

DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

Réunion publique du vendredi 18 septembre 2009 – Mairie de Calais

La séance est ouverte à 19 heures 40 sous la présidence de M. Ténrière-Buchot, Président de la commission particulière de débat public.

Mme BOUCHART.- Bonsoir à tous.

Je vous prie de bien vouloir excuser M. le préfet et M. le sous-préfet qui sont retenus par ailleurs et représentés par M. le Directeur Départemental de l'Équipement que je salue.

Monsieur le Président et les membres de la commission, Monsieur le Président du Conseil régional, Madame la Vice-présidente du Conseil régional, Monsieur le Président de Cap Calais, Messieurs les conseillers régionaux, Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Mesdames et Messieurs les maires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, c'est avec un grand plaisir que je vous accueille aujourd'hui au nom des Calaisiennes et des Calaisiens pour cette séance inaugurale des réunions du débat public sur le projet Calais Port 2015.

Pour être bien entendue et claire, mon propos sera bref. Sans vouloir trop anticiper sur les contributions qui ne manqueront pas de venir enrichir la réflexion collective, je tiens à affirmer que le projet qui nous est présenté constitue pour le Calais un véritable espoir.

Je remercie la Chambre de commerce et d'industrie et son Président d'avoir initié et porté ce projet et nous remercions le Conseil régional, propriétaire du port, de le soutenir.

Calais souffre aujourd'hui de 15,1 % de demandeurs d'emploi, Calais souffre du déclin des activités de la dentelle, mais Calais refuse la fatalité et Calais souhaite ardemment que ce projet voie le jour le plus rapidement possible. Il est indispensable que le port, poumon économique de l'agglomération, ne s'essouffle pas. L'ensemble de la population attend avec impatience un développement qui permettra à l'économie locale, nous l'espérons tous, de sortir de ce marasme. C'est pourquoi la ville de Calais soutient sans réserve le projet Calais Port 2015.

C'est avec beaucoup d'attention que nous suivrons ces débats et c'est avec un réel plaisir que je vois que beaucoup se sentent concernés ce soir.

Monsieur le Président, Messieurs les membres de la commission, l'espoir de centaines de familles du Calais est porté aujourd'hui par ces quelques mots : Calais Port 2015.

Je souhaite profondément que l'ensemble des organismes et personnes consultés approuvent et soutiennent sans ambiguïté ce magnifique projet fondateur du Calais de demain.

Je vous souhaite, je nous souhaite, de bons travaux et vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Madame le Maire, pour votre accueil, pour cette salle tout à fait magnifique qui nous permet de commencer ce débat public.

Je m'appelle Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot ; c'est un nom compliqué, mais vous le retrouverez dans les brochures et il n'est au moins pas compliqué à lire.

Vous me voyez entouré de collaborateurs ; nous sommes cinq à constituer ce que l'on appelle une « *commission particulière de débat public* ».

Cette commission salue d'abord Monsieur le Président de la région, qui est le maître d'ouvrage de ce projet intitulé « *Calais Port 2015* » ; je salue également ses services qui ont rédigé dans les

derniers mois un document que vous avez pu prendre à l'arrivée - il est sur les tables de présentation juste avant la salle - intitulé « *Calais Port 2015 - Dossier du débat public - 2009* ».

Ce dossier est la colonne vertébrale de ce qui va être le débat, ce qui me permet de saluer les autres acteurs - c'est la terminologie utilisée dans les débats publics -, c'est-à-dire tous ceux qui ont été salués par Madame le Maire tout à l'heure, les élus, bien entendu, mais les acteurs économiques, les syndicats, les associations et l'ensemble du public, Mesdames et Messieurs, qui êtes tout à fait les bienvenus dans le cadre d'une loi qui date de 2002, donc assez récente, qui institue ce que l'on appelle la « *démocratie de proximité* ». Proximité signifie que l'on interroge les personnes, qu'elles soient compétentes parce qu'elles sont spécialistes ou qu'elles ne soient pas spécialistes, ce qui ne veut pas dire incompétentes, mais s'intéressant à la vie de leur localité, la vie de leur région, et qui sont à proximité. À proximité signifie, bien entendu, la ville de Calais et le Calaisis, donc toutes les villes autour de Calais, mais aussi d'autres ports, qui peuvent être complémentaires ou concurrents - cela dépend - et notamment Boulogne, Dunkerque et aussi un port sans eau, Eurotunnel, qui a une activité qui ressemble aux activités de transport de fret et de voyageurs qui sont effectuées dans les autres ports.

