

DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

Réunion publique du lundi 9 novembre 2009 – Salle des fêtes

Sangatte

La séance est ouverte à 19 heures 39 sous la présidence de M. Ténrière-Buchot, président de la commission particulière de débat public.

M. TENIERE-BUCHOT.- Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, Monsieur le Préfet, nous allons ouvrir la séance de cette réunion dite « *d'expression* » et je vais tout à l'heure vous rappeler en quoi cela consiste et quel est le programme de ce soir qui est un programme relativement léger par rapport à d'habitude.

Monsieur Guy Allemand, maire de Sangatte, qui a bien voulu nous prêter cette salle ce soir et demain, et on l'en remercie tout à fait chaleureusement, va nous accueillir. Je lui cède la parole, s'il veut bien la prendre. Merci beaucoup, Monsieur le Maire.

M. ALLEMAND.- Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Sous-préfet, Mesdames et Messieurs en vos grades et qualités, Mesdames, Messieurs, la commune de Sangatte n'était pas inscrite dans le dispositif d'accueil de ce débat public initialement prévu à la salle du Minck à Calais. C'est pourquoi je me réjouis aujourd'hui et suis très honoré de vous recevoir en ces lieux pour participer à cette première réunion d'expression qui sera suivie d'une suivante, dès demain soir, ici même.

Je suis d'autant plus heureux que je viens de quitter spécialement une autre réunion qui, par le hasard du calendrier, se passe en même temps et qui concerne la toute première présentation du projet de la création de la plaine de loisirs sur Sangatte, et ce, dans un cadre de procédure pratiquement identique à celui de la concertation préalable du débat public.

Monsieur le Président, je peux vous dire toute ma gratitude et fierté de vous accueillir et vous souhaiter la bienvenue, ainsi qu'à vous, Mesdames et Messieurs. Aussi, je puis vous assurer que les Sangattoises et Sangattois sont favorables à ce projet doté d'une très grande ambition, d'une très grande modernité, qui générera des énergies nouvelles dont tout le territoire tirera profit, aussi bien en termes d'emplois qu'en termes économiques.

Sangatte, joyau de la Côte d'Opale, à la porte des Deux Caps, classés grand site national, construit également son avenir pour devenir la destination d'un écovillage balnéaire, véritable carte de visite touristique du territoire du Calaisis. La commune de Sangatte se réjouit donc de cette opportunité, car elle va participer également à la promotion du territoire en affirmant sa volonté d'inscrire cet autre projet d'envergure que sera celui de la plaine de loisirs, avec l'inscription d'un golf accompagné d'un aménagement urbain important.

Néanmoins, c'est pourquoi, après la réalisation de la base de voile, ces projets que sont le golf, le pôle d'excellence territoriale, ajoutés à celui de Calais 2015, je peux d'autant plus vous confirmer ici l'incohérence notoire d'accepter l'implantation de concessions mytilicoles sur le littoral que les élus de ce territoire ont toujours refusée. Déjà incompatibles avec le développement touristique et

sportif, de plus, situées en bordure du chenal d'accès, le développement du port de Calais met définitivement un terme à ces projets de concessions arrêtées sans concertation préalable et sans tenir compte de l'avis des élus.

D'ailleurs, le cahier d'acteur n° 3 déposé par les professionnels de cette activité témoigne déjà des incompatibilités possibles et du préjudice susceptible d'être causé par ce chantier, ce qui, à mon sens, évacue directement la possibilité d'implantations nouvelles, puisque les mytiliculteurs ont eux-mêmes levé le doute quant à la non-pertinence de lieux d'exploitation trop proches du futur chantier portuaire.

Pour conclure, le projet de Calais 2015 reste donc une véritable chance pour notre commune, à condition cependant que celui-ci soit construit de manière à renforcer les liens avec la ville de Calais et surtout à ne pas accentuer le « via Calais » en ne restant qu'un lieu de passage.

Ce projet doit certes répondre aux futures exigences de la modernité du trafic en quantité, en rapidité, mais il se doit de se retourner, de s'intégrer dans la ville pour être le premier levier touristique du territoire. Le développement de la plaisance, les capillarités d'accessibilité, les aménagements urbains, les espaces publics autour de l'existant portuaire et de son futur ne me semblent pas suffisamment évoqués, laissant trop de place à la faveur du trafic transmanche, certes première mais pas unique vocation de l'activité portuaire de Calais.

Puisque le thème en est « *expression libre* », Monsieur le Président, permettez-moi d'accepter ces remarques et de vous remercier de m'avoir écouté. Je vous souhaite à tous et à toutes un bon débat pour ce soir et demain soir. Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur le Maire, pour ces propos liminaires.

Je vais, avant de passer la parole à la salle, puisque c'est une réunion dite « *d'expression* », vous rappeler que lorsque je suis tout seul derrière cette table, à côté des représentants du maître d'ouvrage, la Région, cela signifie que mes collègues sont parmi vous dans la salle. Je vais juste leur demander de se lever, de façon à ce que ceux qui sont assis à côté se méfient des oreilles qui pourraient traîner ; je dis cela en plaisantant, bien sûr. Il y a François Perdrizet tout au fond, Clara Banchereau également au fond - ils se sont mis le plus loin possible de moi, ils ont raison -, Patricia Brossier et Patrick le Lorier. Ils peuvent également prendre la parole si nous nous endormons, ce que je n'espère pas et, à leur tour, dormir si, au contraire, la réunion est tout à fait vivante, ce que j'espère. Je rappelle qu'il y a déjà eu deux réunions d'expression qui donnent l'occasion à des auteurs de cahier d'acteur de prendre la parole et d'expliquer un peu ce qu'il y a dedans. Il y en a eu une à Fréthun, l'autre il n'y a pas très longtemps à Boulogne, dans l'aquarium Nausicaa. Aujourd'hui et demain, ici, à Sangatte, il y a deux réunions.

Une réunion sera relativement peu dense, celle de ce soir, parce que nous avons, si vous vous êtes saisis du programme qui se trouve sur la table au fond de la salle, trois cahiers d'acteurs sûrs : le Club des professionnels du tourisme, la Fédération maritime de Calais et l'Agence des aires marines protégées. Je ne sais pas si Monsieur Huleux est dans la salle ; je ne pense pas car, autrement, il serait venu me voir. Je ne suis pas sûr que son cahier d'acteur qui, normalement, devrait être disponible demain, sera présenté ce soir ; s'il ne l'est pas, peut-être qu'il le sera demain.

Demain, il y a énormément de cahiers d'acteurs. Si nous arrivons, ce soir, à terminer vers 21 heures 30, 21 heures 45 - c'est ce que j'estime à peu près -, donc beaucoup plus tôt que d'habitude, demain, je ne vous promets pas, si vous avez le courage de revenir bien sûr, ce que j'espère, qu'à 22 heures 30, on ait terminé, puisque je suis sûr qu'il y aura au moins neuf cahiers d'acteurs, c'est-à-dire trois fois plus que ce soir. Cela étant, il n'y a pas que les cahiers d'acteurs, il y a également l'expression de chaque citoyen dans la salle au titre d'être représentant d'une association ou de quelque chose, d'une institution, ou tout simplement en tant que personne voulant s'exprimer.

Avant de passer la parole aux courageux qui voudront bien la prendre, je voudrais juste vous faire remarquer, pour ceux qui auraient été distraits, qu'il y a, ce soir, cinq nouveaux cahiers d'acteurs complétant la collection, si je puis dire :

- la deuxième partie du cahier n° 11 ; c'est la contribution des Verts qui porte sur l'EcoPort notamment, « *qu'est-ce qu'un Ecoport ?* », et sur la haute qualité environnementale ; il sera présenté demain ;
- le n° 20 de Calais Promotion qui n'était pas disponible jusqu'à présent ;
- le n° 23 de l'OCEAMM (Observatoire pour la conservation et l'étude des animaux en milieu marin) ;
- le n° 25 du GON (Groupe ornithologique et naturaliste de Nord - Pas de Calais), donc des cahiers très naturalistes, si je puis dire ;
- une présentation qui sera faite demain, en début de séance, RFF (Réseau ferré de France), qui a produit un cahier d'acteur que je sais assez attendu pour l'infrastructure de la desserte ferroviaire du projet Calais Port 2015. Je pense que la SNCF, demain, complétera ce qui sera dit par RFF.

Merci de bien vouloir prendre ces cahiers. J'arrête là ma petite présentation de ce soir pour simplement vous donner la parole pendant peut-être une petite demi-heure ou quelque chose comme cela, plus si vous le souhaitez, je ne tiens pas du tout à vous restreindre, surtout qu'il y a la possibilité ce soir, de bien vouloir prendre la parole sur l'ensemble des thèmes qui ont été abordés jusqu'à présent.

Je vous rappelle que vendredi dernier, nous avons eu la dernière présentation complétant tout ce qu'il y a à savoir sur le dossier du débat, c'est-à-dire le dossier du maître d'ouvrage, qui, bien entendu, a la parole, évidemment, quand il le souhaite, puisque l'ensemble des sujets qu'il a bien voulu nous présenter a été abordé et même largement développé.

Mesdames, Messieurs, merci de bien vouloir donner l'exemple en commençant. Je pose la question ; je vois qu'un Monsieur veut bien prendre la parole et il l'a bien volontiers.

M. VERHILLE.- Bonsoir, Roland Verhille, Sangattois. Je suis dépourvu de toute autre qualité. Je ne suis qu'une parcelle élémentaire de cette population heureusement incitée par la commission, faisant feu de tout bois, à s'exprimer sur le projet de grands travaux Calais Port 2015.

Mes observations ne portent pas sur l'ambition première du projet d'adapter sans retard le port de Calais aux besoins des transporteurs. Elle semble heureusement se traduire en travaux adéquats et bienvenus.

Mes remarques portent sur l'ambition seconde du projet de « *consolider les activités de tourisme* », notamment « *en favorisant le potentiel de développement des activités du port de plaisance* ».

Je serai, ce soir, très bref. Vous trouverez ces remarques développées sur le site internet de la Commission, dans sa partie « *Documents du débat/Documentation générale* », en une présentation sous forme de vues.

Un grand merci à la Commission pour avoir accueilli sur son site cette contribution au débat. Je m'en tiens à la réalité des travaux décrits. Force est de relever que le projet se borne à une pêche aux touristes hasardeuse et peu fructueuse parmi les 11 millions de passagers.

Calais récolte surtout des migrants.

Il n'y a pas d'intervention sur le port de plaisance actuel. Son début de ruine n'est pas dit. Il ne semble plus bon qu'à être « *scrapé* ».

Et l'ambition clamée est, de fait, contredite par la Communauté d'agglomération. Le développement des activités de la navigation de plaisance est définitivement bloqué par le projet d'excellence territoriale. Il place derrière le port de plaisance actuel un Palais des Congrès, ainsi qu'un quartier d'habitations. De plus, on n'y voit pas une attractivité touristique à la mesure des besoins. Il n'y a là aucune curiosité originale, seule de nature à attirer les touristes.

Et, de surcroît, le Président Blet a fait état ces jours derniers de sa demande de transfert ultérieur à la Ville de la zone portuaire du bassin Carnot. Cela semble annoncer le complet blocage du développement sérieux de la navigation de plaisance à Calais.

D'autre part, on ne trouve pas de travaux portant sur la liaison port ville. Il en est fait seulement tout un plat.

