionale et, plus précisément, la réalisation des études et dossiers indispensables à l'étape d'enquête publique, tout ceci, bien évidemment, sous réserve d'approbation du budget par l'assemblée régionale, assemblée démocratique qui se réunira à la mi-décembre 2009 pour envisager ces dépenses 2010.

Le projet Calais 2015 est un investissement rentable. Dans le cadre de l'étude du schéma directeur menée par la Chambre de commerce et d'industrie, les bureaux BCEOM/Kern ont calculé en première approche la rentabilité du projet, selon un calcul des coûts et des recettes actualisés du projet et le taux de rentabilité interne ressortirait à 17,5 %, ce qui est un taux très élevé, qui malgré tout resterait supérieur à 10 %, même dans un contexte moins favorable, c'est-à-dire un contexte dans lequel les travaux seraient de 10 % plus élevés et où les trafics seraient inférieurs de 20 % à ceux évalués actuellement. Le taux reste donc, de toute façon, élevé par rapport au seuil minimum requis pour les grands projets de ce type qui se situe au niveau de 4 %. Il est donc très largement supérieur à d'autres infrastructures actuellement programmées comme le Canal Seine-Nord Europe.

Dans ces conditions qui, bien sûr, devront être confirmées avec des données actualisées, l'exploitation de Calais Port 2015 devrait permettre de dégager des marges financières qui seraient susceptibles d'assurer un remboursement progressif des dépenses d'investissement assurées initialement par la Région, donc une perspective économique rassurante selon les normes habituelles d'études.

Voilà, Monsieur le Président, ce que l'on peut dire aujourd'hui sur tous ces aspects économiques, sur les projets, les opportunités et le calendrier du projet.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Madame la Présidente, merci aux divers intervenants représentant le maître d'ouvrage et à Monsieur le président Puissesseau pour toutes ces explications. Le programme prévoit maintenant quelques échanges avec la salle. Nous avons un peu plus d'une demi-heure pour les effectuer.

Je vais demander, comme nous en avons l'habitude, c'est le cadre du débat, quel est celui ou celle, courageux ou courageuse, qui veut bien prendre la parole, en n'oubliant pas de mentionner son nom puisque je vous rappelle que tout est marqué dans un *verbatim* qui reprend chacune des paroles prononcées ici. Qui veut se jeter à l'eau, au sens figuré, bien entendu ?

**M. FONTAINE.**- Je suis délégué syndical CFDT de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais. Nous ne souhaitons pas intervenir forcément sur les thèmes débattus dans l'heure précédente ; malheureusement, nous ne serons pas là le 9 novembre prochain et voulions annoncer quelques remarques officiellement.

Concernant le projet Calais Port 2015, je réédite au nom des membres du bureau syndical CFDT de la CCI de Calais que le dossier rédigé par le maître d'ouvrage qui est la Région Nord - Pas de Calais est un bon dossier. Néanmoins nous aurions souhaité que quelques précisions soient apportées, par exemple :

Il aurait fallu mentionner dans le chapitre « *l'ambition du projet Calais Port 2015* », à la page 9, sur le sujet concernant les emplois, que le taux de demandeurs d'emplois à Calais atteint 15,1 %.

Il aurait fallu aussi évoquer que ce projet confortera et même préservera les emplois actuels et que pendant les travaux, il en générera de nouveau dans le Calais, qu'il en créera également ailleurs, et ce, dès le départ de la chaîne de transport.

Il aurait fallu stipuler, toujours dans le même chapitre, à la page 22, après la phrase : « *le système logistique de Calais, constitué du port maritime et du tunnel sous la Manche, puisse traiter 100 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2015* » : « *le port maritime et le tunnel ayant traité, sur la base des trafics de l'année 2007, environ 72 millions de tonnes* ».

Il aurait fallu indiquer dans le chapitre « *les caractéristiques du projet Calais Port 2015* », à la page 106, après les phrases : « *les remblais seront construits au-devant du port existant, en arrière des nouveaux quais à construire* » et « *ils seraient essentiellement gagnés sur la mer et le domaine public maritime, sur une surface comprise entre 70 et 100 hectares* » : « *ce qui, à titre d'exemple de comparaison, ne représente seulement qu'un grand bassin au port de Dunkerque* ».

Après ces quelques précisions, je veux maintenant, toujours au nom des membres du bureau syndical CFDT de la CCI de Calais, développer notre raisonnement sur le chapitre concernant les emplois, sujet qui, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, nous n'en doutons pas, ne vous laisse pas indifférents.

Tout d'abord, pour éviter les raccourcis, vouloir comparer les retombées en termes d'emplois des investissements portuaires à Calais ou dans un port comme Dunkerque, Le Havre ou Marseille, c'est s'engager dans un mauvais débat. En effet, la nature des trafics n'est pas du tout la même. Les grands ports maritimes, appelés avant la dernière réforme portuaire « *ports autonomes* », traitent :

- des vracs, parfois valorisés sur place comme le minerai de fer à Dunkerque ou le pétrole, avec ce que cela induit d'emplois industriels ;
- des containers avec là également des conséquences différentes en termes d'emplois. Une enquête sur les retombées socioéconomiques du port de Marseille avait permis d'identifier lors du débat public concernant le projet de développement portuaire « Fos XXL » en 2004 que chaque fois que 2 200 tonnes de marchandises, soit environ 200 containers, passent par le port de Marseille-Fos, un emploi dans les transports et la logistique est généré dans la région.

À Calais, l'essentiel du trafic fret est du trafic roulier. Calais est, en effet, le principal port roulier du continent européen et son rôle au plan économique n'est pas du tout le même que celui des grands ports maritimes.

Pour appréhender les retombées économiques du transit des marchandises par le port, ou par le tunnel d'ailleurs, il convient de prendre en compte l'ensemble de la chaîne logistique de l'usine au

point de livraison de la marchandise. Les emplois indirects et induits par l'activité du port de Calais ne se résument pas à l'activité sur et autour de la plate-forme portuaire. Un seul exemple pour illustrer ce constat : un grand porte-containers comme le Emma-Maersk peut transporter près de 15 000 containers entre la Chine et l'Europe, avec un équipage de seulement 13 personnes. Entre Calais et Douvres, les personnels de P&O ferries et de SeaFrance représentent près de 3 000 salariés. Nous refusons donc les raccourcis de ceux qui se contentent de diviser l'investissement prévu pour Calais Port 2015 par le nombre d'emplois directs générés par le port avant de donner un avis prétendument avisé.

A noter d'ailleurs que lorsque l'on a débattu du projet Fos XXL, les chiffres étaient les suivants : 1 000 emplois directs créés pour 400 millions d'euros d'investissement et il y avait eu aucune voix pour protester « *sur le coût des emplois créés* ». À Calais, les études indiquent 1 800 emplois créés pour un investissement prévu de 400 millions d'euros, ce qui est incontestablement un meilleur ratio.

Par ailleurs, et nous insistons sur ce point, la valeur ajoutée du projet va bien au-delà des limites du port transmanche de Calais, du Calaisis et de la région ; c'est de l'Europe tout entière dont il est question.

Pour en terminer, nous indiquons que la Grande-Bretagne importe 40 % de produits manufacturés car elle n'a plus un secteur de production adapté. Merci Monsieur le Président. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci, Monsieur, pour votre déclaration. Je pense qu'il y a la matière pour faire un cahier d'acteur ; il ne faut pas hésiter.

**M. FONTAINE.**- Il est en cours de rédaction.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Je crois qu'il est quasiment rédigé... Nous vous attendons, dans la mesure où il n'y a plus beaucoup de jours. Je vous rappelle que le 24 novembre se termine la possibilité d'accepter les cahiers d'acteurs ; il faut le recevoir avant cette date et peut-être avant le 16 novembre qui est notre dernière réunion.

Y a-t-il d'autres demandes de commentaires ou de questions, ce qui serait encore mieux ?

**M. BOGAERT.**- Je suis président de l'ADECA (Association de défense de l'environnement du Calaisis). Une première question s'adressera à vous directement, Monsieur le Président. J'aimerais connaître le déroulement de la dernière réunion qui se passera à Calais ; quel en sera le contenu ? Est-ce qu'une large place sera encore donnée à la salle ou pas ? Sera-t-elle une conclusion ?

Une deuxième question concernera plutôt des données techniques qui ont été exposées par Monsieur François. Si j'ai bien suivi, vous avez dit à un moment : « *l'État nous dit que la rocade Est n'est pas saturée et ne le sera pas* ». Je vous demanderai des explications parce que cela reprend un peu ce que le cabinet d'études IDRA avait déclaré à Dunkerque le 12 octobre.

Par ailleurs, à propos du cabinet d'études IDRA, s'il ne m'est plus possible d'avoir la parole pour l'ADECA, nous souhaitons remettre en cause les conclusions de ce cabinet d'études concernant la qualité de l'air actuelle et les données du trafic routier, notamment sur la rocade Est, ainsi que sur l'autoroute en direction de Dunkerque.

Je pense en avoir fini. Une dernière chose, puisque je ne reprendrai plus la parole après, concerne une expression empruntée tout à l'heure par un des intervenants : « *données réactualisées* ». Nous sommes très désireux que les données soient réactualisées dans tous les éléments du contenu du projet Calais Port 2015, car la situation actuelle est encore une situation économique très fragile et nous aimerions que d'autres éléments soient pris en compte au fur et à mesure des années parce que cela ira très vite. Je vous remercie.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. Encore une ou deux questions et je répondrai, après le maître d'ouvrage, bien entendu, à l'interpellation que vous me faites sur la dernière réunion.

**M. FOURNIER.**- J'ai une question pour Madame Bouchart. Je vais m'intéresser à ce qui a été dit ce soir et je n'ai aucune revendication.

Je suis Coquellois d'adoption, je vis sur le Calaisis depuis 15 ans. J'ai malheureusement vu une ville périlcliter sur beaucoup de points... Quand je suis arrivé à Calais, on pouvait se balader sur les boulevards, il y avait beaucoup de commerces. Je travaille sur la Côte d'Opale, je prends l'autoroute A16 tous les jours. Cela me fait plaisir de voir que depuis un an et demi, sur le Calaisis, les différentes communes et Cap Calais ont remis une dynamique pour ramener des gens sur ce territoire.

Je vais vous dire ce que je dis toujours... Je suis Dunkerquois d'origine et dis toujours aux gens que Calais est au cœur de l'Europe. Je connais peu de structures qui ont autant d'infrastructures routières, portuaires et même d'aéroports.

Toutefois, une question me vient à l'esprit. Je suis super-content de voir qu'il va y avoir un super-projet sur le Calaisis, mais pour Calais même et les communes environnantes comme Marck, Coulogne, qu'est-ce que cela va nous amener ? Aujourd'hui, je prends régulièrement la rocade Est et je vois les camions, les véhicules, nos amis anglais qui, avant, fréquentaient régulièrement notre secteur, partir sur la Belgique ; je les croise très souvent sur l'autoroute, matin comme soir. Je voudrais savoir ce qui est prévu pour attirer à nouveau les gens, pas que nos amis anglais, les gens qui viennent de partout de France, puisque vous communiquez à l'international, et ce qui va faire qu'aujourd'hui, les gens vont revenir à Calais, entre autres grâce à ce projet.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup pour ces questions très claires. Je vous propose de prendre encore une question et on essaiera de répondre. Je vous sens un peu réfrigérés... J'espère que la température n'est pas la cause de cette modestie.