C'est pour cette raison - j'y reviendrai tout à l'heure - que nous essayons que le débat public chemine le long des routes et dans les divers endroits où un public peut être intéressé, au-delà de Calais, Calais qui est tout de même la ville où nous nous réunissons le plus souvent dans le calendrier.

Le débat public, comme son nom l'indique - c'est un peu comme Calais Port 2015, tout est dit -, signifie qu'à la fois on attend des opinions diversifiées et non pas une seule opinion et, par ailleurs, on espère que le public le plus large prendra la parole.

Pour cela, un certain nombre de réunions sont des réunions thématiques. Ces réunions thématiques correspondent à une lecture commune de ce document qui doit être approuvé ou critiqué, modifié très certainement, et qui aborde à peu près tous les problèmes.

Nous, commission de débat public, avons essayé non pas d'écrire à la place de la Région, car nous n'aurions pas pu, pas su et que ce n'est pas notre rôle, mais d'être relativement l'œil du diable, si je puis dire, puisque nous sommes placés vers la gauche de l'assemblée, de façon à dire que ce n'est pas convenable de présenter les choses comme cela, qu'il faut des compléments, des références, etc.

Bref, au bout d'un certain temps, la Région a accouché d'un document qui nous a semblé convenable et que nous avons soumis à la Commission nationale de débat public dont nous dépendons. Cette Commission, au mois de juillet, a approuvé ce document comme étant présentable à l'ensemble de l'opinion publique.

Dans ce document, vous avez un certain nombre de chapitres ; le premier chapitre de présentation générale sera abordé ce soir. D'autres chapitres portent, par exemple, sur l'histoire du port, ce qui explique l'évolution vers ce projet, le fait qu'il y ait des impacts positifs et négatifs sur le plan économique et social, qu'il y ait des impacts, généralement négatifs mais qu'on peut essayer de minimiser ou de compenser, sur l'environnement - c'est le chapitre IV - et les diverses autres solutions qui pourraient être envisagées et leur traduction financière et en termes - passez-moi ce mot un peu à la mode - de gouvernance, c'est-à-dire d'organisation de la gestion des futures installations portuaires. Tout cela fait partie d'un certain nombre de réunions thématiques sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure puisqu'un calendrier est disponible dans un petit dossier appelé « *Journal du débat n° 1* », qui est à votre disposition sur les tables et où l'on résume ce que je suis en train de vous expliquer le plus rapidement possible.

Ces réunions thématiques permettent à chacun d'avoir la même connaissance que son voisin, ce qui ne veut pas du tout dire la même idée que le voisin ; la même connaissance, ce n'est pas la même idée. Elles sont entrecoupées d'un certain nombre de réunions - elles seront au nombre de trois, mais il peut y en avoir plus si nécessaire - interthèmes, que l'on appelle « *réunions d'expression* ».

Dans une réunion thématique, les maîtres d'ouvrage, représentés à cette table, leurs experts, qui figurent ici sur le côté de l'estrade, d'autres experts qui peuvent être dans la salle, prennent la parole pour expliquer et argumenter tout le bien qu'ils pensent du projet, et c'est normal puisqu'ils sont maîtres d'ouvrage. On peut avoir des idées différentes qui sont soit un support, une aide apportée à la réalisation du projet, parce qu'on est tout à fait en faveur - et même si l'on pouvait en faire deux ou trois, ce serait encore mieux, on est encore plus en faveur que le maître d'ouvrage -, soit, au contraire, on trouve que ce projet est très coûteux, dangereux, mauvais, pas acceptable pour la région et on l'exprime. C'est pourquoi ces réunions interthèmes s'appellent « *réunions d'expression* ».