Ces réalités sont masquées aux yeux de la population par l'invocation d'intentions ou de projets en gestation de la Ville de Calais et de la Communauté d'agglomération couverts par un quasi secret militaire. On ne peut qu'écarter cela comme n'étant pour l'instant que des parlottes, car il a été expliqué que la Ville de Calais et la CAC sont paralysées par leurs budgets, plombés par des réalisations relativement récentes devenues gouffres financiers sans qu'il y soit remédié. Ces deux acteurs introduisent ainsi dans le débat des leurres détournant l'attention de la réalité des travaux sur lesquels la population est appelée à se prononcer.

Ce débat est forcé par l'ambiguïté de la position de Madame Bouchart, qui n'est pas là ce soir, maire de Calais, et de son colistier aux municipales, Monsieur Blet, qui, lui, est là, devenu président de la Communauté d'agglomération. Madame Bouchart est au banc du maître d'ouvrage, pas ici mais ailleurs, mais ces deux acteurs du projet semblent plutôt détourner le débat pour faire valoir les débuts de l'exercice de leurs fonctions électives.

Je leur demande avec insistance qu'ils se joignent dans l'exigence d'un projet Calais Port 2015 qui réaliserait effectivement l'ambition seulement proclamée de consolider les activités de tourisme. Faute de cela, l'occasion unique d'effectivement obtenir une action efficace dans ce domaine sera manquée.

Car le port de plaisance de Calais pourrait être l'outil majeur d'intégration plage/port/ville. L'observation d'autres ports de plaisance prouve leur exceptionnel attrait touristique : Dieppe, Nieuport, Le Grau-du-Roi, La Rochelle, Enkhuizen en Hollande... Dans un environnement de constructions exclusivement en bois massif, il devient alors une rare curiosité touristique. Voyez Marken en Hollande.

Il pourrait y avoir là le début de l'aménagement complet de la zone naturelle exceptionnelle allant jusqu'au Cap Blanc-Nez, avec, de l'autre côté, l'aménagement des canaux pour y développer la navigation fluviale de plaisance.

Mais il faudrait une forte volonté politique du Conseil régional pour surmonter les objections pouvant s'élever de tous côtés. Pour l'instant, le maître d'ouvrage, par héritage récent de l'État, ne suit pas le comportement exemplaire de la société privée Eurotunnel.

Merci pour votre attention.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur, pour votre déclaration ; je suppose qu'elle suscitera tout à l'heure quelques réactions, quelques réponses. Avant de demander s'il y a de telles réactions, je vais demander si d'autres personnes souhaitent intervenir sur les thèmes du débat qui ont été, jusqu'à présent, abordés ou sur des thèmes qui ne l'auraient pas encore été.

M. LONGUET.- J'habite Sangatte et suis employé d'une compagnie maritime, donc forcément favorable à ce projet qui risque fort de sauvegarder notre emploi.

Ma question porte sur le trait de côte annexe à l'ouvrage, puisque dans l'enquête, dans les documents que vous avez présentés, vous parlez d'une évolution possible, mais très légère, du trait

de côte à l'Ouest de Calais. Compte tenu de l'évolution de l'estran situé entre Calais et Sangatte, le maître d'œuvre a-t-il planifié l'entretien et la réfection des ouvrages de protection (digues, dunes, épis) des côtes basses meubles qui constituent cette zone où se trouve une grande partie de l'agglomération calaisienne ? Ces ouvrages présentent déjà de nombreux points faibles compte tenu de phénomènes météo fréquents et de prévisions alarmistes d'augmentation du niveau de la mer.

Ce sont toutes mes questions.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. C'est le maître d'ouvrage qui va vous répondre, ce n'est pas moi, puisque je ne fais que passer la parole. Je pense qu'il va vous répondre dans un instant.

M. LONGUET.- Je précise que cette question a été posée par le biais de votre site internet.

Guy Allemand, maire de Sangatte, vient d'évoquer la possibilité, qui s'éloigne de plus en plus, bien sûr, de l'implantation d'une concession mytilicole sur la commune de Sangatte. En tant que représentant du Comité contre les moulières à Sangatte, j'avais attiré l'attention dans l'étude d'impact que nous avons présentée au Sous-préfet et au Préfet de l'impact possible de l'implantation d'une moulière sur l'estran sangattois en bordure du seul et unique chenal d'accès au port.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour cette précision et ce rappel. Je propose de prendre encore une ou deux questions. Y a-t-il d'autres interventions ou demandes de parole ? (*Aucune.*)

S'il n'y en a pas, je vais demander si le maître d'ouvrage, Madame Marquaille, ou telle ou telle personne que vous désignerez...

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur le Président.

Sur la première question qui concerne la plaisance, je pense que ce n'est pas exactement le sujet du maître d'ouvrage ; ce n'est pas tout à fait - un peu à la marge peut-être - le sujet du projet Calais Port 2015. Le Président de l'Agglomération, en revanche, me semble concerné ; s'il souhaite répondre, je lui proposerai de le faire. Madame Bouchart, nous dit-on, doit nous rejoindre tout à l'heure ; si elle souhaite vous répondre, je pense qu'elle le fera aussi.

Mais je pense, Monsieur que vous faisiez plutôt une déclaration qu'une question.

Je laisserai Monsieur Blet répondre. Actuellement, la plaisance se situe sur le port Ouest, sur le bassin du Paradis ; je ne pense pas qu'on puisse dire qu'elle soit dans un état pitoyable ; j'ai parfois entendu dire cela, je pense que ce n'est pas tout à fait... Cela dit, il y a certainement des aspects à développer, mais ce seront des aspects qui, de toute façon, pour nous, seront contractualisés avec l'Agglomération, parce qu'à l'évidence, ils concernent beaucoup plus l'Agglomération que l'activité portuaire elle-même.

Pour ce qui concerne les aspects protection du littoral, l'évolution envisagée du trait de côte, c'est un sujet qui a été longuement traité à Dunkerque, puisque c'était le sujet ; si vous voulez voir les réponses de façon complètement exhaustive, vous avez tout ce qui concerne ce sujet dans les minutes du *verbatim* établi ; tout a été dit très précisément. Cela dit, nous pouvons reprendre les grands éléments de la question. Je propose de passer la parole à Yves Lalaut, directeur des ports du Conseil régional, qui va vous redire l'essentiel de ce qui a déjà été évoqué très longuement dans cette commission.

M. LALAUT.- Merci, Madame la Présidente. Effectivement, ce qui a été dit sur le sujet précis, la question posée, les premiers résultats montrent que les incidences hydrosédimentaires se situeraient plutôt aux abords immédiats du port et à l'Est du port, donc plutôt côté Oye-Plage.

Cela étant, l'étude s'étend effectivement de Wissant jusqu'à Oye-Plage et si les résultats, qui ne sont pas encore connus complètement, montraient que le port peut avoir une incidence sur les ouvrages de Sangatte en particulier, on envisagera les mesures visant à réduire ou compenser les effets sur ces ouvrages.

Aujourd'hui, les premiers résultats montrent que l'incidence ne se fait pas sentir de ce côté aussi loin sur Sangatte.

Une réponse sera bien sûr apportée très prochainement sur le site internet sur cette question.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Monsieur Blet, vous avez été sollicité ; voulez-vous prendre la parole ? Je ne vais pas vous forcer non plus à prendre la parole.

(M. Blet fait un signe de tête négatif.)

Monsieur, très rapidement, parce que vous avez peut-être un mot d'explication ?

M. VERHILLE.- Je ne voudrais surtout pas polémiquer...

Madame, ah, vous me décevez ! *(Rires.)*

Ah oui ! Vous me répondez que vous vous occupez des bateaux et pas des gens ! Et pourtant... Vous voyez, les objectifs, les ambitions du projet, vous l'avez bien écrit, c'est bien écrit : le tourisme, le développement du tourisme... Qu'est-ce qui est fait ? Attendre qu'on veuille bien venir en descendant des bateaux. C'est l'échec ! C'est vu depuis plusieurs années à Calais.

Merci.

Mme MARQUAILLE.- Monsieur, je vous trouve un peu injuste. Je pense que les habitants du Calaisis et les habitants de la région Nord - Pas de Calais sont au cœur du projet Calais Port 2015, parce qu'on l'a dit, il s'agit de faire en sorte que ce port s'adapte à l'évolution du transport de voyageurs et du transport de marchandises ; c'est pour cela que, comme on a fait évoluer ce port dans les années quatre-vingts en faisant le bassin Ravisse, aujourd'hui, il faut faire une nouvelle digue, il faut de nouveaux espaces, parce que les bateaux sont plus grands. Tout le monde nous dit que c'est une bonne chose parce qu'ils seront plus propres, avec des motorisations nouvelles.

C'est bien le souci des gens que nous avons là, l'environnement, souci de l'espace, mais souci des gens.

Il y a un enjeu économique considérable, il y a des emplois à la clef. On sait qu'il y a 50 000 emplois générés par le portuaire sur l'ensemble du littoral. Nous pensons que si nous n'adaptions pas et ne modernisons pas notre outil... Soit nous gagnons de l'emploi pour les gens du Calaisis et pour les gens de la région Nord - Pas de Calais, soit, au contraire, nous allons perdre les voyageurs qui passent par Calais, nous allons perdre la chance exceptionnelle qui est la nôtre de n'être qu'à 40 kilomètres de Douvres, que ce soit la route la plus courte pour se rendre en Angleterre. Ou bien nous développons l'outil, d'autant plus que Douvres, cela a été exposé lors de la dernière réunion, a un projet équivalent en face, ou bien nous sommes à la hauteur pour répondre à l'évolution du transport, pour répondre au projet de Douvres et pour garder le bénéfice de la proximité de Douvres, auquel cas nous jouons à quitte ou double quelque part... Ou bien nous perdons tout, ou bien nous gagnons et nous gagnons pour les gens de la région.

Je pense que, tout simplement, Monsieur, cela me semble au-delà du sujet de la plaisance ; c'est simplement cela.

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

M. BLET.- Je souhaite répondre à M. Verhille. Je le sens un peu frustré si je ne réponds pas. On a déjà eu l'occasion de se rencontrer ailleurs.

Tout simplement, aujourd'hui, à cette heure, les ports de plaisance, celui de Boulogne, comme le disait mon collègue de droite, ou de Calais, sont de la compétence des chambres de commerce, avec la propriété de la Région.

Il est évident que demain, dans le cadre du projet d'excellence territoriale, palais des congrès, espace de tourisme important, on ne peut pas imaginer ce projet sans ce port de plaisance ; c'est pourquoi, bien entendu, on va intégrer dans la stratégie et dans l'espace à gérer le développement de la plaisance.

Ce sont 30 hectares à réaménager, c'est un bel espace, mais il faut réfléchir, peser, soupeser, réfléchir sur les flux et les équipements de demain, parce que c'est un très beau territoire, un très bel espace et, excusez mon ton trivial, là-dessus, nous, élus, partenaires de la Région et autres, il ne faut pas « se louper ». Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. D'autres personnes souhaitent-elles s'exprimer ? Non. J'espère que vous n'avez pas trop froid... Il y a un Monsieur courageux qui veut s'exprimer !

M. DEBOURBIAUX.- Je travaille chez Tioxide.

Lors d'une réunion précédente, j'avais posé une question et n'ai pas eu de réponse. Comme vous l'avez fait remarquer, Monsieur, il ne faut pas hésiter et la reposer.