Personne ne veut prendre la parole ? Pas de question ? Tout est clair ? Puisque c'est le cas, je vais demander à Mme Marquaille si elle veut bien intervenir. Je répondrai ensuite pour ce qui me concerne.

**Mme MARQUAILLE.**- Merci, Monsieur le Président. Je répondrai d'abord au représentant de la CFDT sur son intervention importante qui tourne autour des problèmes d'emploi pour dire que ces questions ont déjà été évoquées à plusieurs reprises dans le débat. Néanmoins, je voudrais redire qu'il a été dit ici, dès la première séance, que le taux de chômage du Calaisis était de 15 % ; nous l'avons bien à l'esprit.

Vous dire aussi que nous avons bien assimilé - d'ailleurs, il y a plusieurs pages dans le document sur ce sujet ; vous l'avez dans la présentation du dossier à la page 9 - que dans les emplois générés par le portuaire, dans la situation actuelle déjà, il y a des emplois directs que nous chiffrons pour le port de Calais à un peu plus de 3 500 emplois, des emplois indirects et induits à la hauteur d'un peu plus de 5 000 et 3 000 autres emplois concernés par ricochet. Sur Calais, ce sont 12 000 emplois qui existent et qui sont générés par le port. Sur l'économie des trois ports, ce sont 50 000 emplois.

Bien évidemment, nous avons à l'esprit que l'enjeu de Calais 2015 est de développer l'activité portuaire, d'adapter l'outil à la navigation de l'avenir pour générer du développement, mais bien évidemment aussi pour préserver les emplois qui existent, parce que je crois que dans la vie, soit on avance, soit on recule. Nous faisons là le choix d'avancer, ce qui veut dire préserver et développer les emplois dans le Calaisis, en ayant bien à l'esprit que le taux de chômage y est important.

Je passe la parole à Charles François pour répondre sur les dessertes routières, puisqu'il a présenté ce sujet.

**M. FRANÇOIS.-** Très simplement, pour ce qui concerne le trafic routier sur la rocade Est, les chiffres sont les suivants et ils nous sont donnés par l'État, puisque vous savez que ce dernier est le gestionnaire de cette liaison. La capacité maximale est de 35 000 véhicules par jour. Le trafic actuel est de 25 500 véhicules par jour, d'après les comptages. Il est prévu une augmentation de 5 000 véhicules par jour due au trafic portuaire supplémentaire après Calais Port 2015. Vous voyez qu'on n'atteint pas la capacité maximale.

Bien entendu, je donne là des chiffres étalés sur la journée mais il y a toute une partie de la rocade Est, à partir du rond-point de l'Industrie jusqu'à l'autoroute A16, qui est utilisée en liaison urbaine. À certaines heures, il y a évidemment des pointes de trafic qui créent des perturbations, mais ce n'est pas dû essentiellement au port.

**Mme MARQUAILLE.-** Concernant la qualité de l'air, ce sont des données statistiques, des études produites par l'État ; vous avez le droit de les remettre en cause, bien évidemment, mais ce sont celles dont nous disposons aujourd'hui.

Pour ce qui concerne le sujet de la réactualisation des coûts et, en particulier dans la durée, c'est exactement ce que nous prévoyons et ce que je disais tout à l'heure, à savoir que tout au long du chantier il faudra, en fonction des études et des observations que nous ferons, mais aussi en fonction des conclusions de ces débats et du rapport de la Commission particulière de débat public, que nous intégrions sans doute un certain nombre de choses et c'est ce que nous prévoyons. Je veux simplement le confirmer ici.

Je vais peut-être donner la parole à Madame Bouchart sur le développement de l'attractivité de Calais à partir de ce projet Calais Port 2015.

**Mme BOUCHART.-** Pour nous, le projet de Calais Port 2015 est le projet le plus ambitieux que la Région aura à gérer d'ici les 50 ou 60 prochaines années ; je pense que c'est important à intégrer.

Pour Calais, c'est primordial. En effet, jusqu'alors, le port tournait le dos à la ville et jamais il n'y a eu d'étude d'urbanisme pour traiter le lien port/ville. Aujourd'hui, c'est chose faite, puisque nous choisissons la semaine prochaine le cabinet d'urbanisme qui va travailler durant les six prochains mois sur le sujet pour intégrer Calais Port 2015 à l'intérieur de la ville. Il y a Calais Port 2015, il y a le bassin Ouest, il y a tout ce qui concerne la zone portuaire, qui doit absolument s'intégrer dans le paysage de la ville. C'est un point important à souligner.

Toujours dans ce développement, Calais Port 2015, ce sont 3 600 emplois dans la région Nord - Pas de Calais mais, pour nous, ce sont près de 1 800 emplois directs, donc c'est quelque chose d'important. En plus, des zones de développement vont se faire autour. Il y a le projet Calais Port 2015 et il y a le développement économique qui va se développer autour de ce projet par son attractivité.

Au niveau de la Ville, de l'Agglomération, l'étude est pratiquement terminée - en 15 mois, on s'est remonté les manches et beaucoup de choses sont lancées, soit au niveau des études et en fin de finalisation, parce qu'il était nécessaire de rattraper le temps perdu -, il y a le projet d'excellence territoriale qui, pour l'instant, ne vous parle peut-être pas suffisamment parce qu'on en est à la phase de l'étude qui est menée par Cap Calais : le projet de Palais des congrès sur le bassin Ouest, avec tout ce qu'il peut y avoir dans l'environnement d'un palais des congrès.

Au niveau de la collectivité, il y a le lancement de l'étude urbaine pour la rénovation de Calais Nord. Tout cela est très lié : le port, le bassin Ouest, le bassin de plaisance ; on avance dans la ville. Sur le bassin Ouest, le pôle d'excellence territoriale, la rénovation de la rue de la Mer, de la place d'Armes, étendue jusqu'à l'église Notre-Dame, de la rue Royale. On a aussi la rénovation du beffroi. On espère beaucoup sur la rénovation de la gare. Tous ces projets sont en cours d'élaboration, en cours d'étude.

La chose importante dans l'attractivité, c'est le partenariat que nous avons à travers Calais Promotion entre la Chambre de commerce et d'industrie, le tunnel, Cap Calais, la Communauté de communes de la région d'Audruicq pour mettre en place rapidement et aller chercher des investisseurs.

Pour l'emploi, puisqu'on parle, ce soir, beaucoup d'emploi, malheureusement, je l'ai dit mais je le répète, nous sommes doublement touchés par le chômage. Nous avons récupéré une situation difficile où nous étions à près de 14 % de chômeurs, sans zone de développement aménagée ; même si une entreprise le souhaitait, elle ne pouvait pas venir s'installer parce que nous n'avions pas de foncier aménagé pour accueillir des entreprises. Aujourd'hui, nous engageons sur le budget de la Ville la zone de développement des Cailloux, du Chemin Vert, de la Rivière Neuve, de Courgain Est, où on libère du foncier.

De son côté, l'Agglomération travaille beaucoup la zone des Dunes qui fait pitié - vous voyez qu'ils ont commencé à réfléchir cette zone ; c'est quelque chose d'important -, leur zone de développement, le pôle santé ; on est vraiment en plein effort, en plein ressort.

Nous avons été touchés culturellement à Calais, doublement touchés par la crise ; nous ne baissons pas les bras, nous sommes en train de préparer l'après-crise pour que ce taux de chômage qui nous hante tous, élus, puisse diminuer le plus rapidement possible.

Une information importante qui n'avait pas encore été communiquée officiellement à l'occasion du débat public concerne un geste fort - au-delà d'un geste, c'est une décision importante, d'élus responsables - qui était de dire que si nous défendions Calais Port 2015, nous ne pouvions pas accepter l'implantation de la société Eras ; c'est pourquoi il a été présenté au Conseil municipal un avis défavorable qui a été voté par la majorité. En effet, la société même venait en opposition par rapport au projet de Calais Port 2015 et les garanties n'étaient pas suffisantes quant à la crédibilité et à la santé publique ; il est important que ce message puisse être aussi enregistré à l'intérieur du débat. Merci.

**Mme MARQUAILLE.**- Voilà, Monsieur le Président.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci à tous les trois.

Je vais essayer de répondre à la question qui m'était posée. Je pensais aborder ce sujet dans la conclusion, donc ma conclusion sera plus rapide tout à l'heure.

Le principe de l'organisation d'un débat public est toujours à peu près le même, c'est-à-dire qu'une première phase consiste à rencontrer le plus possible d'acteurs différents, tournant autour de la même problématique, en l'occurrence le projet Calais Port 2015. Ensuite, après avoir fait ou essayé de faire le tour de la question, on organise un certain nombre de réunions qui sont séparées en deux grands groupes : les réunions dites « *thématiques* » qui permettent de prendre connaissance des arguments du maître d'ouvrage - aujourd'hui, nous sommes dans la quatrième réunion de ce type, en comptant la première réunion inaugurale qui présentait l'ensemble de la méthodologie, mais aussi le principe du projet - et les réunions d'expression qu'on avait prévues au départ à trois réunions et que nous avons montées à quatre, puisque la dernière réunion, celle du 10 novembre, a été dédoublée - il y aura le 9 et le 10 novembre - pour permettre aux auteurs de cahiers d'acteurs d'avoir la possibilité de présenter leur travail.

Il y a une certaine parité, si je puis dire, entre les réunions thématiques et les réunions de cahiers d'acteurs, ce qui ne veut pas dire que les cahiers d'acteurs soient tous hostiles ou tous favorables au projet. Cela permet d'avoir une certaine variété, qui est le but essentiel du débat.

Je vous rappelle qu'à la fin du débat - je vais répondre à la question maintenant -, il n'y a ni vote, ni pesage de ceux qui sont pour ou de ceux qui sont contre ; on donne une impression générale qui permet que le maître d'ouvrage, la Région, puisse prendre sa décision de continuer ou pas ; c'est tout ce qui est demandé. Si elle souhaite continuer, une enquête publique est ouverte, où on reprend

un certain nombre des arguments débattus ici, de façon à aller vers une décision, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. C'est un travail préparatoire qui est utile, puisqu'il permet de débroussailler pas mal de choses.

Que fait-on dans cette dernière réunion du 16 novembre ? On prépare justement la troisième phase du travail, qui revient essentiellement à écrire, sous une forme condensée mais relativement représentative, tout du moins on l'espère, tout ce que la Commission, que vous avez derrière cette table, a retenu. Il est donc normal qu'on alerte et qu'on informe - mais qu'on alerte aussi - la salle et le maître d'ouvrage des tendances qui nous paraissent devoir être mises en avant dans ce compte rendu que nous avons à rédiger en un mois. La dernière réunion est le 16 novembre et le moment où nous devons transmettre nos conclusions et nos propositions de recommandation à la Commission nationale du débat public est le 15 décembre. C'est ce qui permettra ensuite, puisque cela laisse un certain délai, les vacances de fin d'année, au Président de la Commission de saisir son Conseil d'administration et de dire, après cette réunion que j'ai annoncée le 6 janvier : « *Pour autant que les conclusions et recommandations aient été acceptées ou amendées d'un certain nombre de réflexions, voilà, sous la forme d'un résumé du compte rendu - le compte rendu sera public, bien entendu ; c'est transparent -, nous allons, en deux ou trois pages, faire le bilan de ce débat et le proposer avant la fin du mois de janvier au Président du Conseil régional Nord - Pas de Calais* ».