Les réunions d'expression donnent lieu à des prises de parole qui, dans l'ordre du jour, et c'est très important sur un plan pratique, permettent à tout un chacun dans la salle de prendre la parole avant d'écouter les experts. Ainsi, on est sûr, vers 19 heures 30 - 19 heures 45 et même vers 21 heures - 21 heures 30, de dire des choses qui n'entrent pas forcément dans le format du plaidoyer du maître d'ouvrage. C'est fait pour donner leur chance à des gens qui ne seraient pas d'accord. Ces gens qui ne sont pas d'accord ont la possibilité, dans ces réunions, non pas de réagir à ce qui leur a été dit, mais de poser des questions et d'argumenter sur les questions qu'ils posent directement, sans contrainte de présentation initiale.

Bien entendu, dans les réunions interthèmes, tous les sujets peuvent être abordés, il n'y a absolument aucun problème, il n'y a pas d'ordre du jour ; on n'est pas en train de regarder tel ou tel chapitre, mais tous les chapitres en même temps et même des choses qui ne sont pas inscrites dans les chapitres.

Tout cela, comme vous pouvez le voir, est enregistré. Il y a une régie télé dans chaque réunion, qu'elle soit thématique ou pas, et il y a, et je la salue, une sténotypiste qui va rédiger le *verbatim* et qui va consigner tous les propos, les miens comme les vôtres. Si vous êtes de langue anglaise, car je vous rappelle que Douvres n'est pas très loin de Calais et que si le port augmente de taille, peut-être que Douvres en fera autant, nous avons, et je la salue également, une traductrice qui permet de dire à ceux qui ne parlent pas très bien français ce qui se passe et d'aider, si nos amis anglais prennent la parole, la salle à les comprendre, car, parfois, ils ont un accent.

Cela permet d'avoir une certaine équivalence, maître mot d'une commission particulière du débat public, et de considérer tout ce qui peut être en faveur du projet d'un côté, mais aussi tout ce qui peut être à l'encontre du projet de l'autre côté.

Nous ne sommes pas là pour aider, et je vais peut-être choquer beaucoup d'entre vous, à ce que le projet se réalise. Nous ne sommes pas là non plus pour éviter que le projet se réalise. Nous sommes là pour que vous disiez ce que vous en pensez, que ce soit en bien, en mal ou pour modifier un certain nombre d'aspects. Vous êtes, dans tous les cas, extrêmement bienvenus ; la loi a été faite pour cela.

Tout cela, à un moment donné, donnera lieu à la publication des cahiers d'acteurs ; aujourd'hui, deux ont pu être imprimés, non pas aux frais de ceux qui les écrivent, mais de l'organisation du débat public. Le cahier d'acteur n° 1 est la contribution de la concession portuaire, ce qui me permet de saluer le président Puissesseau qui a travaillé très vite pour que son cahier d'acteur porte le n° 1. Je précise que tous les cahiers d'acteurs, quel que soit le numéro, se valent et sont aussi importants les uns que les autres. Le cahier d'acteur n° 2 est la contribution de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais. D'autres cahiers d'acteurs seront publiés à la prochaine réunion qui se tiendra le 29 septembre à Marck. Je sais qu'il y a notamment les mytiliculteurs (producteurs de moules) qui ont une vue particulière sur le développement du port de Calais, ceux qui sont au Conseil économique et social régional - leur cahier d'acteur est prêt - et bien d'autres ; nous en attendons de la part des compagnies de navigation, de la part des syndicats, de la part d'associations, notamment l'ADECA dont le cahier d'acteur est sous presse. Bref, le plus vite possible, nous publions ces cahiers d'acteurs.

Si vous avez envie d'en faire, vous êtes les bienvenus, sachant que, non pas le contenu, mais la façon dont ces deux cahiers donnent une idée de la forme, avec des photos, avec le même « luxe » que ce qui a été fait pour le Dossier du débat de la Région - c'est le principe d'équivalence que j'évoquais tout à l'heure... Vous nous faites savoir que vous êtes intéressés et nous sommes là pour vous aider et non pour vous contraindre d'aucune façon.

Voilà l'essentiel de ce que je souhaitais vous dire.