M. TENIERE-BUCHOT.- Absolument !

M. DEBOURBIAUX.- Travaillant dans une entreprise proche du port, la question était la suivante : y a-t-il ou va-t-il y avoir des contraintes avec la construction de Calais Port 2015 pour les entreprises de proximité ? Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je pense qu'il y aura au moins des contraintes légales, mais peut-être que Madame Marquaille ou Monsieur François...

Mme MARQUAILLE.- Je pense que les contraintes ne sont pas générées par le projet de Calais Port 2015. Elles sont générées par la réglementation simplement.

Je pense que le sujet de cette entreprise, c'est le rejet dans l'eau ; cela fait l'objet d'une réglementation qu'il faudra tout simplement respecter. Je pense que ce n'est pas le projet lui-même qui génère ce genre de contraintes, c'est la loi.

M. FRANCOIS.- Il y a évidemment un volet spécifique de l'étude hydrosédimentaire qui est consacré au déplacement du rejet de Tioxide ; c'est quand même extrêmement important. Il existe, en la matière, des normes européennes et françaises d'ailleurs très strictes.

Le problème qui va se poser, parce qu'il y aura un déplacement, c'est inévitable, est la prise en charge financière. En principe c'est à la charge de l'entreprise mais vous savez évidemment que la Région soutient le développement économique et une négociation n'est donc pas exclue le moment venu pour un partage éventuel des frais pour le déplacement de cette conduite.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vais sortir 30 secondes de mon rôle de président du débat public, parce que j'ai fait ce métier pendant une trentaine d'années, j'étais le patron d'une agence financière de l'eau, une agence financière de bassin. Normalement, ce genre d'établissement - il y en a un à Douai pour la région Nord - doit aider, mais comme vient très bien de le résumer Monsieur François, c'est dans la recherche de ce qu'on appelle « *un tour de table de financement* » qu'on s'arrange entre les collectivités territoriales, de manière large, de différentes sortes, l'Agence de l'eau et, bien entendu, le bénéficiaire, c'est-à-dire l'industriel.

La réglementation et les pratiques sont faites, normalement, pour trouver une solution, de façon à entrer dans la légalité qu'exige la réglementation sur les rejets industriels. Cela sort un peu de notre débat mais j'indique cela parce que c'est quand même une pratique qui remonte maintenant à presque 40 ans en France et cela marche assez bien.

Je signale cela parce que cela mérite quand même, sur les mois qui viennent, de regarder du côté de l'industriel où vous travaillez ce qui est fait pour chercher une solution financière. C'est à partir de la solution financière qu'on voit généralement le progrès technique apparaître.

Je reprends ma casquette et oublie les vieilles casquettes. S'il n'y a pas d'autre demande de parole, je vous rappelle, pour tous ceux qui auraient un grand sentiment de frustration tout à l'heure de ne pas avoir pris la parole, qu'il y a une deuxième session, de 15 à 20 minutes, après la présentation des cahiers d'acteurs, qui permettra de reposer des questions que vous estimez importantes ou que vous avez déjà posées, comme Monsieur, pour lesquelles il n'a pas eu de réponse satisfaisante ; n'hésitez pas à revenir autant de fois qu'il le faut, jusqu'au moment où les choses peuvent évoluer grâce à cette opiniâtreté.

Je vais demander à M. Haultcoeur, qui a eu la gentillesse de venir ce soir, de présenter au nom du Club des professionnels du tourisme un cahier d'acteur qui portera le n° 24, qui n'est pas encore prêt, puisque vous avez vu que les n° 23 et 25 sont disponibles, mais le n° 24 sortira demain. Merci de le présenter un peu en avance.

M. HAULTCOEUR. - Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je suis hôtelier à Calais et, ce soir, j'interviens au nom de la Fédération du commerce du Calais et des Clubs des professionnels du tourisme.

Pour commencer, j'aimerais rappeler que 300 entreprises touristiques dans la circonscription de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais ont une activité directement impactée par l'activité transmanche et les millions de passagers qui transitent par Calais. Ce constat concerne également les nombreux équipements commerciaux de l'ensemble de l'agglomération, que ce soit en centre-ville ou en périphérie, certains d'entre eux ayant même été imaginés et réalisés en tenant compte de l'importance de la clientèle britannique qui, désormais, fait partie de la zone de chalandise calaisienne.

Le lien entre l'activité des commerces et des entreprises touristiques et le port de Calais est d'ailleurs historique. Je donnerai deux exemples pour illustrer mon propos :

- l'hôtel Meurice, premier du nom, avant même le palace parisien, qui fut créé à Calais en 1771 pour accueillir les voyageurs anglais qui s'arrêtaient au Relais de poste royal ;
- au début du XIX^e siècle, la librairie d'Antoine Leleu, qui était réputée comme étant « *l'une des mieux fournies de la province en ouvrages nationaux et étrangers* », attirait les touristes illustres ou anonymes de passage à Calais.

Les derniers développements du parc hôtelier et de l'appareil commercial de l'agglomération ont été spectaculaires au début des années quatre-vingt-dix, à l'heure de l'arrivée du tunnel sous La Manche et de la concentration des trafics du transmanche maritime sur Calais.

C'est dire si le trafic transmanche a une incidence directe sur l'équipement hôtelier du Calais qui compte aujourd'hui 1 823 chambres précisément. Il faut savoir qu'il y en avait moins de 900 en 1987. Le parc hôtelier de la circonscription consulaire représente 11 % de l'offre régionale et plus de 25 % de l'offre du Pas-de-Calais. Ce secteur d'activité a doublé en 20 ans.

La clientèle britannique est évidemment très présente dans l'hôtellerie. Elle a pesé jusqu'à 66 % dans les hôtels de Calais et de l'arrière-pays en 2007 et représentait globalement 50 % de la clientèle hôtelière du Calais en 2008.

Si l'appareil hôtelier est important dans le Calaisis, il existe également une offre de restauration touristique très attractive. La gastronomie est l'une des motivations de voyage en France de la clientèle britannique. Le Club des restaurateurs Toques d'Opale, créé en 1996 pour la promotion d'une image qualitative de la restauration sur le Calaisis, a contribué au développement de ce créneau touristique. De nombreuses opérations de partenariat ont été engagées entre ces professionnels et les opérateurs transmanche.

De ce fait, on peut dire que l'implantation des restaurants est directement liée aux flux vers la ville des voyageurs transmanche depuis le port : 26 % de l'offre de restauration de la circonscription de la CCI de Calais est d'ailleurs concentrée sur Calais-Nord, soit 54 restaurants dans le périmètre du quartier, ce qui représente également 62 % des établissements de Calais.

Le trafic transmanche a également une incidence directe sur l'activité de l'appareil commercial du Calaisis. Dans une étude récente, la Chambre de commerce et d'industrie a permis de mesurer les retombées économiques induites par le passage de millions de passagers chaque année :

- plus de 600 emplois dans la restauration et l'hôtellerie ;
- plus de 1 000 emplois dans la distribution ;
- plus de 30 millions d'euros de valeur ajoutée.

Il convient, par ailleurs, de noter que le port génère directement près de 3 500 emplois et plus de 80 millions de chiffre d'affaires dont une partie vient impacter les commerces, les services et les restaurants du territoire.

Indirectement, les dépenses générées par le port sont à l'origine de 16 millions d'euros de chiffre d'affaires dans le tissu économique local, ce qui représente quelque 800 emplois. La CCI de Calais à elle seule est à l'origine de 250 emplois indirects en dehors des périodes de fort investissement.

Ces retombées doivent être pérennisées, optimisées et amplifiées. Le projet de Calais Port 2015, en assurant aux compagnies transmanche les moyens de leur développement et la rationalisation de leur exploitation, devrait y contribuer.

Nous attacherons toutefois toute notre attention pour que dans le cadre de la réalisation de « Calais Port 2015 » une considération toute particulière soit portée à la qualité d'une liaison directe du terminal transmanche au centre-ville. Calais Port 2015 doit permettre de développer l'attractivité touristique du Calaisis auprès de la clientèle transmanche en transit, clientèle pas seulement britannique d'ailleurs.

Les professionnels du tourisme sont en attente d'aménagements paysagers de haute qualité sur l'axe de liaison entre le port et la ville mais également d'une mise en valeur des atouts de la destination touristique au point de débarquement du trafic, afin d'inciter les voyageurs à faire une étape au retour. Calais Port 2015 doit donc être l'occasion de mettre en œuvre une nouvelle politique de développement touristique, avec un port qui se tourne vers la ville.

En conclusion, je dirai que pour maintenir et pour développer les retombées économiques décrites dans ce « cahier d'acteur » et créer de nouveaux emplois, il est essentiel, pour la Fédération du commerce du Calaisis et pour les professionnels du tourisme, d'être en mesure, dans les prochaines décennies, de répondre aux attentes des opérateurs maritimes qui assurent depuis Calais le transit des passagers et des marchandises entre les îles britanniques et le continent européen.

Calais Port 2015 semble bien être la réponse à ce défi pour l'avenir et c'est pourquoi la Fédération du commerce du Calaisis, le Club hôtelier de Calais, le Club de qualité des restaurateurs du Calaisis Toques d'Opale, le Club des équipements touristiques du Calaisis, le Club des toques et sans cravate souhaitent que soit réalisé sans délai le projet « Calais Port 2015 ».

Si je peux me permettre d'ajouter une petite note personnelle, quand je suis arrivé à Calais il y a 20 ans, il y avait des projets pleins les tiroirs ; on parlait déjà de la salle des congrès ou du Palais

des congrès, il y avait le projet Arlington, il y avait même un projet qui portait bien son nom, le Jardin virtuel, parce que celui-là, on ne l'a jamais vu.

Nous ne jetons la pierre à personne mais nous faisons confiance aux élus d'aujourd'hui et de demain pour que les bonnes intentions ne restent pas sans lendemain. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. J'aurai appris qu'il y a un Club des toques et sans cravate, ce qui m'impressionne beaucoup.

Y a-t-il des réactions et des questions à poser à Monsieur Haultcoeur après cette présentation d'un cahier qui est sous presse, qui arrivera très bientôt ? Vous n'avez pas pu le lire, bien sûr, mais il a bien expliqué ce que ce cahier pouvait contenir ? (*Aucune.*)

Personne ne s'intéresse à la gastronomie ? C'est d'une grande tristesse ! Ni à l'accueil hôtelier ?

M. DUBON (*orthographe non vérifiée*)*.- Je suis Calaisien et Sangattois depuis une dizaine d'années. M. Haultcoeur vient de parler de projets qui existaient il y a 20 ans. Il y a même plus que cela, puisqu'il y a 35 ans, on en parlait déjà ; je m'en souviens, j'étais étudiant à Dunkerque.

Messieurs, avez-vous l'honnêteté de penser que d'ici 35 ans, ces projets auront vu le jour ?

Ma deuxième remarque concerne la concurrence de nos voisins et amis boulonnais. J'ai travaillé pendant 10 ans sur Boulogne. Etes-vous sûrs de leur loyauté vis-à-vis du Calais ?

(*Sourires et réactions dans la salle.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- C'est une question, effectivement. Pas d'autre réaction ?

Du côté du maître d'ouvrage ? Ce n'est pas tout à fait le sujet, mais...

Vous n'êtes pas forcés de prendre la parole...

Mme MARQUAILLE.- Je dois avouer que j'ai mal compris la question, je suis désolée. J'ai entendu « *loyauté des Boulonnais* »... Je ne vais pas répondre sur cette question ; je pense qu'*a priori*, tout le monde est loyal.