Cela signifie que cette réunion du 16 est une réunion où vous allez enfin entendre, pendant 10 minutes, chacun d'entre nous - 5 fois 10 minutes, cela fait tout de même 50 minutes - qui va vous dire : « *pour les chapitres I, II et III, pour le chapitre IV, pour les chapitres V et VI, pour tout ce qui n'est pas dans les chapitres I à VI du dossier mais qui se trouve dans ce qui est à retenir au cours des questions/réponses qui ont été enregistrées sur notre site et qui sont également très facilement accessibles puisqu'on peut consulter le site, pour tout ce qui se trouve dans les cahiers d'acteurs et qui ne reprend pas ce qui se trouve dans le Dossier du débat, voilà un certain nombre de conclusions, de tendances, d'inquiétudes, de recommandations, de soutiens, bien entendu, aussi, qui permettent au maître d'ouvrage de se faire une idée* ».

Il est intéressant, ce jour-là, le 16 novembre, d'avoir la réaction du maître d'ouvrage, d'avoir la réaction de la salle, pour savoir si nous faisons fausse route, et nous en tiendrons compte, ou si, au contraire, cela vous paraît raisonnable parce que représentatif de ce qui a été discuté pendant toutes les réunions précédentes et dans les cahiers d'acteurs qui seront assez nombreux. On donnera, bien entendu, d'abord la parole, si j'entre dans le détail, mais qui est très important, à celle qui nous accueillera ce soir-là, c'est-à-dire Mme Bouchart qui dira à cette occasion ce qu'elle retient en bien et en mal - elle l'a fait un peu tout à l'heure - de ce débat, parce que la parole est libre et chacun doit pouvoir s'exprimer ; comme elle nous reçoit chez elle, il est tout à fait normal - la première réunion s'est déroulée dans l'Hôtel de Ville de Calais et la dernière sera aussi dans l'Hôtel de Ville de Calais - de donner la parole à celui qui nous reçoit.

Il y aura très certainement une intervention du maître d'ouvrage et, je pense au Président notamment - ce n'est pas forcé, mais je peux l'imaginer -, qui dira ce qu'il pense, lui aussi, de l'ensemble de ce débat qu'il avait réclamé, puisqu'il avait saisi il y a un certain temps la Commission nationale qui avait retenu cette saisine.

Puis, il y a tous les rédacteurs et auteurs des cahiers d'acteurs. On estime aujourd'hui qu'il y aura environ 35 cahiers d'acteurs. Si on donne la parole à chacun d'entre eux pendant deux minutes, cela fait 1 heure 10. Vous voyez que cela commence à compter beaucoup si j'ajoute tous ces délais les uns après les autres. Comme on tient à ne pas y passer la nuit, ce qui serait mal venu, on est en train de réfléchir à la façon d'encourager chaque auteur de cahier d'acteur à dire l'essentiel de ce qu'il pense - cela peut être : « *je suis pour le projet* » ou « *je suis contre* », ce qui dure moins de deux minutes, mais cela peut être aussi une argumentation plus fine que cette dichotomie noir et blanc que je viens d'indiquer -, peut-être qu'on les enregistrera ; il est essentiel que chacun puisse avoir la parole, cela fait partie de la méthode du débat. On réalisera peut-être une sorte d'audiovisuel qui permettra à chacun qui le voudra de prendre la parole - il y a toujours un certain nombre de

personnes qui ne tiennent pas à s'exprimer. Il y a aussi des bonnes volontés. On pourra prendre en compte ce qu'elles pensent, de façon à équilibrer, toujours ce principe d'équivalence, le maître d'ouvrage d'un côté et d'autres acteurs de l'autre côté.

Je vous rappelle que la Commission nationale du débat public, et une commission particulière en procède, est un organisme public ; nous dépendons de deux lois : la loi de 1995 et la loi de 2002 sur la démocratie participative locale, de proximité. Je pense que Monsieur le Préfet du Département du Pas-de-Calais ou Monsieur le Préfet de Région ou les deux - je ne sais pas - prendront la parole pour conclure les débats, puisque nous sommes une autorité publique ; on fait partie des services publics. J'espère avoir répondu à peu près à la question.

Bien entendu, nous sommes prêts à enregistrer toutes les informations, toutes les préconisations, sachant qu'une bonne réunion est une réunion qui commence à peu près à l'heure et qui se termine à peu près à l'heure, c'est-à-dire 3 heures ou 3 heures 30 plus tard, et que nous ne pourrions pas sortir de cette contrainte de temps. Voilà ce que je voulais vous dire tout à l'heure et que je vous ai dit maintenant. Je ne répéterai pas mais je suis à votre disposition pour répondre après la réunion à l'ensemble des personnes qui voudraient reprendre ce sujet.

À cette occasion, d'ailleurs, et je vais me taire, je rappelle que les cahiers d'acteurs, il y en aura peut-être 35, il n'y en avait pas, pour le moment, 35 sur la table ; il y en avait une bonne vingtaine et on passait du n° 21 au n° 27 ; parfois, c'est pour des raisons purement matérielles, parfois, c'est parce que les cahiers arrivent vraiment un peu tard. Je dis cela parce que nous sommes le 5 novembre, nous arrivons lundi et mardi prochains à deux autres réunions dites d'expression, où on donne plutôt la faveur à ceux qui sont dans la salle, mais le 16, c'est terminé. Si vous amoncelez les divers propos que j'ai pu avoir, vous voyez qu'il n'y a plus tellement la possibilité, sauf de réagir par rapport à la phase 3. Il est normal que vous soyez le mieux possible informés mais ensuite on entre dans un tunnel et le M. le Président Percheron reçoit une lettre accompagnée d'une annexe ; cela veut dire que c'est fini.

J'insiste pour dire que si on arrive le 9 et le 10, lundi et mardi prochains, à pouvoir écouter le plus grand nombre de cahiers d'acteurs qui restent à présenter, ce serait une bonne chose, parce que cela éviterait des frustrations qui, à chaque fois - dans tous les débats, c'est la même chose -, se font jour parce qu'on arrive un peu tard, sinon trop tard. Voilà ce que je souhaitais dire en conclusion.

Peut-être qu'il serait bon de faire une deuxième très rapide interrogation de la salle pour savoir s'il y a des questions supplémentaires ou des demandes d'informations qui permettraient, avant que l'on passe aux cahiers d'acteurs, de répondre le mieux possible.

**Mme BOURGEOIS.**- Je suis conseillère régionale. Madame le Maire, il va falloir être très courageux lors des prochaines réunions pour prendre la parole lorsque nous ne partageons pas tout à fait votre vision des choses. J'ai participé à tous les débats et n'ai pas eu l'impression que les opposants ou les contradicteurs au projet avaient trop pris la parole et qu'il y avait des raisons de leur demander de réduire leur temps de parole de manière drastique de cette façon.

En tout cas, en ce qui concerne mon groupe politique, je ne me sens pas concernée, nous ne sommes ni opposants, ni contradicteurs au projet et je ne vous permets pas de préjuger de notre positionnement par rapport à ce projet, puisque nous ne le connaissons pas nous-mêmes.

Je voudrais préciser que notre groupe politique fait partie de l'exécutif régional, que nous avons l'habitude de travailler sur de nombreux dossiers avec nos amis les élus socialistes et que nous le faisons toujours dans un esprit constructif. Nous n'avons pas toujours la même façon d'appréhender les dossiers parce que nous le faisons à travers un prisme et une sensibilité qui nous est propre et qui, quelquefois, sont très éloignés, mais nous le faisons toujours dans un esprit constructif et avec une recherche de consensus. Au bout du compte, nous nous efforçons d'adopter le positionnement le plus raisonnable qui soit et c'est ce que nous allons faire encore une fois.

En ce qui concerne notre positionnement sur le fond de ce dossier, comme je l'ai déjà dit, les études sont en cours, nous attendons le résultat de ces études, sur les impacts socio-économiques, sur les impacts sur l'environnement. Une fois que toutes les études seront réalisées, nous analyserons ces résultats. Éventuellement, nous demanderons à interroger les cabinets de consultants, nous demanderons peut-être aussi des informations ou des études complémentaires et, ensuite, nous nous positionnerons sur ce projet.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Madame, pour cette déclaration qui sera enregistrée, comme le reste. Je vous propose de passer maintenant à la présentation des cahiers d'acteurs. Pour ceux qui auraient eu envie de poser des questions sur ces derniers chapitres qui ont été présentés par le maître d'ouvrage, qu'ils n'hésitent pas à le faire le 9 et le 10 ; il est tout à fait possible de revenir, comme lors de toutes les réunions d'expression, sur tout ce qui a été dit avant ou tout ce qui n'a pas encore été dit.

Je vais demander au Président Gounon d'Eurotunnel de bien vouloir prendre la parole pour nous présenter sa vision à travers Eurotunnel de ce projet Calais Port 2015. Je vous rappelle que cela correspond à un cahier d'acteur qui porte le n° 6 et qui s'intitule : « *contribution d'Eurotunnel* ».

**M. GOUNON.**- Monsieur le Président, merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Je vais essayer d'être rapide. Je crois qu'Eurotunnel, tout le monde le sait, est un acteur économique majeur et, dans ce sens, souhaite soutenir le projet, mais tout en étant réaliste, comme je vais essayer de le démontrer, et ceci parce qu'étant titulaire, ce qui est souvent oublié, d'une mission de service public, je vais essayer ici, devant vous, d'évoquer des propos d'intérêts généraux.

Nous sommes, je crois, par les emplois directs et indirects, le premier employeur privé du Calaisis et, tout le monde le sait, l'un des quatre ports du littoral. Notre activité, leader mondial du ferroutage, nous place particulièrement en pointe sur les sujets qui deviennent d'actualité : le développement durable et notamment le développement du fret ferroviaire. Fiers de ce qui nous a été légué par nos constructeurs, nous nous sommes engagés dans une démarche de certification de notre empreinte carbone, ce que tout projet digne de ce nom doit faire aujourd'hui.

Ceci étant rappelé, et dans notre volonté de soutenir l'action de tous les intervenants qui cherchent à développer l'activité du Calaisis et l'emploi dans le Calaisis - ils sont là présents, je n'ai pas besoin de les rappeler -, je voudrais simplement, pour exprimer le point de vue d'Eurotunnel, aborder les conclusions du cahier d'acteur, c'est-à-dire les quatre éléments qui nous paraissent importants à prendre en compte lorsqu'une décision de cette nature doit être prise par le maître d'ouvrage.

Bien que l'expérience des uns ne serve jamais aux autres, c'est bien connu, il est malheureusement obligé, à ce stade, de rappeler que ceux qui se sont penchés sur le berceau d'Eurotunnel - c'étaient les meilleurs experts de l'époque ; mon propos n'est pas, bien sûr, d'être agressif vis-à-vis des experts mais de rappeler des évidences -, les experts de l'époque, avaient démontré, à l'inverse du proverbe chinois, que les arbres montent jusqu'au ciel et avaient donc prévu des augmentations de trafic qui ne se sont jamais produites, qui ne se produisent pas.