M. HAULTCOEUR.- Si je peux me permettre une partie de réponse concernant nos amis boulonnais, on travaille en collaboration avec eux. Maintenant, vous ne parliez peut-être pas des professionnels, peut-être des politiques ou d'autres. En tout cas, au niveau des professionnels, on s'entend très bien avec eux et, si cela peut vous rassurer, avec ceux de Dunkerque aussi.

M. DUBON (*orthographe non vérifiée*)*.- Je parlais du transmanche.

M. TENIERE-BUCHOT.- Reprenez la parole pour donner une explication puisque, manifestement, il y a une ambiguïté ou une incompréhension dans votre intervention. Merci.

M. DUBON (*orthographe non vérifiée*)*.- Calais veut être un port pour le tourisme, Boulogne est plutôt le port pour les activités maritimes et liées à la pêche. Récemment, il y a quand même eu une certaine dérive de Boulogne pour capter un trafic touristique.

Le développement de Calais avec le tourisme et Boulogne le tourisme, on n'est pas contre mais il y a quand même eu quelques petits coups de patte par-derrière pour le Calais. Je pense ne pas être le seul sur Calais à penser ainsi.

Mme MARQUAILLE.- Une petite remarque...

Il y a eu, dans le passé, du transmanche aussi à Boulogne. Boulogne a souhaité retrouver une partie de l'activité transmanche qui n'est pas du tout comparable à l'activité transmanche de Calais qui est l'activité dominante de Calais.

Nous avons quatre ports si on y ajoute le tunnel qui peut être considéré comme le port sec. Je pense que ces trois ports ont chacun leur spécificité : la pêche, le transmanche, le commerce pour Dunkerque. Pour autant, faut-il s'interdire qu'il y ait un peu de commerce... Il y a aussi du commerce à Calais. Faut-il interdire complètement le transmanche à Boulogne ? Faut-il être aussi radical ? C'est une vraie question. En tout cas, il y avait un souhait fort exprimé par les Boulonnais d'avoir aussi un peu de transmanche qui n'aura pas forcément le même créneau d'activité que Calais.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci de ce rappel. S'il n'y a plus de question ou d'intervention sur ce sujet - on peut y revenir plus tard d'ailleurs -, je vais demander à Monsieur Ravisse de bien vouloir prendre la parole au nom de la Fédération maritime du port de Calais, cahier d'acteur n° 16 - celui-ci est disponible - que vous pouvez prendre sur la table au fond de la salle si vous ne le possédez pas encore. Monsieur Ravisse, vous avez la parole.

M. RAVISSE.- Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, j'ai l'honneur, ce soir, de vous présenter le cahier d'acteur de la Fédération maritime du port de Calais. Je voudrais saluer la présence de la plupart des membres de la Fédération : Monsieur Lasuen, Monsieur Foissey, Monsieur Caté qui est pilote.

Tout à l'heure, je regardais dans votre direction et je voyais : « *1909 : traversée de La Manche par Louis Blériot* » ; il se trouve que la Fédération maritime a aussi été créée en 1909 mais je dois reconnaître que l'événement est beaucoup moins important que celui qu'on a célébré l'été dernier.

Cette fédération regroupe une trentaine de membres d'entreprises portuaires et industrielles qui sont utilisatrices d'installations portuaires. Cela veut dire que nous regroupons des armateurs, agents, manutentionnaires, pilotes, sociétés de manutention, transporteurs ; comme Monsieur Sagnard, je l'ai vu tout à l'heure, des transports Carpentier.

Le but de la Fédération est d'assurer la promotion du port de Calais, d'en défendre les intérêts généraux et de contribuer au développement des trafics. C'est pour cela que nous voulons contribuer au projet Port 2015.

Le cahier d'acteur s'articule sur quatre axes.

Premièrement, le port de Calais, acteur de la vie économique locale et régionale. Je suis désolé, je vais vous faire la lecture du cahier, vous l'avez peut-être déjà lu, mais je vais essayer de rendre l'exposé intéressant. La Fédération maritime du port de Calais souscrit entièrement aux arguments développés dans les contributions de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, gestionnaire des installations portuaires, publiées dans les n° 1 et 2 des cahiers d'acteurs du débat public. L'analyse des besoins de développement de l'outil portuaire pour répondre aux besoins des opérateurs maritimes transmanche est pertinente. Des navires plus grands permettront, sans augmenter le nombre de traversées, de répondre à la progression des trafics des passagers mais aussi du fret attendue dans les prochaines décennies par l'ensemble des experts qui appuient leurs prévisions notamment sur les évolutions démographiques en Grande-Bretagne et en France. Il en est de même pour ce qui concerne la nécessité de disposer de nouveaux espaces à terre. La qualité des services que nous devons à nos clients en dépend et nous savons par ailleurs que s'impose à nous la liberté d'intégrer dans nos schémas d'organisation des pré- et des post-acheminements des marchandises l'intermodalité des moyens de transport.

Deuxièmement, « Calais Port 2015 » et l'aménagement du territoire. Le projet « Calais Port 2015 » est l'occasion pour la Fédération maritime de rappeler le rôle très important du port de Calais dans

l'économie nationale, à travers l'activité transmanche, mais également grâce à la contribution du port de commerce traditionnel dans l'activité économique de la ville de Calais et de la région. Si une étude récente chiffre à quelque 10 000 emplois l'ensemble des retombées économiques du port en termes d'emplois directs, indirects et induits, le port de commerce traditionnel génère à lui seul plus de 2 000 emplois directs et indirects, même si les tonnages traités restent modestes.

Le port de Calais constitue, par exemple, un atout majeur pour l'entreprise Alcatel Lucent qui produit chaque année à Calais plusieurs dizaines de milliers de kilomètres de fibres optiques. Une production qui représente plus du tiers de la production mondiale de câbles sous-marins, mais seulement quelques milliers de tonnes. Un tonnage pourtant si important en termes de valeur ajoutée pour l'économie locale, mais également pour le groupe industriel. Cet exemple, qui n'est pas unique à Calais (citons, par exemple, l'usine du groupe « Tioxide Huntsman » ou encore « Graftech ») nous fait dire qu'une tonne de marchandise à Calais, en termes de valeur ajoutée, ce n'est pas la même chose qu'une tonne de fret dans un grand port de transit.

Troisièmement, être en mesure de faire évoluer les équipements portuaires et de les dimensionner pour répondre à la demande. Des trafics qu'il convient donc de préserver, voire de développer à chaque fois que cela est possible : pour y parvenir, il convient d'adapter sans cesse les équipements portuaires et, aujourd'hui, dans les limites du port que nous connaissons, la place est limitée. Dans le bassin en eau profonde, nous pouvons accueillir simultanément deux câbliers, alors que nous savons que dans l'avenir, compte tenu de la demande croissante de fibres optiques pour compléter le maillage mondial des autoroutes de l'information et compte tenu de la place prépondérante de l'unité de production calaisienne d'Alcatel Lucent, nous aurons bientôt besoin de trois postes pour les câbliers. Pour imaginer ce développement, il conviendra de libérer de l'espace dans l'actuel bassin en eau profonde, après que le trafic transmanche a partiellement basculé dans le nouveau port en projet.

Quatrièmement, le port de Calais doit réussir le pari de l'intermodalité. Nous adhérons par ailleurs au souhait de l'autorité portuaire, la Région Nord - Pas de Calais, et de son concessionnaire, la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, de diversifier les activités du port de Calais, en misant sur les perspectives de transferts modaux (cabotage intra-européen et développement du transport ferroviaire) qui s'imposent à nous dans un futur proche. Cette diversification et notamment la mise en œuvre du report modal vers le ferroviaire pour les pré- ou post-acheminement induisent des développements importants de la demande en matière d'équipements portuaires.

Calais présente tous les atouts pour répondre à cette demande :

- point de massification des échanges entre le continent et la Grande-Bretagne et débouché naturel pour des liaisons avec le Sud et le Nord de l'Europe ;
- des espaces terrestres à proximité des quais sont nécessaires pour mettre en œuvre ce report modal du maritime vers le ferroviaire (ou l'inverse).

En conclusion, le port de Calais, dans sa configuration actuelle, ne dispose pas de ces espaces, d'où la nécessité aux yeux de toutes les entreprises adhérentes de la Fédération maritime de réaliser le projet « Calais Port 2015 ».

Il conviendra, par ailleurs, que le Conseil régional, qui est porteur d'un ambitieux schéma régional des transports, veille à la réalisation d'aménagements ferroviaires adaptés pour raccorder « Calais Port 2015 » à la ligne Calais-Dunkerque. Ce sera l'une des conditions nécessaires pour gagner le pari de l'intermodalité rendue possible à terme par la réalisation de « Calais Port 2015 ».

Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Restez un petit moment, Monsieur Ravisse.

Y a-t-il des questions à poser à Monsieur Ravisse en tant que représentant de cette Fédération maritime ou des remarques ? (*Aucune.*)

Pas de commentaire du tout ? Du côté du maître d'ouvrage, je pense que vous êtes en phase...

Mme MARQUAILLE.- Rien de particulier mais redire ce qui a déjà été dit de multiples fois, et Monsieur Ravisse le sait très bien, que la desserte ferroviaire des ports est un souci majeur de la Région Nord - Pas de Calais et que, bien sûr, il y aura une desserte ferroviaire performante.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Je pense qu'on en reparlera demain d'ailleurs, très probablement.

Mme MARQUAILLE.- Oui, ce sera le sujet majeur de demain puisque nous aurons à la fois Réseau ferré de France et la SNCF pour répondre à toutes vos questions sur ces sujets et pour s'exprimer.

M. RAVISSE.- Merci. Simplement en conclusion, si je puis me permettre, effectivement, le dossier ferroviaire est un dossier important et on sait que le ferroviaire, c'est lourd ; comptez sur nous aussi pour vous appuyer, pour que la Fédération maritime joue son rôle sur ce point du dossier.

Il est important de rappeler, même si je viens de le dire, que le port de Calais est vraiment étroit ; on dispose de vraiment trop peu d'espace. On a la chance d'avoir de belles entreprises bord à quai comme Alcatel Lucent ; il faut le rappeler, c'est la seule unité de production de fibre optique bord à quai. Il faut absolument répondre à la demande des industriels et aussi se donner les moyens d'accueillir de nouveaux trafics.

Juste pour la petite histoire, il me revient maintenant qu'en 1889, à l'ouverture du bassin Carnot - on peut dire que c'était vraiment le port moderne de Calais - la première usine à s'implanter bord à quai s'appelait « *Les téléphones de Bezons* » qui, ensuite, qui doit vous dire quelque chose, s'est appelée « *Les câbles de Lyon* » et, enfin, « *Alcatel* ». Vous voyez, l'histoire est un éternel recommencement.

M. TENIERE-BUCHOT.- Les Téléphones de Bezons se sont beaucoup développés, parce qu'Alcatel Lucent, c'est quand même un peu plus grand que Bezons.

M. RAVISSE.- Absolument.

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

M. PERDRIZET.(CPDP) - Une question à Monsieur Ravisse : est-ce que votre fédération a des liens avec les fédérations de Dunkerque et de Boulogne et quels sont les travaux en commun notamment ?