Vous avez, en pointillés, les espoirs de l'époque et, en courbe pleine, le cumulé réalisé par Eurotunnel depuis 15 ans ; en substance, la moitié seulement du trafic espéré passe aujourd'hui dans le tunnel, ce qui veut dire que comme le tunnel a été surinvesti et que la rentabilité se dégrade très rapidement lorsque le trafic n'est pas là, sans même parler du surcoût des travaux qui est, à la limite, marginal, tout le monde connaît l'histoire, Eurotunnel a failli disparaître parce que le concept d'origine était basé sur des trafics qui n'existaient pas. On peut rendre les choses plus spectaculaires, y compris pour expliquer que le trafic va être très important ; il suffit de dilater l'échelle verticale. Tout le monde sait que l'on fait dire aux chiffres ce que l'on veut.

Je rappellerai également que le marché transmanche, que nous appelons tous de nos vœux à développer, et c'est pour cela que nous sommes ici ce soir avec vous, est quand même un tout petit marché et qu'il convient de lui permettre de se développer dans les meilleures conditions.

L'objectif du projet Calais 2015 est donc d'atteindre 100 millions de tonnes de marchandises ; je n'ai pas d'avis négatif sur cet objectif ; la question est, bien sûr, de savoir à quelle époque cela se produirait. À partir des chiffres officiels que je connaissais du port de Calais, on arrive à une croissance soutenue mais les gens du port de Calais sont performants et donc certainement en mesure de faire une telle croissance.

Depuis l'ouverture du débat, le référentiel de base s'est augmenté, c'est-à-dire que dans des conditions que je n'ai pas très bien comprises, mais ce n'est pas le but du débat, le point de départ n'est plus de 40 millions de tonnes, mais de 55 ou 57, peu importe ; c'est une forte croissance. Je pense que le port de Calais a des capacités de croissance. La décision difficile que le maître d'ouvrage aura à prendre est de savoir quel est le rythme et la nature des investissements pour soutenir cette croissance.

En conclusion, Eurotunnel a trop souffert, failli disparaître, pour des prévisions de trafic irréalistes pour que je ne me sente pas obligé ici, même si cela peut paraître décevant, de dire qu'on peut faire n'importe quoi sur des hypothèses fausses.

J'ajouterai que dans cette perspective de développement du port de Calais qui, je le répète, va bien à Eurotunnel, il convient, bien sûr, de le traiter, et c'est de la responsabilité de vous tous, Mesdames et Messieurs les élus, de façon cohérente sur l'ensemble de la Côte d'Opale.

Le marché transmanche est petit, fragile ; je n'ai pas besoin de vous rappeler que des noms de ferries ont disparu, que la grande maison SeaFrance elle-même souffre beaucoup et qu'on voit, ici ou là, par des investissements publics significatifs dans le port de Boulogne-sur-Mer, arriver un nouveau concurrent dont la nature évidente est de déstabiliser l'activité de Calais. D'ailleurs, à peine le ponton d'accotement est-il réalisé que ledit catamaran s'en va.

On voit bien qu'il est nécessaire d'avoir une réflexion globale sur la Côte d'Opale et je dis clairement que je soutiens mon ami Jean-Marc Puisseuseau lorsqu'il dit que cette cohérence doit s'exprimer par une Chambre de commerce multipolaire et, en tout état de cause et de toute évidence, par une société portuaire regroupant le port de Calais et le port de Boulogne ; tout ceci me paraît du bon sens et je souhaite que vous puissiez arriver à faire passer cette idée essentielle.

Le transmanche, c'est le port de Douvres qui est en face. Nous savons tous que les Anglais ont déserté nos côtes parce que la Grande-Bretagne vit une crise majeure. Le port de Douvres va vous présenter juste après nous des prévisions de trafic qui donnent confiance en l'avenir, puisque, même dans l'hypothèse haute, il n'y a plus de crise en 2010, ce que, chez Eurotunnel et pour nos salariés, je souhaite ardemment. La vraie question est : dans le contexte économique dramatique de la Grande-Bretagne, le port de Douvres pourra-t-il être l'interface dans le calendrier prévu pour faire le pendant du nécessaire développement du port de Calais ?

Je me permettrai, dans le domaine de compétence d'Eurotunnel, d'insister sur quelque chose que je crois absolument fondamental. Sans être agressif, et je pense que les représentants britanniques du port de Douvres n'en ont cure, je rappellerai que pour Eurotunnel, la ligne à grande vitesse en Grande-Bretagne est arrivée 20 ans après la date prévue. J'implore les élus régionaux, j'attends avec impatience le cahier d'acteur de RFF, pour que cette situation qui serait dramatique pour le Calais ne se reproduise pas ici, chez nous.

On n'est plus à une époque où on jette des milliers de camions dans les villes ou même dans les rocades. En tant qu'ancien fonctionnaire de l'État, j'ai du mal à comprendre qu'un tel développement à Calais ne sature pas une rocade qui est déjà prête d'être saturée à certains moments. Certes, il suffit certainement de doubler cette rocade.

À notre époque et dans le cadre du plan gouvernemental pour le fret ferroviaire, il est évident que le Calais dans son ensemble doit bénéficier d'une desserte ferroviaire dont je dis aujourd'hui que pour les marchandises, elle n'existe pas, elle doit relier Lille, Dunkerque, Calais - cela me paraît

extrêmement important - et, bien sûr, que l'exploitation de la ligne puisse permettre de réellement transposer du trafic routier vers du trafic ferroviaire.

Dernier aspect sur le point environnemental, et j'enfonce là des portes ouvertes, nous sommes maintenant à une époque - je l'ai dit en entrée de commentaire - où les grands projets doivent faire l'objet d'une analyse d'un bilan carbone certifiée. En ce qui concerne l'activité maritime, et je le dis tout de suite, mon propos n'est pas une agression à l'égard des ferries - on sait qu'un ferry pollue 20 fois plus qu'un train mais ce n'est pas forcément dramatique -, je pense surtout aux autres acteurs maritimes, aux cargos sous pavillon de complaisance dont on peut craindre que le respect des normes européennes d'environnement ne soit pas forcément le but premier. Il faudra donc, de toute évidence, mais je pense que la Chambre l'a déjà prévu, qu'un vrai bilan carbone, avec les outils modernes qui existent, soit présenté dans ce projet.

Puisqu'il a bien été évoqué qu'on parlait développement du Calaisis, que le Conseil général du Pas-de-Calais, avec lequel nous avons accessoirement contracté, et qui vise, à partir de l'opération grand site et de la recherche du classement du détroit, que toute la partie Ouest soit effectivement favorisée dans un développement environnemental que, mais j'en suis persuadé, les développements sur l'Est au niveau du port ne puissent pas compromettre.

Nous savons qu'une partie de la réponse au problème de l'emploi dans le Calaisis, c'est aussi le développement du tourisme, c'est faire revenir des touristes et, pour cela, mais je sais que Madame Bouchart y travaille, il faut, de toute évidence, avoir des points d'attractivité touristique. Je crois que tout ce qui se fait sur l'Ouest, entre Calais et Boulogne, peut être absolument fondamental pour attirer des gens chez Eurotunnel, mais aussi dans le port de Calais, ce qui ne me gêne absolument pas, je le répète.

Voilà les quelques points sur lesquels je voulais attirer votre attention. Ce qui me paraît le plus fondamental - je ne reviens pas sur les aspects de prévision de trafic -, c'est un développement Côte d'Opale harmonieux entre les quatre ports, les trois ports maritimes et le port sec d'Eurotunnel, et que ce projet ambitieux ne soit pas isolé - Madame Bouchart a évoqué le fait qu'il devait être rattaché à la ville, mais je dis plus, il doit être rattaché au Calaisis. Il faut que les problèmes routiers, et en particulier s'agissant du fret, à notre époque de fret ferroviaire, soient traités sérieusement - j'ai peur, malgré la volonté et l'effort de la Région, que nous soyons très loin du compte -, de façon à ce que ce soit une réussite environnementale.

Voilà, Mesdames et Messieurs, ce que je voulais dire au nom d'Eurotunnel. Merci beaucoup.

*(Applaudissements.)*

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Y a-t-il des questions ?

**M. DUVIEUBOURG.**- J'habite Fréthun. Mon intervention ne débouchera pas sur une question mais simplement sur des remarques concernant deux cahiers d'acteurs et, entre autres, celui d'Eurotunnel.

Je parlerai d'abord du cahier d'acteur de la Commune de Fréthun, que je n'appellerai pas « ville », parce que je considère que nous sommes encore un village malgré tout. On peut lire dans le cahier d'acteur de Fréthun, que « *Fréthun est une commune située dans un écrin de verdure où il fait bon vivre* ». Je voudrais revenir là-dessus parce que j'ai l'impression que les rédacteurs de ce cahier d'acteur ont complètement ignoré la partie Nord-Ouest de notre village, là où des problèmes sont générés par le trafic ferroviaire.

Il suffit de se rendre à Fréthun en venant de Calais par le CD 246 pour s'apercevoir que l'écrin de verdure est en fait une forêt de caténaires, de câbles, d'installations disgracieuses ; on se demande où on peut voir cet écrin de verdure. Peut-être qu'en arrivant à Fréthun par le côté gare TGV, c'est-à-dire par le rond-point qui permet d'accéder à la gare TGV, il y a un effort de la municipalité, c'est certain, mais le cadre verdoyant, il faut vraiment le chercher pour le trouver.

Ensuite, « *il fait bon vivre* ». Comment peut-on écrire : « *il fait bon vivre à Fréthun* » dans le secteur que j'ai évoqué, qui concerne également le marais de Coquelles, là où, plusieurs fois, la nuit, on peut être réveillé par le passage de trains, le passage de trains de fret, particulièrement entre 3 heures et 4 heures du matin ? Lorsqu'on veut profiter de son jardin, comme c'était le cas cet après-midi, environ toutes les six minutes, on entend circuler un train. Si ce ne sont pas des trains, certains jours, ce sont les appels destinés à la clientèle d'Eurotunnel qui nous rappellent régulièrement : « *Mesdames et Messieurs, nous vous prions de bien vouloir regagner votre véhicule* » ; on entend cela dans le jardin très fréquemment.

Ensuite, certains jours, ce n'est pas permanent et cela s'est réduit depuis quelques années, il y a un bruit de fond qui, certes, ne dépasse pas les normes, mais lorsque vous entendez des ronflements qui ne dépassent pas les normes pendant des heures en cours de journée, c'est particulièrement fatigant.

Cette situation, comme j'ai eu l'occasion de le signaler lors de la réunion de Dunkerque, est issue du fait que les études d'impact du tunnel - ce n'était pas Eurotunnel, mais Transmanche à l'époque -, de la SNCF, puisque RFF n'existait pas, avaient prévu des dispositifs pour limiter l'impact visuel et les nuisances sonores et de cela, rien n'a été réalisé.

Pour certains habitants de Fréthun et ceux du marais de Coquelles, l'installation du terminal l'Eurotunnel a été une catastrophe environnementale.

Bien sûr, le projet Calais Port 2015 a un côté positif : le développement du fret ferroviaire. Il ne faut pas oublier que développer le fret ferroviaire présente un avantage certain du point de vue de la pollution atmosphérique ; on réduit la circulation des camions, c'est très bien. En revanche, développer le fret ferroviaire, on va trouver des habitants qui seront exposés à de nouvelles nuisances : les nuisances ferroviaires. On peut lutter contre, on sait le faire, on le fait même en certains endroits, non pas pour protéger les habitants, mais en Bourgogne, par exemple, on protège certains vignobles le long de la ligne TGV et il n'y a pas d'habitants.