M. RAVISSE.- Oui, les liens, non seulement avec les ports que vous venez de citer, mais on peut déjà parler de ces ports, sont multiples au quotidien, parce que nous exerçons le même métier, nous nous connaissons bien, nous avons des rapports plutôt amicaux, nous échangeons beaucoup d'informations, nous nous retrouvons régulièrement au sein de nos fédérations, que ce soit ici sur la région ou à Paris lors des assemblées générales ; sans attendre des réunions officielles, nos contacts sont nombreux et quotidiens.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Je vais remercier Monsieur Ravisse, merci beaucoup, et demander à Madame Monbrun de bien vouloir lui succéder. Madame Monbrun a réalisé un cahier d'acteur qui n'est pas encore prêt... Il est prêt mais n'est pas encore publié. Je crois qu'il le sera demain ou très bientôt en tous les cas ; il est sous presse. Ce sera le n° 34. Vous voyez, on a battu

des records par rapport à mes prévisions et aux prévisions de la CPDP qui, au début, pensait qu'il y aurait une quinzaine de cahiers d'acteurs ; il y en a plus du double.

Je remercie beaucoup Madame Monbrun de venir ; elle n'a pas de rancune, puisqu'elle a été une de mes collaboratrices dans l'Agence de l'eau dont j'évoquais l'existence tout à l'heure ; elle ne m'en veut pas trop, c'est très sympa. On la retrouve ici dans un cadre tout à fait différent, qu'elle va sans doute rappeler, parce que l'Agence des aires marines protégées n'est pas très connue encore ; c'est un organisme relativement nouveau. Merci d'expliquer un peu qui vous êtes.

Mme MONBRUN.- Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je vous remercie de donner la parole à l'Agence des aires marines protégées.

Je salue Mesdames et Messieurs les élus que je n'ai pas eu l'occasion encore de rencontrer et les services de la Région. Je salue également les autorités préfectorales, Monsieur le Préfet. Je parle, bien évidemment, en tant qu'autorité publique, sous le contrôle de l'État.

La vision que je vais vous présenter est un peu différente de ce qu'on a vu aujourd'hui, on en a parlé un peu à Dunkerque ; c'est une vision du projet de port vue de la mer.

Je vais vous rappeler les enjeux majeurs du milieu marin ; on en a beaucoup parlé avec le Grenelle de la mer et je vais vous les rappeler un peu. Ensuite, je vous rappellerai peut-être quelques définitions, car comme l'a dit Monsieur Ténrière-Buchot, l'Agence des aires marines protégées, il y a le mot « *aire marine protégée* » et on ne sait pas trop ce que c'est ; je vous rappellerai les définitions. Ensuite, je vous expliquerai les enjeux de la mer près de chez vous, même si vous les connaissez, peut-être une autre vision. Ensuite, que faire pour ce projet de port de Calais par rapport à la biodiversité marine ?

Une toute petite précision, parce que nous sommes à Sangatte et que la question m'a déjà été posée, mon nom est « Monbrun » et il n'y a aucun lien de parenté, malgré tout le respect que je dois à mes homonymes ; nous ne sommes pas du tout de la même famille ; c'est une petite précision, un petit détail.

La mer représente deux tiers de la superficie du globe. Elle fait vivre une majorité de la population. Une part extrêmement importante de cette population se retrouve sur le littoral - c'est vrai en particulier sur ce département du Pas-de-Calais - et, en période touristique, attire de plus en plus de personnes. La mer est particulièrement touchée par les changements climatiques.

Quelques chiffres pour vous situer les enjeux au niveau national... L'espace maritime français, ce sont 11 millions de kilomètres carrés, dont 97 % en outre-mer ; l'espace maritime que nous avons à nos portes, devant nos yeux, ne représente que 3 % de l'espace maritime français.

Ce qu'on appelle une « *aire marine protégée* » est un espace délimité en mer pour lequel des mesures de gestion sont proposées. Ces mesures de gestion peuvent être :

- le suivi, la connaissance scientifique ; ce sont tous les laboratoires tels Ifremer, l'université de Wimereux, de Lille, qui peuvent travailler pour bien connaître le milieu marin ;
- des actions de protection qui peuvent être des actions de réglementation, mais également des actions à caractère volontaire, telles des chartes ;
- une surveillance en continu ;
- l'information du public ; on en a un très bel exemple à Boulogne avec Nausicaa.

On appelle tout cela des « *mesures de gestion* ». Une aire marine protégée est donc un espace où un ensemble d'acteurs se met d'accord pour un ensemble de règles de gestion ; ce n'est pas une mise sous cloche d'un espace où il est interdit de rentrer, de circuler et de faire quoi que ce soit.

Au niveau mondial, il existe les conventions internationales et notamment, près de chez nous, la convention Oslo-Paris pour l'Atlantique-Nord, la convention internationale pour la biodiversité, Sangatte, le 9 novembre 2009

plus récemment et plus proche de nous, en Europe, la directive stratégie pour le milieu marin, la directive-cadre pour l'eau, bientôt la directive sur la planification maritime qui font que la France, comme les autres pays, fait partie de tout un dispositif qui vise à préserver la biodiversité marine. On en a largement parlé avec le Grenelle de la mer, et le Grenelle de la mer n'est pas fini puisque les comités opérationnels se mettent en place maintenant. La France et notre région ne sont pas seules ; ce qui se fait ici est, bien, évidemment, relié au niveau européen et mondial.

Il existe donc une politique internationale pour la mise en place de ces aires marines protégées qui doivent constituer un réseau et qui sont, en quelque sorte, un poumon de la biodiversité. C'est par ces aires marines protégées que l'on compte préserver les richesses de la mer. Ces richesses s'expriment non seulement en termes de biodiversité mais également en termes économiques. On a parlé de l'économie du projet, de l'économie de la restauration tout à l'heure ; j'imagine que dans les assiettes des restaurants, il y a des poissons, des coquilles Saint-Jacques ; la préservation de ces ressources est extrêmement importante, bien sûr, localement, pour les ports, pour le port de Boulogne, mais également pour toutes les filières. Cette biodiversité est source d'attrait, bien évidemment.

Les aires marines protégées en France ont été définies par la loi d'avril 2006, c'est-à-dire que c'est extrêmement récent. On entend par « aire marine protégée » aussi bien un parc naturel marin (je vais vous réexpliquer ce que c'est), les zones Natura 2000 en mer (vous en avez sans doute entendu parler), que des réserves naturelles nationales en mer (le Platier-d'Oye, par exemple, a une composante marine et une aire marine protégée, la Baie de Somme également) mais cela peut être également des zones avec des arrêtés de biotope, ou des terrains du domaine public maritime affectés au Conservatoire du littoral, dont on a également parlé dans ce débat.

L'Agence des aires marines protégées a été mise en place par cette même loi de 2006. C'est un établissement public relativement nouveau. Parmi toutes vos institutions qui ont bien souvent plus de 10, 20 ou 30 ans d'existence, cet établissement public est nouveau. Il a été placé sous la tutelle du ministère de l'Ecologie, puisque son objectif est de préserver la biodiversité en mer.

Il a trois missions principales :

- créer ces aires marines protégées, donc délimiter ces espaces, mettre en place les règles de gestion avec l'ensemble des usagers ;
- les faire fonctionner en réseau ; ce qui se fait sur une aire protégée, sur un parc marin en Bretagne, peut être très utile sur ce qui se fait en Pertuis-Charente ou ce qui se fait ici ;
- apporter des moyens financiers et des moyens humains pour que ces aires marines protégées disposent du personnel et des moyens financiers suffisants pour les faire vivre, les suivre et faire fonctionner les règles de gestion.

Ce sont des finances qui proviennent du budget de l'État ; ce ne sont pas des financements qui viennent des collectivités territoriales ou de prélèvements particuliers.

Pour vous citer un exemple, il existe un parc naturel marin en France actuellement en mer d'Iroise, au large de la Bretagne ; cela représente environ 25 personnes qui fonctionnent sur le budget de cette Agence des aires marines protégées. Ce sont tout de même 20 ou 30 personnes qui sont mises sur chaque site au service de la mer. Le siège de l'Agence des aires marines protégées est situé à Brest, donc loin d'ici, et des antennes sont dispersées sur tout le territoire national, ce qui signifie sur tout le globe, parce que la France est présente sur toutes les mers du globe.

L'Agence dispose actuellement de 80 agents ; c'est relativement peu par rapport à l'ampleur de la tâche. On espère que les contraintes budgétaires permettront que le personnel soit à la hauteur des objectifs.

En ce qui concerne la stratégie nationale, elle a été établie à Boulogne en 2007. Peut-être certains d'entre nous y ont-ils assisté. Cette stratégie a été confortée très récemment par le Grenelle de la

mer. Il s'agit, en France métropolitaine, de mettre en place 10 parcs naturels marins et, pour l'ensemble des eaux sous juridiction française, que 10 % de ces eaux en 2012 et 20 % en 2020 soient considérées comme aires marines protégées. C'est à cela que va travailler, entre autres, un des groupes du comité opérationnel du Grenelle de la mer.

Qu'est-ce qu'un parc naturel marin ? C'est un espace délimité par un périmètre dont les enjeux de préservation de la biodiversité justifient que l'on s'en préoccupe. Ce parc marin est géré par un conseil de gestion qui rassemble autour d'une même table et de mêmes préoccupations les services de l'État, mais ils sont minoritaires, ce qui, en mer, est une exception et vraiment une nouveauté, les collectivités territoriales (les Départements et les Régions feront partie du parc naturel marin) et les acteurs économiques, les usagers, les pêcheurs et les associations. Ce qui est attaché à ce parc naturel marin, c'est que le conseil de gestion a pouvoir de donner un avis sur tout ce qui peut concerner les objectifs du parc et dans le cas d'activités soumises à autorisation, de donner un avis conforme au Préfet sur ces autorisations.

Que se passe-t-il près d'ici ? La Manche Est (dans le cahier d'acteur, vous aurez une carte ; là, je n'ai pas pu la présenter ; Xavier Harley est là et pourra vous apporter également des informations plus techniques) qui commence au Sud de la Baie de Somme jusqu'au Sud de la Mer du Nord, donc tout l'espace maritime qui est devant chez nous, présente de nombreuses particularités intéressantes ; ce sont des zones de très forts courants qui, au Sud, reçoivent les influences de la Seine et, au Nord, qui peuvent, dans certaines configurations de courants, recevoir les influences de l'Escaut. Ces très forts courants, alliés à la présence de bancs sableux, de cailloutis et de rochers, forment un ensemble de dunes hydrauliques, d'espaces et de récifs dont la biodiversité est extrêmement intéressante.

Les estuaires confèrent à ces écosystèmes une richesse biologique du fait de l'apport d'eau douce, de cette confrontation entre eau douce et eau salée et de ces vastes superficies découvertes à marée basse, une richesse biologique qui impacte toute la Manche Est, jusqu'au Sud de la Mer du Nord.

Cet espace marin, on peut distinguer les principaux ensembles : les estuaires, la bande côtière, les récifs au Nord et les récifs au centre, qu'on appelle les « *ridens* » pour ceux qui naviguent. Les richesses sont principalement des ressources halieutiques, qui sont bien connues, mais il existe aussi des richesses de biodiversité ; quelques-unes sont présentées dans les cahiers d'acteurs ici présents ; ce sont les mammifères marins qui sont mal connus, puisqu'une vingtaine d'espèces ont pu être observées un jour ou l'autre dans le détroit du Pas-de-Calais, les oiseaux, plus de 200 espèces, dont essentiellement des oiseaux migrateurs ou marins, mais également toute la faune benthique qui apporte toute l'alimentation nécessaire aux chaînes alimentaires.

Le milieu est si riche que lors de toutes les analyses qui ont été faites par les scientifiques, il a été jugé opportun de proposer dans le cadre de la stratégie nationale que ce site soit retenu comme un site étudié pour mettre en place un parc naturel marin. C'est la mission dont je m'occupe avec trois autres collègues basés à Boulogne pour une durée de deux ans où il s'agit de préparer la délimitation du périmètre judicieux, la proposition du conseil de gestion ainsi que des orientations de gestion qui vont donner lieu à un plan d'action, donc à des mesures de préservation. C'est, en quelque sorte, un parc naturel marin aux portes de Calais et aux portes du projet de Calais.

L'ampleur du projet justifie que l'on puisse rapprocher un peu les deux projets.

En ce qui concerne le projet de Port, je ne vais pas revenir sur le détail des études d'impact sur l'environnement, cela a été largement détaillé à Boulogne, mais les chiffres sont quand même extrêmement éloquentes ; ce sont 130 hectares d'emprise, 700 mètres de chenal, 2 500 mètres de digue, des dragages, l'évolution du trafic maritime.

Ce qui doit et ce qui va figurer dans l'étude d'impact - un certain nombre d'études sont engagées, elles ont été rappelées à Dunkerque -, cela concerne à la fois l'emprise du projet, la période de travaux, les activités industrielles, les activités induites ou les activités des bateaux.

En tout cas, l'impact direct sur le site du port mérite que l'on prête particulièrement attention à ces études ; Monsieur Ténrière-Buchot a rappelé toute l'importance qu'il y avait dans les phases de préparation et d'exécution de ces études et pas seulement au moment des résultats. Il est donc important que ces notions de biodiversité marine, qui ont été rappelées de manière thématique pour les oiseaux, les mammifères marins, les sédiments, soient bien appréciées dans l'ensemble des écosystèmes, parce que les chaînes ne sont pas indépendantes les unes des autres.

Que faire et comment mettre en relation projet de port et parc naturel marin ? Bien sûr, ces questions d'impact direct. Ce qui nous préoccupe également, ce sont les impacts indirects. Le projet du maître d'ouvrage rappelle très bien le contexte économique global avec les projets portuaires sur Dunkerque, Calais et Boulogne et présume une augmentation du trafic maritime importante en Manche. Il serait donc important que l'on ait une vision beaucoup plus large que l'impact seulement sur le site, une vision de l'impact de l'ensemble de l'évolution de cette activité économique sur les écosystèmes.

Ce n'est pas forcément seulement le maître d'ouvrage pour le Port de Calais 2015 mais c'est peut-être le maître d'ouvrage Région, au titre de la maîtrise d'ouvrage sur Boulogne et Calais, voire également maître d'ouvrage d'un certain nombre d'actions sur l'environnement, qui pourrait aborder cette question ; l'évolution du transport maritime, il n'y a pas un maître d'ouvrage derrière, il y a un ensemble d'acteurs économiques et il serait intéressant de se pencher sur cette question.

Enfin, il serait intéressant de se placer dans le cadre d'une politique économique plus intégrée. La mer rend des services écologiques et des services qui ont une valeur économique, donc qui peut être chiffrée en termes d'impact sur le tourisme, sur les activités de loisirs, sur les activités sociales, et il serait important qu'à l'occasion de ce projet de Port, le projet de parc et ce projet de Port puissent être rapprochés et que ce soit, en quelque sorte, une mesure à caractère compensatoire que le maître d'ouvrage favorise la gestion d'aires marines protégées. C'est, en quelque sorte, l'équivalent d'un plan d'urbanisation, mais en mer, c'est-à-dire qu'on veille à ce qu'il y ait des espaces qui restent les poumons de la mer.

La question que l'on présente au maître d'ouvrage, c'est : *quid* d'une politique maritime intégrée et d'une présentation un peu plus complète de cette présentation de la biodiversité dans le projet ?

J'ai été un peu longue et j'en suis désolée.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Beaucoup d'informations...

Je vais poser une question parce qu'il me semble que vous devez compléter. Je ne sais pas comment fonctionne un parc naturel marin mais je sais comment fonctionne un parc régional ou un parc national sur terre ; on n'y fait pas n'importe quoi. Cela signifie-t-il que c'est une restriction au passage des navires, au cabotage, à la pêche, etc. ? Une fois que les balises qui délimitent le périmètre de ce parc naturel marin ont été décrétées et qu'on a mis en application, a-t-on le droit d'y entrer ou faut-il contourner, avec un rail à côté avec beaucoup de monde qui passe ?

Mme MONBRUN.- C'est justement l'objet du projet de bien expliquer ces contraintes, un parc naturel marin ne rajoute pas de loi, ne rajoute pas de réglementation et ne rajoute pas de contrainte.

L'objectif premier est de préserver la biodiversité ; les activités qui vont s'exercer dans ce parc pourront s'exercer moyennant le fait que l'on se penche malgré tout sur l'incidence de ces activités sur la biodiversité. Cette incidence peut être soit minimisée, soit compensée, soit arrêtée. Le conseil de gestion, c'est-à-dire l'ensemble des usagers, peut décider d'un commun accord que telle ou telle activité pourrait être déplacée, voire modifiée, ou fonctionner avec une charte ou avec une réglementation.

On va trouver dans un parc naturel marin toutes les graduations pour l'exercice d'une activité. La différence avec ce qui se passe actuellement en mer est qu'on ne va pas raisonner activité par

activité ; on va considérer l'espace maritime comme un espace en tant que tel et sur cet espace, s'exercent une multitude de choses dont l'impact individuel est important mais également le cumul des impacts. Il n'y a pas d'interdiction, *a priori*, il y a un travail de gouvernance fait en commun pour que les activités continuent à s'exercer sans saborder la richesse qui les fait vivre, en quelque sorte.

Pour ce qui concerne le parc naturel marin à l'ouvert des trois estuaires, puisque l'étude est engagée sous l'autorité du Préfet maritime, du Préfet du Pas-de-Calais et du Préfet de la Somme, une instance de concertation va se réunir - je peux vous dire la date, puisqu'elle a été arrêtée - le 20 janvier prochain qui va permettre d'expliquer à tous les acteurs - cela représente entre 180 et 200 structures quand même ; ce n'est pas une petite affaire -, chacun pourra avoir une information commune et s'exprimer sur ses craintes et non seulement sur ses craintes mais sur des propositions en termes d'orientations de gestion.

C'est une occasion où on se penchera sur l'incidence des projets portuaires et du développement portuaire sur la biodiversité marine.

Je ne sais pas si j'ai répondu... (*Arrivée de Madame Bouchart.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Y a-t-il des demandes de parole ? Je salue l'arrivée de Mme la Maire qui est passée très discrètement.

M. HUEZ.- Je travaille à la Direction technique de SeaFrance. Derrière ce gros plaidoyer pour la mer, je me permets d'intervenir pour répondre à une question très opportune, je pense, sur la préservation du milieu marin.

En tant que compagnie transmanche, la mer, c'est quand même ce qui attire le client.

Je voudrais dire ce que notre compagnie a fait dans le sens de la protection du milieu marin. Chacun sait que dans le domaine environnemental, deux choses permettent de protéger l'environnement :

- l'aspect réglementaire, qui se durcit avec le temps, ce qui est bien d'ailleurs ;
- l'esprit d'initiative, ceux qui devancent la loi, ceux qui ont compris l'esprit de la loi.

En ce qui nous concerne, nous avons fait récemment un investissement de 600 000 euros dans des systèmes de filtration membranaire. La réglementation internationale MARPOL dit qu'il y a les rejets des navires et qu'on ne peut rien rejeter à la mer sauf si le seuil de pollution est inférieur à 15 ppm ; c'est la réglementation, tous les armateurs le font.

Dans l'esprit de la loi, nous avons baissé ce niveau de filtration pour l'amener à 1 ppm, c'est-à-dire que notre dernier résultat d'analyse d'un laboratoire privé, puisque, chaque mois, on nous prélève, est de 1 ppm.

Pour aller dans votre sens, il y a des compagnies maritimes qui ont ce souci de préserver la mer, sachant que le client, c'est la mer qui l'attire. Nous souhaitons aller dans ce sens.

Mme MONBRUN.- Merci beaucoup de ce témoignage qui va tout à fait dans le sens de ce que peut être un conseil de gestion du parc marin, c'est-à-dire que ce sont les acteurs économiques eux-mêmes qui prennent connaissance des enjeux en termes de biodiversité, qui connaissent leurs possibilités techniques et qui formulent des propositions pour aller parfois au-delà même de ce que demande la réglementation.

On aimerait bien que cet exemple que vous citez puisse être partagé par l'ensemble des acteurs, par l'ensemble des armateurs qui travaillent en Manche. Aujourd'hui, il n'existe pas de structure où les différents acteurs de la mer puissent se rencontrer pour dire : « *un objectif de qualité du milieu marin en Manche Est, voilà ce qu'il serait nécessaire de faire, voilà ce qu'on pourrait conduire en termes d'observations, voilà ce qu'on pourrait conduire en termes de maîtrise des rejets* », que ce

soient des ports ou que ce soit au niveau des armateurs. Armateurs de France sera sollicité pour le projet de parc marin.

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

M. HAMY.- Je suis l'homonyme du maire de Coquelles en même temps conseiller général. Je suis président d'une association de défense des cottages de Coquelles, association qui s'est créée face aux grands travaux du tunnel et à la création de la Gravière de Sangatte qui s'appelle maintenant la base « *Tom Souville* ».

En fonction du développement du port de Calais et du trafic qui va en découler, les études en cours que l'on a évoquées ici ou là et que vous connaissez bien, permettront-elles bien de préserver les espaces littoraux et, en particulier, le cordon dunaire ?

En fonction du cumul des impacts, si le cordon dunaire, par exemple, cède à hauteur du VVF de Sangatte et envahit le lac de la Gravière, que se passera-t-il ? Je vous signale qu'il y a un projet qui prévoit d'agrandir ce lac à 100 hectares.

Il pourrait d'ailleurs en être de même à Wissant - je suis natif de Wissant -, il y a eu, là aussi, la création d'un autre lac côtier pour les besoins du tunnel.

Étant de la région, vous devez aussi bien connaître que moi qu'à hauteur du marais de Tardinghen, le lieu qu'on appelle « *les dunes du Châtelet* », il se pourrait que, très prochainement, la mer passe dans cet ancien marais de Tardinghen et revienne vers Wissant dans le lac de Wissant.

J'aimerais que l'on prenne conscience des dangers qui existent malgré tout et que l'on pense à préserver le patrimoine de chacun. Merci.

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

M. BOGAERT.- ADECA (Association de défense de l'environnement du Calaisis). Je voudrais demander à Madame si ses services sont intervenus lors de l'enquête publique concernant le terminal méthanier à Dunkerque.

Mme MONBRUN.- C'était en 2007 ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Oui.

M. BOGAERT.- C'est actuel.

Mme MONBRUN.- En 2007, l'Agence des aires marines protégées était à peine née et la mission d'étude du parc marin dont je m'occupe n'était pas là, donc nous n'avons pas travaillé sur le projet de port méthanier à l'époque.

M. BOGAERT.- Puis-je me permettre un échange ? (*M. Ténrière-Buchot acquiesce.*)

Il est vrai que le terminal méthanier occupe un vaste territoire marin et dunaire très important, par comparaison avec le projet Calais Port 2015. Il eût été intéressant de pouvoir comparer un peu les impacts.

À ce jour, pouvez-vous quantifier les impacts que peut avoir la construction du port à Calais sur les projets d'aires marines protégées ?