Je reviens maintenant sur le cahier d'acteur n° 6 qui est celui d'Eurotunnel. J'ai été sidéré d'apprendre qu'Eurotunnel se penchait sur l'aspect environnemental, comme Monsieur Gounon vient de le rappeler, d'autant que les dispositions prévues par le constructeur transmanche n'ont pas été réalisées. Le 30 janvier 2006, un nouvel arrêté préfectoral a repris certaines dispositions à réaliser ; à ma connaissance, rien n'a été fait.

Il reste pour les habitants des secteurs que j'ai signalés à espérer la réalisation du projet Calais Port 2015, de façon à ce qu'il y ait un étalement de trafic et que l'augmentation de trafic profite plutôt au port qu'au tunnel. Je vous remercie de m'avoir écouté. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Nous allons prendre encore une ou deux questions...

**M. GOUNON.**- Si vous le voulez bien, Monsieur le Président, je souhaiterais répondre.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Allez-y !

**M. GOUNON.**- C'est très facile.

Premièrement, oui, vous avez raison, Monsieur, vous apportez de l'eau à mon moulin, tout investissement, toute infrastructure, et particulièrement, puisque nous parlons aujourd'hui de Calais 2015, doit, aujourd'hui encore plus qu'hier, se préoccuper d'environnement.

Je suis en revanche obligé de vous contredire sur le fait que nous n'aurions rien fait ou que nous ne ferons rien.

En ce qui concerne le projet d'origine, il est exact, et cela a été réalisé, qu'il était prévu des écrans de verdure notamment, dont, je pense, vous devez savoir qu'ils ont tous été éradiqués à partir de 2000 parce qu'ils servaient de jungle. Le jour où, tous ensemble, nous aurons le plaisir de ne pas avoir le problème de l'immigration clandestine, nous pourrons replanter les écrans de verdure

auxquels vous faites allusion. Aujourd'hui, des efforts considérables ont été faits pour enlever les derniers bosquets de ce que l'on appelle « *la jungle* » ; je le regrette comme vous, cher Monsieur, mais les États nous obligent à des dispositions qui ne permettent pas aujourd'hui de mettre en œuvre les écrans de verdure qu'il faudrait mettre en œuvre autour du terminal. Dès que nous n'aurons plus collectivement le problème des migrants, ce problème, je pense, pourra être revu dans le sens de ce que vous souhaitez.

En ce qui concerne, ensuite, la politique environnementale d'Eurotunnel, j'en suis assez fier et je pense qu'une inauguration prochaine d'éoliennes vous apportera peut-être, en plus des migrants, du bruit dans votre jardin, mais vous fournira la preuve qu'avec les moyens actuels, nous avons la volonté de travailler pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Merci.

**M. BOGAERT.**- J'ai pris acte au nom de l'ADECA de tout ce qui est contenu dans le cahier d'acteur ; je le trouve très bien fait. J'ai été sidéré en revanche d'apprendre, et pourtant, je suis Calaisien de longue date, que la société Eurotunnel avait été victime de mauvais chiffres. Je trouve cela absolument inconcevable, j'ai du mal à le comprendre. Pour un chantier du siècle, j'ai du mal à saisir la raison première de cette pratiquement mise en banqueroute.

Par ailleurs, je vous ai dit que je trouvais votre cahier d'acteur très bien fait, notamment la dernière page, puisqu'elle entre dans les souhaits de notre association. Aussi, Monsieur le Président, permettez-moi un petit message vis-à-vis du Président d'Eurotunnel. C'est de tout simplement nous inviter auprès de vos services destinés à l'environnement dans votre société ; nous serions très heureux de, enfin, entrer en contact avec la société Eurotunnel. Merci.

**M. GOUNON.**- Cela ne me paraît pas très difficile. Yves Szrama, qui est ici présent, va établir ce contact sans aucune difficulté et sans aucun retard.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Le message a été bien reçu.

**M. PUISSESSEAU.**- Monsieur le Président, je voudrais revenir sur les 100 millions de tonnes qui sont presque à chaque séance du débat public énoncées. Peut-être que dans le cahier réalisé avec la Région, nous n'avons pas été assez précis mais les 100 millions de tonnes, c'est avec vous [s'adressant à M. Gounon], ce n'est pas nous seuls. Les 72 millions aujourd'hui, c'est vous et nous. Cela veut dire que nous pensons passer, vous et nous, de 72 aujourd'hui à 100 millions en 2030, soit 1 % par an d'augmentation du trafic. Ce ne sont pas 100 millions uniquement pour le port.

Je regrette que les prévisions d'Eurotunnel aient été trop optimistes. Je pense justement que nous avons tout fait pour essayer, au plus juste, d'estimer le trafic futur. Nous nous appuyons sur des études qui peuvent être erronées, mais je pense qu'on s'est entouré de beaucoup de précautions.

Je voulais apporter cette précision sur les 100 millions de tonnes ; c'est vous et nous.

**M. GOUNON.**- Nous n'avons pas prévu de mettre de l'eau dans le tunnel, donc notre propre chiffre a du mal à concerner le concept même et la rentabilité du port de Calais, mais nous travaillons ensemble et continuerons de le faire, bien évidemment.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci. Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

**M. WATKINS** (*intervention traduite*).- Quels sont les chiffres officiels que vous avez pour montrer que les augmentations de trafic peuvent être prises en charge par les chemins de fer britanniques ?

**M. GOUNON.**- La réponse est très facile. Il existe en Grande-Bretagne une structure extrêmement dynamique et puissante, qui n'existe d'ailleurs pas en France, le Rail Freight Group qui, comme son nom l'indique, signifie Groupe de fret ferroviaire, qui a obtenu contre la volonté des pouvoirs publics britanniques l'ouverture de la nouvelle ligne à grande vitesse au fret. Les prévisions de trafic de fret ferroviaire entre la France et la Grande Bretagne, qui sont comprises dans les

100 millions évoqués par Jean-Marc Puissesseau, sont accueillies avec beaucoup d'enthousiasme par vos compétiteurs - j'imagine que vous êtes du port de Douvres - qui sont les 11 opérateurs de fret ferroviaire privés de Grande-Bretagne.

Cependant, l'intervention que j'avais faite pour plaider pour un réseau ferroviaire ne concernait pas la Grande-Bretagne mais la France et la possibilité pour le port de Calais, non pas de déverser son activité sur les routes mais sur le réseau ferroviaire français.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci. La personne qui a pris la parole tout à l'heure est Monsieur Paul Watkins ; c'est le cahier d'acteur n° 27 du Comté de Douvres.

S'il n'y a pas d'autre question, je remercie le Président Gounon et demande, non pas à Cap Calais, si Monsieur Blet m'y autorise, mais pour des raisons d'intendance et de logistique, à Monsieur Devulder, accompagné de Monsieur Mike Krayenbrink et de Monsieur Richard Christian, de représenter le port de Douvres, c'est-à-dire le cahier n° 21. Il s'agit donc du port de Douvres et non de M. Blet, en le remerciant de passer son tour.

**M. KRAYENBRINK.**- Bonsoir, Mesdames et Messieurs. Je suis Mickaël Krayenbrink, directeur du développement portuaire pour le port de Douvres.

Je regrette que mon français soit trop lent pour faire la présentation mais Monsieur Devulder a accepté avec bonté de la faire en mon nom. Cependant, les mots sont ceux du port de Douvres et je serai heureux de répondre à vos questions directement à la fin de la présentation. (*Applaudissements.*)

**M. DEVULDER.**- Comme Mike l'a dit, c'est bien au nom du port de Douvres que je vais m'exprimer et c'est la raison pour laquelle j'emploierai souvent la première personne du pluriel dans cet exposé.

La liaison Douvres-Calais est un lien historique et très réputé pour assurer le déplacement des hommes et des marchandises entre le Royaume-Uni et le continent. Ce lien fait maintenant partie du réseau transeuropéen de transport (RTE), connectant les populations et les marchés de l'Union européenne et il joue un rôle-clef dans les échanges, notamment à flux tendus.

Les flux commerciaux passant par le port de Douvres, dont 80 % viennent ou vont au port de Calais, représentent une valeur de marchandises proche de 120 milliards d'euros chaque année.

Le succès de la route Douvres-Calais est largement adossé à la géographique. En d'autres mots, ces deux ports offrent la traversée la plus courte entre la Grande-Bretagne et le reste de l'Europe. Ceci procure un avantage économique aux opérateurs ferries qui peuvent offrir une fréquence de service sans égale par ailleurs. En effet, Douvres-Calais est la seule route transmanche, comme l'a dit Mme le Maire de Calais dans l'exposé précédent, sur laquelle des armements peuvent effectuer 10 traversées commerciales avec un navire chaque jour.

Plus important encore, grâce à cet avantage géographique et économique, les trafics ont atteint sur cette route un tel niveau qu'il n'existe pas de solution de substitution réaliste d'un côté ou de l'autre de La Manche pour prendre en charge de tels volumes. Ce n'est donc pas par accident que Douvres et Calais sont des ports ferries majeurs.

En tant que port majeur, il est important que nous puissions anticiper sérieusement le futur, afin d'être en mesure de répondre de manière efficace et adaptée aux demandes de nos marchés. Au port de Douvres, nous avons donc regardé à un horizon de 30 ans l'évolution de tous nos secteurs d'activité, mais en nous concentrant, bien entendu, sur le marché du ferry transmanche, notre activité principale.

Alors que nous anticipons une hausse globale de l'activité transmanche, y compris celle du tourisme, c'est le fret qui est l'objet particulier de notre attention.

Expliquons cette attention particulière.

Nous gérons, par an, le passage de 2,9 millions de véhicules de tourisme et de 2,3 millions de véhicules commerciaux de fret. Cependant, en termes de besoins en capacité et en surface, un camion va compter pour plus de trois voitures. Si l'on traduit nos flux en unités voitures, ce sont plus de 10 millions de ces unités qui empruntent le port de Douvres actuellement.

De plus, c'est sur le secteur du fret que la croissance la plus importante est attendue dans les 30 prochaines années. C'est donc ce secteur de trafic qui oriente nos réflexions et nos projets en matière de développement des infrastructures portuaires.

Prévoir le futur est toujours difficile - Monsieur le Président Gounon l'a évoqué tout à l'heure -, en particulier dans le contexte économique actuel. C'est pourquoi, comme vous pouvez le voir sur ce graphique, le port de Douvres a cherché à identifier une série d'hypothèses crédibles pour le trafic fret.

Il est important pour un gestionnaire de port qui évalue le besoin d'un investissement important en infrastructures, conçues pour une durée supérieure à 30 ou 40 ans, de bien prendre en compte les tendances à long et à très long terme.

Dans ce contexte, le point le plus important à noter quand on regarde ce graphique est que toutes les prévisions, même les plus pessimistes, conduisent à une croissance du trafic et donc à un besoin de développement du port. La croissance du trafic est étroitement liée aux performances attendues de l'économie nationale britannique et nous avons donc observé attentivement cette donnée.

Nos prévisions ont également pris en compte la concurrence du secteur transmanche, les autres routes, mais également les autres modes. Ce qui figure donc sur ce graphique est bien la part du port de Douvres dans la croissance globale du trafic de fret accompagné transmanche.

Ont également été intégrés les effets potentiels des initiatives politiques réalistes qui pourraient réduire la croissance des trafics routiers ; je pense notamment à l'internationalisation des coûts de transport. Il est important de noter que ces prévisions ne sont pas seulement celles du port de Douvres et de ses consultants, mais qu'elles sont aussi en parfaite cohérence avec les prévisions du gouvernement britannique.

Notre vision actuelle la plus probable est représentée sur ce graphique par la courbe du milieu, la courbe verte, qui implique que nous atteindrons notre plafond de capacité existant, du port actuel, à un horizon 2017, mais comme nous l'avons déjà dit, notre préoccupation est sur le long et le très long terme et ce point limite pourrait être atteint un peu plus tôt ou un peu plus tard. Nous nous efforcerons donc de mettre sur le marché les nouvelles capacités portuaires à disposition de nos clients au fur et à mesure des besoins de ce marché.

Néanmoins, il est nécessaire de concevoir dès à présent un projet global, dont le dimensionnement final des infrastructures portuaires corresponde à la vision des besoins à long terme et très long terme du port de Douvres.

Un élément clef de la planification des installations futures réside dans la capacité et donc tout ce qui peut influencer le volume de capacité disponible. La capacité d'un port ferries est essentiellement fonction du potentiel de ces ferries à absorber le trafic en attente sur les parkings. Cette capacité de traitement des volumes de trafic attendue à moyen terme, qui est fonction du nombre de postes d'accostage, des surfaces de stockage et, bien sûr, de la taille des navires, sera vraisemblablement problématique à l'horizon 2017 sur les installations portuaires actuelles.

Il résulterait d'une telle situation des encombrements routiers importants, ainsi qu'une congestion des accès nautiques et des zones de manœuvre du port. Le trafic, pour les raisons économiques expliquées plus tôt, viendra quand même jusqu'au port de Douvres, mais il devra y attendre parfois plusieurs heures. Il finira, par conséquent, par déborder du port, par s'accumuler sur les routes alentour. Il est important d'ailleurs, à ce stade, de préciser que le problème de congestion n'est pas

ici lié à un problème de capacité routière, mais bien à un manque de capacité du port et, indirectement, des navires.

La problématique est, bien sûr, la même pour Calais que pour Douvres et il est important que les deux ports, chaînés d'un même lien, puissent offrir les capacités adaptées, afin que le système de transport international fonctionne correctement. Un goulet d'étranglement à l'une des extrémités aurait de graves conséquences sur l'autre.

Afin de prendre en compte ces prévisions de trafic et les besoins en capacité envisagés, le port de Douvres a examiné les options lui permettant d'offrir de la capacité additionnelle pour son activité ferries.

Nous avons donc mené de nombreuses études et enquêtes afin d'appréhender tous les impacts et les enjeux liés à la construction de nouvelles infrastructures et de s'orienter vers la meilleure solution. Ce travail qui a pris plusieurs années a abouti au projet de Terminal 2 qui consiste en un développement à l'intérieur des limites du port actuel. Douvres a la chance d'avoir pu implanter ce projet dans le périmètre du large bassin existant, mais comprend bien qu'à Calais, la construction d'une nouvelle jetée soit nécessaire pour un tel développement.

Comme vous pouvez le constater sur cette vue aérienne, le Terminal 2 va effectivement doubler sur le long terme, à pleine capacité. À terme, la capacité du port actuel sera doublée à l'Ouest du port, dans la darse.

Cet investissement pourra s'effectuer progressivement en fonction de la montée en puissance de la demande en nouvelle capacité et c'est un point important.

Le port de Douvres est pleinement conscient des enjeux environnementaux liés à un important projet de développement portuaire et il a fait tout son possible pour atténuer les impacts potentiels en les analysant à travers toute une série d'études approfondies. Le port de Douvres se préoccupe de ces sujets depuis longtemps déjà et il a d'ailleurs été le premier port européen à être labélisé par la fondation Ecoports, ce dont il est particulièrement fier.

Ces études ont ainsi pris en compte les retombées potentielles du projet dans de multiples domaines : le patrimoine historique, la qualité de l'air, le bruit, l'impact visuel, l'écologie, les fonds, la qualité de l'eau, la pêche, la navigation, les loisirs, le tourisme et l'impact socio-économique pour n'en citer que quelques-uns.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, le Terminal 2 est aménageable de manière progressive. Sur l'image de synthèse à droite - c'est bien une image de synthèse, elle est d'excellente qualité, on croirait une photo -, vous voyez le projet finalisé avec, à son extrême droite, quatre grands postes ferries et une nouvelle marina sur la façade Ouest. À gauche, vous avez le Western Dock actuel, pour ceux qui connaissent, l'ancien hoverport de Douvres ; c'est le site d'implantation du Terminal 2.

Le Terminal 2 ne va pas uniquement offrir les capacités de transport nécessaires ; il va aussi permettre, en les concevant un peu plus larges que ne l'exigent les strictes prévisions, une plus grande souplesse du système de transport transmanche et s'inscrire ainsi dans les politiques britanniques d'aménagement du territoire au niveau national, régional et local.

Un autre aspect qui touche à l'offre de nouvelles capacités à Douvres et qui est très important pour Douvres réside dans l'enjeu de la régénération urbaine. La ville de Douvres a un grand besoin de régénération et de nombreux projets ont été menés dans cet objectif.

Cependant, la clef du succès en la matière est de parvenir à attirer les investisseurs d'une part et les compétences d'autre part. Sans le Terminal 2, la ville de Douvres risque de devenir un lieu très peu attractif pour y investir ou pour s'y installer en raison de sérieux problèmes d'encombrement et de congestion qui iront croissants, mais je pense que les représentants du Dover District détailleront ce point dans quelques minutes.

Pour conclure, Douvres et Calais ont une histoire commune longue et plutôt réussie. Ce n'est pas dû au hasard, mais c'est bien le résultat d'une situation géographique qui, à son tour, a procuré un avantage économique que les deux ports ont su développer. Un tel avantage a conduit la route maritime Douvres-Calais à devenir un axe incontournable au développement de l'économie nationale et européenne, au point qu'aucune autre solution alternative ne soit en mesure de traiter efficacement et durablement ces trafics.

Nous prévoyons que ces trafics continuent de progresser sur le long terme dans les proportions indiquées dans nos prévisions. Ces prévisions que le port de Douvres estime prudentes, inférieures aux prévisions de croissance de l'économie à long terme, montrent que le besoin en capacité nouvelle est relativement proche et Douvres compte sur le Terminal 2 pour être au rendez-vous.

Au nom de Mike et de Richard ici présents et au nom du port de Douvres, je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. On va passer à la phase des questions à poser à Monsieur Mike KRAYENBRINK. Quelqu'un veut-il prendre la parole pour réagir sur cette présentation des perspectives du port de Douvres ?

**M. DEBOURBIAUX.**- Je travaille chez Tioxide à Calais. Vous avez dit, Monsieur, que vous aviez fait de nombreuses enquêtes et études sérieuses. Ma question est simple : y a-t-il eu, comme chez nous, débat public ? L'enquête publique est-elle terminée ou quand va-t-elle se terminer ? Je vous remercie.

**M. KRAYENBRINK** (*intervention traduite*).- La procédure est différente en Grande-Bretagne. À ce jour, nous avons fait essentiellement de très nombreuses consultations, mais à un niveau informel. Nous pensons très prochainement passer à la partie formelle de cette consultation. En Grande-Bretagne, on passe par des prérogatives de la loi côtière.

À ce moment-là, il y aura un débat public formel et la décision finale de procéder à ce projet ou non sera prise par le secrétaire d'État aux transports du Royaume-Uni.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci. Y a-t-il d'autres questions ?

**M. YARD.**- Je suis de la CFE-CGC. Il manque juste un élément dans l'explication de Monsieur : les dates.

**M. KRAYENBRINK** (*intervention traduite*).- C'est le secrétaire d'État aux transports qui définit les dates de ce débat public et nous pensons que ce sera en automne de l'année prochaine.

**M. YARD.**- Calais 2015 ; Douvres 2015 aussi ?

**M. KRAYENBRINK** (*intervention traduite*).- Nous pensons être en mesure d'avoir la capacité suffisante pour répondre à la demande, quelle que soit la date de mise en service.

**M. PUISSESSEAU.**- Je pense que la configuration du port de Douvres, vous l'avez vue, n'est pas du tout la même que le Port de Calais. Ils ont la possibilité, et cela a été indiqué par Laurent Devulder tout à l'heure, jusqu'en 2015-2016, de subir l'augmentation du trafic. En plus, ils ont la possibilité de faire cela à l'intérieur de leur port, alors que nous sommes obligés de créer un nouveau bassin. Ils ont déjà la possibilité aujourd'hui d'avoir des bateaux de 230 mètres ou de 210 mètres, puisque c'est la prochaine génération, qui peuvent éviter dans leur bassin, alors que nous aurons beaucoup de difficultés ; la configuration n'est pas du tout la même.

Ils ont un certain réservoir, mais ils décident de faire leur port parce qu'ils veulent prévoir l'avenir et ne pas être pris de court. Cependant, aujourd'hui, ils ont une certaine réserve.

**M. KRAYENBRINK** (*intervention traduite*).- Je suis tout à fait d'accord.

**M. FRANÇOIS**.- Je voudrais connaître le coût du projet et qui est le financeur.

**M. KRAYENBRINK** (*intervention traduite*).- Le coût pour le projet total est d'environ 420 millions d'euros. Mais comme nous le développons au sein du port, nous avons la chance de ne pas être obligés de tout investir d'un coup ; nous pouvons déjà développer deux docks pour un coût d'à peu près 200 millions d'euros.

En ce qui concerne le financement, l'activité du port va financer le projet. De l'économie va dépendre si nous empruntons l'argent aux banques ou si, au moment où nous mettons en route le chantier, nous avons réussi à amasser assez d'économies pour le financer nous-mêmes.

**Mme BOUCHART**.- Au niveau du fonctionnement du port, puisqu'il parle du lien, de la même façon que nous, avec la ville, est-ce que des études d'urbanisme ont d'ores et déjà été élaborées ? Y aura-t-il un gros changement entre la sortie du port, la ville ? Quels sont éventuellement les projets qu'ils peuvent nous faire découvrir et comment ils fonctionnent avec leur collectivité ?

**M. KRAYENBRINK** (*intervention traduite*).- Le Port de Douvres et la Ville de Douvres sont étroitement liés ; nous travaillons étroitement ensemble. D'ailleurs nos collègues du Conseil de district de Douvres sont là aujourd'hui. Il est très important que le développement du port et le développement urbain se fassent conjointement, pas seulement pour que cela profite au port, mais aussi à la ville. Les projets de redéveloppement du port et projets de redéveloppement urbains sont menés conjointement entre la Direction du Port et la Direction de la Ville.

La question des embouteillages qui traversent la ville est un problème grave et nous pensons que le Terminal 2 va notamment permettre de réduire cela, puisqu'il va permettre de détourner une partie du trafic avant même qu'il n'atteigne la ville.