Mme MONBRUN.- Aujourd'hui, pour être extrêmement honnête, nous n'avons pas connaissance du détail des études d'impact du port de Calais ; nous ne pouvons donc pas répondre à la question. C'est justement un des points qui vient en conclusion de ce cahier d'acteur ; nous souhaitons bien que pour le public, pour les établissements publics qui s'occupent du milieu marin, cette notion

d'impact puisse être très méthodiquement étudiée. Il y a un certain nombre d'études en cours dont on ne connaît pas les détails, donc on est plutôt optimiste sur cette question ; il n'empêche qu'on regardera le dossier d'étude d'impact avec attention sur ce point.

Aujourd'hui, nous ne connaissons pas le détail de ces études.

M. TENIERE-BUCHOT.- Si je puis intervenir, vous avez dit Calais ; vouliez-vous dire Dunkerque ou Calais ? La question de Monsieur portait sur le port méthanier et à l'heure actuelle, on en est à la phase de l'enquête publique, c'est-à-dire qu'on a dépassé il y a deux ans le débat public pour arriver à l'enquête publique maintenant. La question portait sur l'enquête publique du port de Dunkerque.

Mme MONBRUN.- Et de Calais.

M. BOGAERT.- C'était parfait !

M. TENIERE-BUCHOT.- Si vous êtes content, c'est l'essentiel.

Mme MONBRUN.- La réponse est la même dans les deux cas, de toute manière.

M. TENIERE-BUCHOT.- D'autres questions ? Monsieur le Préfet ?

M. GAVORY.- Je suis Sous-préfet de Calais. Je voulais apporter une précision quand même par rapport à ce que vous venez de dire, Madame ; le parc naturel marin dont vous parlez couvre les trois estuaires de la Somme, de l'Authie et de la Canche.

Mme MONBRUN.- Aujourd'hui, le périmètre n'est pas déterminé, puisque c'est l'objet de notre étude. Nous avons étudié le contexte des écosystèmes en Manche Est, c'est ce qui apparaît dans le cahier d'acteur, parce qu'on ne saurait positionner un parc marin sans connaître le fonctionnement global des écosystèmes et que la Manche Est est un écosystème en tant que tel.

Aujourd'hui, rien n'a été écrit sur le périmètre. L'arrêté de mise à l'étude porte le nom de « *parc naturel marin à l'ouvert des trois estuaires* », l'ouvert des trois estuaires étant la Manche Est. À aujourd'hui, nous ne pouvons pas préjuger du périmètre ; c'est l'objet de notre étude et des débats de concertation qui auront lieu.

M. GAVORY.- Je vous entends bien. En tant que représentant de l'État, j'approuve cette démarche ; bien évidemment, on la soutient.

D'abord, on va organiser une réunion prochainement des maires du littoral du Pas-de-Calais qui n'avaient pas été, jusqu'à maintenant associés ; jusque là c'étaient surtout les maires du département de la Somme qui avaient été associés. On va le faire très prochainement, en tout cas avant la réunion du 20 janvier dont vous parlez.

Je tiens tout de même à faire observer que même si les contours du parc naturel marin ne sont pas définis, on est assez loin du projet Calais Port 2015.

Pour répondre à la remarque de Monsieur Bogaert, cela a été très bien dit, au moment où il y a eu l'enquête publique sur le terminal méthanier, cette nouvelle législation n'était pas encore mise en œuvre.

Les aires naturelles marines, on en avait parlé lors du Grenelle de la mer, des Assises, de la réunion régionale qui a eu lieu à Boulogne au mois d'octobre. Ce n'est pas toute la mer qui est concernée ; c'est le sens de mon intervention.

Il ne faudrait pas qu'il y ait une mauvaise impression ou plutôt de mauvaises conclusions sur ce sujet ; c'est quand même un espace défini où il s'agit de faire participer tous les acteurs concernés

par le milieu maritime, leur faire prendre conscience qu'il faut préserver la biodiversité ; c'est la première raison de création de ces aires naturelles marines.

Je voulais apporter cette précision ; cela me paraissait important de le faire. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur le Préfet. Y a-t-il d'autres demandes de parole ?

La table du maître d'ouvrage tient-elle à s'exprimer sur ces sujets, avec un nouvel acteur dans le fond ?

Mme MARQUAILLE.- Le problème des sédiments à nouveau, redire que nous sommes inscrits dans une démarche Sédimatériaux, que les mouvements de sable font l'objet d'une étude présentée par le bureau Sogreah à Dunkerque.

Là aussi, de nombreux éléments ont été donnés, mais je vais redonner rapidement la parole à Monsieur Lalaut qui va vous répondre brièvement pour rappeler les aspects majeurs de la question.

M. LALAUT.- Par rapport à la question posée, je reviens sur ce qui a été dit tout à l'heure. Je rappelle que l'aire d'étude s'étend assez largement pour un projet de ce type, puisqu'elle s'étend de la baie de Wissant jusqu'à Oye-Plage. Ces études permettront de mesurer l'impact du projet sur le littoral, donc sur les mouvements sédimentaires, sur les courants et sur le déplacement éventuel de la ligne de côte.

Par rapport à la question évoquée, il y a aussi un autre aspect qui est l'aspect submersion des zones basses arrière. Je rappelle que la DREAL mène une étude actuellement également sur ces problèmes de submersion, puisqu'au-delà de l'impact lui-même du projet, le rehaussement du niveau de la mer et l'évolution des conditions climatiques peuvent avoir un impact, et c'est ce que la DREAL étudie aujourd'hui, sur les zones d'immersion, la dégradation des cordons dunaires et l'immersion des zones basses arrière. Il y a les deux études sur des phénomènes un peu similaires mais un peu différents.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Madame Monbrun, vous vouliez ajouter quelque chose.

Mme MONBRUN.- Une petite précision... Effectivement, le périmètre sera sans doute plus au Sud que Calais, tout au moins dans cette partie. Ces notions d'évolution du trait de côte, les études d'impact sont en cours et je pense que beaucoup de techniciens sont autour du sujet pour s'en occuper ; c'est l'échelle locale.

Le message de l'Agence des aires marines protégées était aussi de dire : *« on se place bien évidemment à l'échelle locale pour les impacts directs, mais à une échelle de la Manche Est ; ce n'est pas, d'un côté, un parc naturel marin un peu comme une réserve d'Indiens et, de l'autre côté, de vastes projets économiques qui englobent ces trois ports ; cette logique de politique maritime intégrée, c'est l'ensemble »*. Pour avoir un développement économique cohérent, il faut aussi s'appuyer sur une biodiversité préservée et donc sur tout un réseau d'aires marines protégées qui comprend les parcs naturels marins Natura 2000, c'est-à-dire qu'on peut placer la discussion à différentes échelles : l'échelle du projet qui est celui du législateur direct et la loi qui s'applique directement au projet et une logique de politique plus générale, de politique intégrée de la mer.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je pense qu'il n'y a plus de question à poser...

Si, il y a une question.

M. DEBOURBIAUX.- Un monsieur présent dans la salle est intervenu au nom de SeaFrance. Nous entendons tous et nous lisons dans les médias que SeaFrance ne se porte pas très bien. Ma question est la suivante : SeaFrance sera-t-elle présente à Calais dans un futur proche ? Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- C'est une question très générale. Je crois qu'on va d'abord remercier Madame Monbrun ; merci beaucoup, Madame.

Certains d'entre nous peuvent peut-être essayer de répondre à votre question...

M. BOUTRY.- Je suis directeur de l'armement SeaFrance. En effet, SeaFrance connaît des difficultés actuellement.

Pour répondre à la question de Monsieur, l'ensemble des acteurs, qu'ils soient internes à SeaFrance ou proches de SeaFrance - je pense que Monsieur le Sous-préfet qui a reçu de nombreux acteurs de SeaFrance ces derniers temps pourrait le confirmer -, met tout en œuvre pour que SeaFrance soit encore présent pendant de longues années et soit encore là pour accoster sur les postes transmanche de Calais Port 2015. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Nos vœux vous accompagnent !

Y a-t-il sur ces questions ou d'autres, puisque nous arrivons là dans une phase où on reprend le débat dans la salle, des questions ?

M. HAMY.- Je suis maire de Coquelles et conseiller général. Ne pouvant pas venir demain, je vais tout de même intervenir sur l'intervention de M. Verhille.

M. Verhille est un homme que j'apprécie beaucoup par ses interpellations, son sérieux et je vous invite effectivement à rejoindre le site pour regarder le travail énorme qu'il a effectué ; cela vaut la peine.

Je disais à Coquelles : « *il faut réveiller les synergies* ». Effectivement, la Région va jouer son rôle dans Calais Port 2015 mais il faut poursuivre et il y a des complémentarités à effectuer - c'est ce que le président Blet a dit tout à l'heure -, il faut que nous aussi jouions un rôle. On a un défi à relever ; il faut que tous, nous puissions le relever.

Elus de Cap Calais, il est évident que nous devons nous pencher aussi sur les complémentarités du tourisme et notamment du port de plaisance. Je pense que l'étude qui sera menée dans le cadre du pôle excellence territoriale pourra nous apporter beaucoup de choses et notamment une réflexion sur les travaux que vous avez pu effectuer.

Un monsieur disait : « *Il ne faut pas réveiller l'animal, aussi noble soit-il* » à Dunkerque ; je dis qu'il faut réveiller toutes les synergies sur le territoire ! Nous le méritons ! (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur, pour votre déclaration.

Monsieur Verhille, rapidement, s'il vous plaît.

M. VERHILLE.- Madame, je trouve que vous vous êtes débarrassée de moi un peu facilement... (*Rires et applaudissements.*)

Il semblerait que vous n'avez pas compris que mon reproche, c'est justement ce que vous utilisez pour vous débarrasser de moi, c'est-à-dire que la navigation de plaisance, le développement du tourisme, ce n'est pas dans le projet de Calais Port 2015, mais c'est ce que je vous reproche, Madame !

Alors, vous refilez le bébé à Madame Bouchart, qui est près de vous, Calais, et à la CAC, Madame Blet, qui est là, mais, Madame, il semblerait que vous ignoriez que leurs caisses sont plus que vides, leurs caisses sont remplies de dettes !

Mme MARQUAILLE.- Les nôtres aussi !

M. VERHILLE.- Comment voulez-vous qu'elles prennent en charge ce que je vous demande ? Vous savez, j'ai repéré dans votre présentation, tout à fait à la fin, votre taux de rentabilité interne

de 17,5 %. Quand une société privée présente un taux pareil, on crie à l'assassin et à d'autres choses encore.

Madame, seul ce projet Calais 2015 peut déployer les moyens financiers nécessaires pour effectivement sortir Calais de sa médiocrité. Il semblerait que vous n'avez pas bien entendu ou que vous n'avez pas bien écouté Monsieur le Maire de Sangatte qui, lui, s'est exprimé de manière très civilisée, alors que moi, je le fais comme un Flamand... Je suis un Flamand, je suis têtu, vous n'allez pas vous débarrasser de moi comme cela ! Il s'est exprimé de manière extrêmement civilisée, mais, Madame, comprenez-le !

Moi, je demande, j'aurais attendu et je leur demande, à la Ville de Calais, à Monsieur Blet, la Communauté d'agglomération, de se joindre à moi, de se joindre à Monsieur le Maire de Sangatte, pour vous dire, Madame, ces débats sont justement faits pour attirer votre attention sur ce qui ne va pas dans les projets qui sont présentés et ce qui ne va pas, c'est ce que je vous ai dit.