**M. TENIERE-BUCHOT**.- Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ? (*Aucune.*)

Nous allons donc passer à la suite. Merci encore une fois d'être venu. (*Applaudissements.*)

Nous passons maintenant à une vision plus régionale et locale, à savoir le cahier d'acteur n° 13, qui va être présenté par Monsieur Blet, sur la Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale.

**M. BLET**.- Mesdames et Messieurs, il était bien évident que la Communauté d'agglomération du Calais allait déposer un cahier d'acteur ; c'est aujourd'hui chose faite, Monsieur le Président.

Le présenter à Coquelles, ville du tunnel sous La Manche, est hautement symbolique, car on entend parfois que le projet du port de Calais est surdimensionné ; il n'en est rien.

Certes, l'investissement représente 400 millions d'euros ; c'est un beau projet, mais qui, au total, ne représente qu'à peine 2,5 % du coût du tunnel sous La Manche. Grâce au Président Gounon, le tunnel est devenu un acteur majeur de la liaison transmanche et de l'aménagement du Calais.

Aujourd'hui, le port veut se donner les moyens de progresser et de jouer son rôle d'aménageur, en permettant de repenser totalement son intégration à la ville et son articulation avec le territoire du Calais.

Cet investissement ne remettra pas en cause l'équilibre total qui s'est installé, puisqu'il s'inscrit sur le marché en expansion.

Je ne peux m'empêcher de songer ce soir à un homme, Henri Ravisse, à notre grand Président défenseur acharné de Calais et de son port. Il a fait preuve d'un indéniable *fair-play* à l'époque de la construction du tunnel. Même s'il avait des craintes importantes, il ne s'est jamais opposé au tunnel en tant que tel ; il a su demander et obtenir les armes pour faire face à la concurrence. Grâce à lui, le

port à l'Est a été creusé et aménagé. Il a eu raison de se battre, car les acquis d'alors sont les atouts du moment.

Aujourd'hui, toutes les passerelles sont situées sur le quai Sud de ce bassin qui porte son nom. Que serait-il advenu si les responsables de l'époque avaient refusé ces travaux ? Quelle responsabilité ils porteraient aujourd'hui ? Les dirigeants du tunnel doivent avoir la même sagesse. C'est maintenant au port de se développer. Il doit pouvoir accueillir les navires de grande capacité.

Pour nous, ce sera le chantier du XXI<sup>e</sup> siècle, mais soyons réalistes et remettons les choses à leur juste place, à l'échelle des autres ports européens, Calais Port 2015, ce ne sont que de simples aménagements. La surface totale du nouveau port de Calais tient dans un seul bassin du port de Dunkerque. On peut donc dire, comme je l'ai entendu lors d'une réunion, qu'il s'agit d'un projet raisonnablement ambitieux, d'intérêt régional, national et européen.

Ce projet va dans le sens d'une grande façade maritime Boulogne, Calais, Dunkerque, où chaque entité est complémentaire des autres dans son activité principale : pêche, industrie, containers, poids lourds, tourisme ; c'est la seule façon de rester compétitif face à la concurrence internationale. Un investissement raisonnable donc, mais ô combien important pour notre territoire, et là, je vais reprendre ma casquette de Président de l'Agglomération.

Tout d'abord, c'est une opportunité extraordinaire de reconquérir les terrains portuaires de centre-ville pour réaliser enfin cette imbrication entre le port et la ville que tout le monde appelle de ses vœux depuis bon nombre d'années. Nos projets sont très avancés et là, je lance un appel au Conseil régional, Messieurs les élus, pour que très rapidement, comme l'a promis le Président Percheron, ces terrains soient transférés à la Ville.

Calais Port 2015, c'est aussi une formidable opportunité de développement pour nos zones logistiques et les nouvelles liaisons ferroviaires entre Calais, Dunkerque et, demain, Boulogne.

Nous avons déjà vu la création d'un nœud ferroviaire sur la zone de la Turquerie, les plus grands transporteurs européens sont déjà installés chez nous et nous venons d'acquérir 50 nouveaux hectares sur les 160 prévus que nous convoitons et sans lesquels nous serions incapables d'accueillir ne serait-ce qu'une seule nouvelle entreprise de transport et de logistique.

Calais Port 2015, nous en avons besoin aussi pour accompagner nos propres projets de golf, le projet d'excellence territoriale sur le front maritime, avec un Palais des Congrès et la création d'éco-quartiers, le réaménagement du port de plaisance et la trame verte vers le grand site national du Blanc-Nez via la base de voile de Sangatte.

Calais Port 2015, c'est aussi un outil complémentaire au développement de l'aéroport. De l'Ouest à l'Est, tout le littoral du Calais est en devenir. Jamais un ensemble aussi cohérent ne s'est offert à nous. Les aménageurs regardent notre territoire avec gourmandise. Ils nous disent que c'est du caviar ! Pour ma part, je n'ai jamais eu l'occasion de goûter du caviar, mais je retiens la métaphore. Enfin le Calais fait des envieux ! Pour nous, ce port participe à la nouvelle image du Calais ! Il doit être une vitrine du développement durable et des nouvelles technologies, respectueuses de l'environnement, y compris des moyens de transport. Demain, les navires seront plus grands, plus beaux, moins polluants et moins consommateurs d'énergie ; c'est le sens de l'histoire.

Enfin, ultime argument, s'il en fallait un, Douvres et son port, notre ville jumelle, se sont lancés également un grand défi, un projet de développement ambitieux. Respectivement premier et deuxième ports de voyageurs au monde, nos destins sont intimement liés. Comment imaginer que l'une s'équipe pour accueillir des bateaux de nouvelle génération et pas l'autre ? C'est impensable. Et là, je remercie mon collègue Paul Watkins, leader du District de Douvres, d'avoir répondu à mon invitation et d'avoir fait le déplacement ce soir pour venir défendre ce qui sera demain notre projet.

*Welcome to Calais, Paul Watkins, and thank you very much !*

Je vous remercie de votre attention. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Monsieur Blet. Je vais demander, comme je le fais toujours, s'il y a des questions ou des interventions qui permettent à Monsieur Blet de compléter ce qu'il vient de nous déclarer.

**M. RADENNE.**- Je suis de Marck-en-Calais. Monsieur le Président, à la page 4 de votre cahier d'acteur, il y a un magnifique dessin avec la zone de la Turquerie et, je crois que vous insistez, avec la liaison ferroviaire.

Je ne sais pas si la ligne Calais-Dunkerque sur votre dessin est double ; je crois avoir déjà signalé que, physiquement, on ne peut pas mettre une deuxième voie.

Ensuite, je vois deux jolies courbes avec des voies qui vont vers des zones de stationnement ou des zones de garage, mais je ne vois pas de liaison avec le Port 2015.

La zone de la Turquerie peut-être, reliée à une voie Calais-Dunkerque peut-être, mais cela ne va pas évacuer le trafic de marchandises venant du port. Il est vrai que quelque part, je ne sais pas dans quel cahier, il a été écrit, ou cela a peut-être été cité tout à l'heure, qu'il y a un projet assez lointain de Réseau Ferré de France par l'Est de Marck.

Je ne sais pas si ma question a été claire ou si j'ai été trop interrogatif.

**M. BLET.**- Je vais tenter de répondre, si le Président m'y autorise.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Le Président est tout à fait d'accord.

**M. BLET.**- Concernant la responsabilité des uns et des autres, pour ce qui concerne le président que je suis, nous sommes en cours d'acquisition de foncier sur la partie de la Turquerie. Nous avons décidé avec tout le Conseil communautaire, prochainement, de l'équiper aussi d'un nœud ferroviaire sur la ligne Calais-Dunkerque.

Pour ce qui concerne l'électrification et le doublement de la ligne, à la limite, le maître d'ouvrage sera plus compétent pour répondre, mais il me semble, d'après les informations, que le doublement n'est pas sur la totalité de la liaison Calais-Dunkerque. J'ai cru comprendre que, très prochainement, il y aura une réunion avec RFF qui doit déposer un cahier d'acteur. Ils auront certainement l'occasion de répondre à votre question. En tout cas, pour le président d'Agglomération que je suis, la réponse concernant le nœud ferroviaire est essentielle pour le développement de la logistique sur cette zone. Ne pas le faire est une erreur stratégique, le faire est un moyen de réussir.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Je précise que RFF devrait présenter son cahier d'acteur le 10 novembre, c'est-à-dire mardi de la semaine prochaine. Y a-t-il d'autres questions ?

**M. FOURNIER.**- J'ai une question à Monsieur le Président. Depuis tout à l'heure, on entend parler les différents intervenants, Monsieur François, Madame Bouchart, un peu tout le monde... C'est bien... Le Calais, Calais même, l'Est de Calais, Marck-en-Calais et comme je l'ai dit, avec l'aéroport, il y a un pôle à développer, mais l'Ouest du Calais... Je suis Coquellois, j'ai appris dernièrement qu'on avait la chance d'avoir un golf qui allait arriver ; magnifique ! Je pense qu'il y a de nombreux golfeurs dans cette salle.

Au-delà de cela, je voudrais savoir ce qui est prévu sur l'Ouest du Calais dans le cadre du développement de Calais Port 2015. Mettre un golf 18 trous, c'est bien, mais comment va-t-on attirer les personnes, comment va-t-on les faire venir ? Aujourd'hui, on a la chance d'avoir une desserte, hormis pour Auchan mais c'est un autre problème, très bien faite. J'aimerais savoir ce qui est prévu sur l'Ouest du Calais. On a le tunnel, c'est bien, mais on a d'autres choses, le tourisme, dont vous avez parlé tout à l'heure.

J'ai pu lire votre cahier qui est très bien fait. Je sais qu'aujourd'hui, la politique de Cap Calais avec les élus et les maires des communes est de créer une dynamique, on le voit bien, mais je voudrais savoir ce qui est prévu dans le cadre du projet 2015 sur l'Ouest du Calais pour Coquelles, Sangatte et même Coulogne. En effet, on entend parler de Marck, mais Coulogne est une ville qui a un potentiel et on n'en a quasiment pas entendu parler ce soir.

**M. BLET.**- J'appelle Coulogne « *la Venise verte du Calais* » ; les cinq communes ont chacune leur identité.

Concernant l'Ouest du Calais et sa liaison, il est essentiel, quel que soit l'équipement, quel que soit le projet, de mettre tout en liaison, c'est-à-dire, d'Ouest en Est : le site des Deux-Caps, le projet du golf de Sangatte, en passant par le projet de Palais des congrès, Calais Port 2015, l'aéroport, ainsi que le Platier d'Oye et, pour revenir sur le développement économique, c'est essentiel, c'est l'endroit stratégique, la gare de Calais-Fréthun.

Dans le développement de la totalité du territoire, pas uniquement Cap Calais, il y a un enjeu important dans la liaison entre tous ces équipements et tous ces projets.

**M. FOURNIER.**- Je rebondis, parce que tout à l'heure, je voulais aussi aborder ce sujet. J'ai lu dans les différents cahiers qu'on avait la chance d'avoir apparemment des TGV. Je ne sais pas s'il y a un représentant de la SNCF dans cette salle mais j'aimerais savoir, dans le cadre du développement, ce que la SNCF compte faire pour le développement du Port 2015, car je peux vous dire que pour prendre un TGV à partir de Calais-Fréthun, il faut être courageux ! Il m'arrive plus souvent de le prendre de Dunkerque, voire même de la gare de Calais ville où il n'y a pas de TGV mais...

J'aimerais savoir ce qui est prévu dans le développement ferroviaire à ce niveau.

**M. BLET.**- Je vais proposer à Monsieur le Président de la Commission publique de faire passer la question à la SNCF...

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Tout à fait... La SNCF, au moins pour la partie fret, a fait un cahier d'acteur ; c'est le n° 3 ; je pense que vous l'avez eu en main. J'espère qu'ils viendront, soit lundi, soit mardi prochain, présenter l'ensemble des questions ferroviaires en tant qu'utilisateur du réseau de RFF et qu'ils pourront répondre à ce genre de questions.

**Mme MARQUAILLE.**- Sauf erreur de ma part, il y a aussi un cahier d'acteur de la SNCF...

**M. TENIERE-BUCHOT.**- C'est ce que je viens de dire ; c'est le n° 3.

**Mme MARQUAILLE.**- Excusez-moi... J'avais entendu RFF.

Il y a à la fois RFF et la SNCF ; je pense qu'ils répondront aux questions en temps utiles.

**M. FONTAINE.**- Cette fois, je me présente en tant que conseiller municipal délégué à la commune de Sangatte.

Les deux prochains débats publics auront lieu à Sangatte, le 9 et le 10. Je pense que Monsieur le Maire, Monsieur Guy Allemand, va fortement développer le sujet du golf.

Pour consolider et abonder les propos de Monsieur Blet, président de Cap Calais, n'oublions pas, même si cela n'a rien à voir pour l'instant avec le Port 2015, qu'il y a quand même la base nautique de Tom Souville sur la commune de Sangatte, investissement aussi de Cap Calais.

**M. BLET.**- Merci les communautaires !

**M. FONTAINE.-** Là, j'étais conseiller principal délégué. En revanche, en tant que conseiller communautaire, j'interviendrai le 10 à Sangatte.

**M. TENIERE-BUCHOT.-** Merci beaucoup. Raison de plus pour suivre l'ensemble des réunions et merci à ceux qui sont fidèles à ces réunions.

**M. BOGAERT.-** Monsieur Blet, excusez-moi de revenir à la charge, je pensais que Monsieur Radenne allait le faire pour la commune de Marck, mais soit vous dites tout, soit vous ne dites rien, concernant l'aéroport.

**M. BLET.-** Cela faisait longtemps !

**M. BOGAERT.-** Ce qui m'inquiète beaucoup, c'est que la CUD est très intéressée. Si elle est très intéressée par le développement et l'extension de l'aérodrome de Marck, c'est pour une raison majeure : il se situe à 40 kilomètres de Dunkerque et ils ont déjà 13 sites Seveso, peut-être bientôt un 14<sup>e</sup>.

Dites-nous tout ! Qu'est-ce qu'il en est de cette étude prospective, parce qu'il y en a déjà eu quelques-unes, avec des résultats pas très probants ? Que voulez-vous nous faire avec cet aérodrome, Monsieur Blet ?

**M. PUISSESSEAU.-** On ne fait rien avec l'aérodrome !

**M. BLET.-** Je découvre encore, excusez-moi, le maître d'ouvrage. Apparemment, l'aéroport de Marck fait concurrence au grand projet Calais Port 2015 ; je m'en excuse.

Soyons sérieux ! Je voudrais rappeler ce que j'ai déjà dit, que je redis et re-redis ; j'ai l'impression qu'on a du mal à lire le *verbatim* ou revisionner les vidéos, je n'ai jamais dit, et c'est là que votre question est un peu surprenante quand vous utilisez le mot « extension » dans mes propos, quel que soit l'endroit où je me trouvais ou encore ce soir, qu'il y aurait une extension de la piste de l'aéroport de Marck gérée par le Conseil d'exploitation de Calais-Dunkerque, avec, bien entendu, les représentants... Bertrand Ringot est présent ; on se voit demain parce qu'on a un Conseil d'exploitation de l'aéroport. C'est un outil de développement, certes, mais ce n'est pas la panacée.

C'est l'ensemble des moyens de transport (le port, l'aéroport, le tunnel et Calais-Fréthun) qui sont des atouts pour le développement économique de Calais et du Calaisis ; c'est le message qu'il faut faire passer. Il n'est pas question d'agrandir la piste, sauf pour certains qui ont envie de fantasmer sur « dès qu'on parle développement, on parle extension » ; eh bien non ! Je m'en excuse, peut-être qu'on ne parle pas la même langue, mais je n'ai jamais indiqué qu'on allait étendre la piste.

**M. TENIERE-BUCHOT.-** Merci. S'il n'y a pas d'autre question, parce que je vois l'heure qui tourne, je remercie Monsieur Blet... (*Applaudissements.*)

... et demande au dernier intervenant, c'est-à-dire le Conseil du District de Douvres, - Monsieur Paul Watkins, vous avez été remercié tout à l'heure et vous êtes encore remercié d'être parmi nous - de bien vouloir prendre la parole et d'être ainsi, comme, je crois, on le dit en anglais, le dernier, mais pas le moindre.

**M. WATKINS.-** Je suis le leader du Council de Douvres et parlerai en anglais. (*Intervention traduite.*)

Monsieur le Président, Messieurs de la Commission, chers collègues élus, Mesdames et Messieurs du public, nous vous remercions pour votre invitation.

Il ne fait aucun doute que les ports de Douvres et de Calais sont intrinsèquement liés, tout comme sont intrinsèquement liés les Villes et le port de Calais ou de Douvres. Je pense que ce n'est pas un

hasard si les deux projets de développement, tant le Port 2015 que le Terminal 2 à Douvres, sont en train de se mettre en place à peu près au même moment.

Tant Douvres que Calais sont sur le réseau de transport transeuropéen et, dans les deux cas, forment la porte d'entrée européenne et à ces réseaux.

En Grande-Bretagne, en ce moment, plusieurs études sont menées sur la question de la relation entre les ports et les infrastructures routières et comment les économies souffrent à cause du manque ou de l'inadéquation de ces infrastructures.

L'ancien PDG de British Airways a mené une étude récemment qui identifiait les principales carences en Grande-Bretagne qui empêchaient également le bon développement de son économie vers l'Europe.

Outre ces commentaires, il y a également une étude régionale menée par le Département des transports et une étude est également menée sur la relation entre Londres, le Kent et les ports de La Manche ; cette étude est actuellement en cours.

Évidemment, il y a une relation directe et une étude au niveau de l'infrastructure routière sur le Sud-Est en Grande-Bretagne, notamment le corridor de la M2 et le corridor de l'autoroute A2 qui se rassemblent en un nœud qui est véritablement le cœur battant de l'économie britannique.

Bien que ces études soient encore en cours, il est fort probable que leurs conclusions permettront de mieux voir et de comprendre l'importance des ports, notamment en ce qui concerne les tendances futures.

Si on regarde de plus loin sur les portes d'entrée internationales, ce qui est le cas de Calais ou de Douvres, si on reconnaît la mondialisation et si on tient compte du fait qu'en janvier 2008, la Chine et cinq autres pays ont décidé de collaborer pour mettre en place une liaison ferroviaire directe entre l'Asie et l'Europe, cette liaison ferroviaire aura pour conséquence que le fret sera transporté deux fois plus vite par voie de chemin de fer que par des cargos en haute mer.

Cette liaison aura une influence importante sur la quantité de fret qui transitera par le port de Calais vers le port de Douvres, étant donné que c'est la liaison la plus rapide entre les deux.

Les quantités de fret sont en augmentation actuellement, malgré la crise économique. Non seulement elles croissent, mais, en plus, chaque année, elles dépassent les prévisions faites. Il n'y a aucun doute que l'expansion ou le développement des ports de Calais comme de Douvres est devenue une nécessité. Étant donné qu'on parle de ces développements, bien évidemment, on ne peut pas ignorer l'impact environnemental de ces développements. À Douvres, nous avons mis en place des zones de surveillance de la qualité de l'air, notamment au niveau du dioxyde d'azote. Évidemment, avec le développement futur du port, il est fort probable que cette qualité de l'air va encore plus se dégrader.

En tant qu'autorité locale, nous venons d'achever tout un programme de planning de développement qui a défini notre plan d'action pour les 20 prochaines années. Ce plan d'action se base sur une prévision d'un développement important de l'activité portuaire, une régénération du tissu économique, environ 10 000 à 14 000 logements supplémentaires et des restructurations et modifications importantes au niveau du centre-ville, notamment au niveau du tissu économique local. Ce seront les grands axes de ce développement.

Cela paraît assez proche de ce qui est prévu et de ce qui est en train de se faire à Calais.

En conclusion, je voudrais proposer à nouveau une collaboration étroite en ce qui concerne les échanges de données sur le transport entre nous et nos collègues français, afin que nous puissions mener à bien ce projet. Tant le port de Calais que le port de Douvres ont besoin de ce développement et nos Communautés méritent qu'on leur offre ce développement et qu'elles profitent des retombées de ce développement.

Merci pour votre invitation de ce soir, merci à la commission de nous avoir invités ; nous avons beaucoup apprécié le processus et nous avons été très intéressés de le découvrir ce soir.  
(*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Monsieur Watkins et merci à vous et à vos collaborateurs d'avoir fait ce cahier n° 27 qui est tout à fait remarquable, dont je recommande évidemment, comme pour tous les autres, la lecture.

Avez-vous des questions au Comté de Douvres ? Je sais qu'il est tard, mais il y a sûrement des réactions que l'on peut indiquer de manière rapide.

(*Intervention non traduite de M. Watkins.*)\*

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Monsieur. S'il n'y a pas de question, c'est que tout le monde est d'accord avec ce que vous avez dit.

(*Intervention non traduite de M. Watkins.*)\*

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci au traducteur aussi ; je pense qu'on peut l'applaudir.  
(*Applaudissements.*)

Je vais demander à la table du maître d'ouvrage s'il y a une dernière pensée pour cette soirée à exprimer.

**Mme MARQUAILLE.**- Non, Monsieur le Président. Je crois que les cahiers d'acteurs...

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Dans ce cas, nous sommes à peu près dans les temps, même tout à fait dans les temps.

**Mme MARQUAILLE.**- Tout à fait.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Je vais me permettre de clore cette réunion qui, je crois, était tout à fait riche en expressions et en variété de ces expressions.

Je vous rappelle que bientôt - en jours ouvrés, c'est après-demain, puisque demain, nous sommes vendredi et que si on passe le week-end, on est tout de suite à lundi -, lundi, la Ville de Sangatte nous fait le plaisir de nous accueillir. À cette occasion, il y aura de nombreux cahiers d'acteurs, tant lundi que mardi soir. Nous avons cru bon, pour des raisons d'économies, puisque les deux réunions se continuent, si je puis dire, à une journée d'intervalle, de faire en sorte que ce soit la même organisation, la même régie, que je remercie d'ailleurs au passage, qui puisse servir ces deux jours.

Bienvenue à Sangatte lundi prochain et bonne soirée !

Je vous rappelle que cette bonne soirée commence par un verre de jus d'orange ou l'équivalent à côté, avant de sortir, si vous voulez continuer, entre vous, à discuter.

(*Applaudissements.*)

*La séance est levée à 22 heures 34.*