Alors, je vous en supplie, écoutez, comprenez, faites quelque chose ! Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur, je crois qu'on vous a bien compris.

M. BOGAERT.- Je n'ai pas le même talent oratoire que Monsieur, cela va être un peu plus plat. Je voulais simplement signaler que l'intervention de Monsieur Huez de SeaFrance est particulièrement intéressante, dans le sens où la société SeaFrance va plus loin que la réglementation ; c'est un vecteur très intéressant en ce qui concerne les seuils que vous connaissez tous d'une réglementation qu'il faut bien qu'elle s'arrête à un moment ou à un autre.

Faites-en publicité, Monsieur, n'hésitez pas, pour votre société ; c'est tout à fait dans l'ordre de ce que l'on réclame.

J'avais une deuxième question en entendant Madame Monbrun qui parlait d'aire marine protégée ; je voulais savoir s'il y avait, avec l'extension du port de Calais, également extension ou plutôt attention accrue sur les mesures de sécurité en cas de problème, que ce soit dans le port ou à l'extérieur du port, c'est-à-dire en Manche ? Est-ce qu'au niveau réglementation, le plan Polmar, par exemple - je sais que le matériel se situe à Dunkerque... Est-ce que l'accroissement du port de Calais va pouvoir bénéficier lui aussi de matériel d'intervention plus rapide, en cas de marée noire ou autres ?

M. TENIERE-BUCHOT.- S'il n'y a pas d'autre question pour le moment, je vais demander à la table du maître d'ouvrage de s'exprimer sur ces diverses interpellations et questions.

Mme MARQUAILLE.- Alors, Monsieur, vous êtes Flamand et vous êtes têtu... Écoutez, moi aussi, je suis têtue.

Je vais vous redire ce que j'ai... Je ne peux pas vous dire autre chose... Calais 2015, ce sont 400 millions d'euros. Les financements sont à trouver. Vous avez parlé du taux de rentabilité du projet qui nous laisse présager, ce que nous espérons, que le trafic et la richesse générés par le fonctionnement du port de Calais permettront de générer des possibilités de financement de ce projet, tant il est vrai que ce qui importe quand on a un projet de cette envergure, ce n'est pas son montant, parce que personne ne mène un projet de 400 millions d'euros en sortant l'argent de son portefeuille, personne ne l'a, donc, forcément, il y aura à faire de l'emprunt ; ce qui est important, c'est de savoir comment on paiera l'annuité de l'emprunt et comment on générera des ressources qui permettront de payer l'annuité de cet emprunt.

La Région Nord - Pas de Calais n'est pas plus riche que toutes les autres collectivités ; elle est surtout riche de sa volonté de développer la façade portuaire de la région Nord - Pas de Calais.

Les aspects tourisme, nous ne les ignorons pas, ils sont dans le document ; vous trouvez des pages... il y a tout un paragraphe sur ce sujet. J'avais la page tout à l'heure ; je ne l'ai plus, mais vous savez bien que c'est une des préoccupations.

Néanmoins, c'est un aspect de la question qui concerne autant l'urbain que le port et, du coup, c'est vrai, vous avez raison, je vais donner la parole à Madame Bouchart pour qu'elle réponde. Je ne me débarrasse pas pour autant de la question mais il est simplement normal que ce soit comme cela.

Mme BOUCHART.- Tout d'abord, merci pour votre soutien. On viendra vous interpeller ou vous demander un coup de main quand on aura des subventions à demander à d'autres partenaires.

Il est évident qu'on ne peut pas, au-delà de l'aspect financier qui est un aspect très important du projet, parler Calais Port 2015 sans prendre en compte, bien évidemment, l'aspect du bassin de plaisance et du développement de la ville et de tout ce qui se passe sur le bassin Ouest.

Il est vrai qu'en temps masqué, on va avancer de la même façon et négocier avec la Région. Ils sont propriétaires des terrains ; je ne sais pas si vous avez eu l'occasion d'en parler, mais on est en phase de négociation avec la Région pour qu'on puisse négocier l'ensemble des terrains ; c'est important à savoir.

Ce qui est aussi important à savoir, c'est que pour la première fois, grâce aussi au projet Calais Port 2015, nous choisissons demain, Ville de Calais, le cabinet d'urbanisme qui va travailler sur la liaison port ville.

Il n'est pas question et il n'est pas possible d'imaginer uniquement le schéma de Calais Port 2015 sans travailler avec le maître d'ouvrage, avec le port et les services de la Ville cette liaison... On ne découpe pas un projet aux ciseaux ; cela fait partie d'une cohérence complète de territoire entre ce projet de développement, le lien port ville, le bassin de plaisance, le bassin Ouest avec le projet d'excellence territoriale, la rénovation de Calais Nord. C'est vraiment un projet global de développement économique, touristique et, très important, au niveau de l'urbanisme de la ville qui a besoin d'une transformation complète à ce niveau.

Il est bien évident qu'en temps voulu, nous demanderons aux services de l'État, mais aussi de la Région, s'ils peuvent nous accompagner sur les projets qui sortent des 400 millions d'euros de Calais Port 2015.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vais redemander s'il y a des commentaires ou prises de parole ?

Mme MARQUAILLE.- Je vais peut-être ajouter, Monsieur le Président, pour faire référence à la page du dossier que je n'avais plus sous les yeux tout à l'heure, qu'il s'agit de la page 52 qui rappelle qu'il y a actuellement 260 anneaux dans le bassin Ouest, une cinquantaine dans le bassin du Paradis ; le document prévoit qu'il pourrait y avoir un triplement de l'offre sur des terrains complémentaires ; un triplement de l'offre serait techniquement possible.

Monsieur Ravisse, peut-être...

La Chambre de commerce et d'industrie n'est pas là ce soir. Monsieur Puissesseau est là à chaque fois, mais pas ce soir. La plaisance est dans la concession aussi, fait partie des prérogatives de la concession. (*M. Ravisse acquiesce.*)

Je pense que c'est la concession qu'il faut interroger sur ce sujet.

M. RAVISSE.- Je ne me sens pas autorisé à répondre pour la concession ce soir...

Mme MARQUAILLE.- Dites-nous tout de même deux mots, Monsieur Ravisse !

M. RAVISSE.- Je ne me sens pas autorisé, en l'absence du Président Puissesseau, que vous verrez demain... Le sujet de la plaisance est débattu régulièrement. Nous étions ensemble en conseil portuaire ; le sujet a été abordé.

Je pense que le point de la plaisance déborde largement du cadre du bassin Ouest et des quais, mais on sent bien l'interaction entre la ville et la plaisance ; c'est pourquoi c'est un sujet qui concerne non seulement le concessionnaire aujourd'hui, mais qui intéresse Mme Bouchart grandement. On doit certainement engager des discussions ensemble très rapidement pour voir comment faire pour développer cet outil. Est-ce la CCI qui doit le faire seule ? Est-elle la mieux placée pour le faire ou le moment n'est-il pas venu, dans le cadre de Port 2015, de regarder à peut-être le faire développer par d'autres collectivités ?

La question est posée.

M. TENIERE-BUCHOT.- Très bien. Merci beaucoup.

M. FRANCOIS.- Pour préciser tout de même que la Région ne se désintéresse pas du tout de la plaisance. Elle vient de voter le financement d'une étude pour sonder les quais, etc. qui, paraît-il, ne sont pas en très bon état. En sa qualité de propriétaire, elle intervient quand même là-dessus.

Au niveau de la sécurité, M. Bogaert a posé une question. Au niveau de la sécurité intérieure, on peut dire qu'il y a une amélioration, en ce sens qu'il est plus grand et va donc permettre une évolution des navires un peu plus à l'aise.

Il y a également deux chenaux d'accès maintenant, ce qui va favoriser les sorties et les entrées pour la plaisance qui ne va plus emprunter la sortie Nord. Il y a quand même un progrès de ce côté-là.

Au niveau de la sécurité extérieure - évidemment, l'État interviendra, c'est de sa compétence -, à l'extérieur, il y a une augmentation du trafic, mais comme les bateaux seront plus grands, il n'y aura pas forcément plus de trafic maritime.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci.

M. GAVORY.- Sur la question du plan Polmar évoquée par M. Bogaert, je vais répondre. Comme pour toute crise, toute menace, l'État prend les mesures nécessaires et déploie les moyens préventifs nécessaires.

Cela veut dire, comme vous l'avez dit dans le cadre du plan Polmar, il y a une responsabilité partagée, il y a deux préfets : le Préfet maritime qui est compétent sur l'espace maritime et le Préfet terrestre, en l'occurrence le Préfet du Pas-de-Calais, sur le littoral. Les moyens sont prépositionnés - le littoral débordant le Pas-de-Calais ; on inclut également le littoral du département de Nord - et il est évident que s'il y a un trafic supplémentaire, si le trafic change, on va adapter les mesures... Cela veut dire qu'on réfléchira. Un plan est toujours évolutif ; il est en constante évolution. On peut rassurer là-dessus, on mettra en place les moyens adaptés au trafic qu'il y aura à la fois sur le milieu maritime - c'est de la responsabilité du Préfet maritime -, avec les conséquences que cela peut avoir sur le littoral - c'est la compétence des préfets terrestres.

Soyez rassuré, les mesures seront envisagées et les moyens nécessaires seront déployés.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vois qu'à peu près comme je vous l'avais annoncé, nous nous trouvons entre 21 heures 30 et 21 heures 45, donc à moins qu'il y ait des demandes de parole complémentaires, je vais d'abord vous remercier pour votre réactivité, parce que beaucoup de sujets qui n'avaient pas été tellement abordés jusqu'à présent l'ont été ce soir - c'est ce à quoi sert un débat et c'est très bien - et, ensuite, vous convier à revenir demain à la même heure, si vous le voulez bien et si vous le pouvez, bien entendu, c'est-à-dire à 19 heures 30.

Je ne vous annonce pas que, demain, notre réunion sera aussi brève, parce que, demain, il y a trois fois plus de cahiers d'acteurs - il y en a neuf au moins - qui doivent être présentés, puisque le fait d'avoir ajouté une séance supplémentaire, celle d'aujourd'hui, n'a pas vraiment permis d'aspirer une quantité importante - une qualité sûrement, mais une quantité importante - de cahiers d'acteurs.

Demain, je dis cela simplement pour que vous soyez informés, normalement, il devrait y avoir RFF (Réseau Ferré de France) et la SNCF, la contribution de la Ville de Calais et celle de Calais Promotion. Ensuite, viendrait l'Union locale CFE-CGC de Calais, puis le cahier d'acteur deuxième partie des Verts du Nord - Pas de Calais qui porte sur cette fameuse question : « *qu'est-ce qu'un EcoPort ?* » - il a été distribué tout à l'heure -, le Groupe ornithologique et écologiste du Nord - Pas de Calais (GON), puis l'Office de tourisme intercommunal Calais Côte d'Opale et, enfin, la contribution des plaisanciers calaisiens. Si vous voyez Monsieur Huleux qu'on attendait ce soir, s'il veut venir demain, il aura bien sûr la parole, Monsieur Huleux ou quelqu'un d'autre représentant les pêcheurs.

Je vous remercie beaucoup et remercie, bien sûr, les intervenants qui ont bien voulu venir ce soir. Je vous rappelle qu'un verre modeste vous attend à côté, mais qui vous attend avec beaucoup de chaleur. Merci beaucoup. (*Applaudissements.*)

La séance est levée à 21 heures 41.