À quoi cela sert-il et sur quoi cela débouche-t-il ? Vers la fin de nos réunions, c'est-à-dire vers le 16 novembre, il y aura encore huit jours, délai légal indiqué dans les conclusions de la commission nationale lorsqu'elle a traité du projet de Calais Port 2015, c'est-à-dire jusqu'au 24 novembre minuit, pour remettre des cahiers d'acteurs. Le 25 novembre à 1 heure du matin, c'est fini, c'est-à-dire que je ne pourrai pas prendre en compte des remarques finales qui auraient été ajoutées au dernier moment. Le dernier moment, c'est huit jours après la dernière réunion, le 16 novembre, qui aura lieu dans cette salle.

À quoi tout cela sert-il ?

À avoir un certain nombre d'opinions, d'abord, sur le port de Calais ; c'est d'abord le plaidoyer argumenté de la Région, ce document que je vous demande de prendre et de lire, ce sont ensuite les cahiers d'acteurs qui vous permettent de voir la variété des ressentis vis-à-vis du projet, ce qui est relativement utile puisque c'est signé des auteurs.

Tout cela permet, grâce à la prise de note, aux enregistrements, à nous, au cours des dernières semaines de novembre et des premières semaines de décembre, de faire un résumé qui s'appelle le « *compte rendu du débat* » et de soumettre ce résumé, que nous espérons le plus objectif, neutre et indépendant possible ; ce n'est jamais facile, mais nous avons les *verbatim* qui sont mis en ligne sur un site qui vous est indiqué dans notre journal du débat n° 1 qui est également mis à disposition sur les tables. Cela permet de donner à la Commission nationale un rendu de ce qui s'est passé et des opinions favorables et défavorables, des principales objections et remarques en faveur du projet.

La Commission nationale, dans les jours qui suivent, c'est-à-dire vers la fin de l'année ou début 2010, écrira à M. le Président Percheron pour lui dire : « *Monsieur le Président, voilà ce que nous retirons du travail que vous avez effectué les uns et les autres au cours de ces réunions. Nous vous faisons observer telle ou telle chose. Êtes-vous d'accord pour prendre une position favorable à ces observations ou avez-vous un certain nombre de récriminations à faire connaître ?* ». En fonction de votre réponse, nous irons vers la procédure d'enquête publique, procédure qui doit donner lieu à une autorisation administrative pour ouvrir, dans le meilleur des cas, le chantier du port.

Vous savez ou peut-être ne le savez-vous pas, auquel cas ce serait un scoop, au mois de mars, il y a des élections régionales. Il est donc possible que la Région, dans sa sagesse, attende les résultats des élections régionales pour répondre à la Commission nationale de débat public. Deux possibilités :

- on arrête ; vu toutes les critiques qui ont été formulées, on ne fait pas le port ; c'est son droit.
- on est d'accord sur telle et telle conclusion que vous nous apportez et on s'engage à les respecter, ce qui devient un engagement légal dans le cadre de l'enquête publique.

Il y a cette période de passage de témoin entre des expressions qui ne sont pas décisionnelles mais qui peuvent peser sur les décisions, le débat public proprement dit, et une phase décisionnelle et plus administrative, l'enquête publique.

Ce lien devrait être renforcé par les dispositions prises en ce moment par le Sénat dans le cadre de la préparation du Grenelle 2 qui prévoit dans un de ses attendus qu'il y aura un renforcement entre la phase du débat public et l'enquête publique, parce que c'est un peu la même chose, sauf que cela n'a pas la même portée juridique à l'heure actuelle. Je ne vais pas entrer dans le détail, mais je vous signale cet aspect qui devrait tomber à peu près dans le calendrier de préparation de ce projet et qui devrait probablement être valable pour s'y appliquer.

Je terminerai en présentant mes collaborateurs et amis.

Patrick Le Lorier représente par son expérience venue du privé les relations entre les services publics d'une manière générale, les collectivités territoriales et les concessionnaires, puisqu'il a travaillé dans le domaine de l'eau douce pendant longtemps ; vous savez que l'eau douce a cette particularité d'être prise en charge parfois par les collectivités et parfois mise en concession. Dans les relations entre les établissements consulaires qui gèrent le port à l'heure actuelle, qui sont concessionnaires, et les patrons, qui sont les propriétaires du port, la Région, il y a un peu ce genre de relation ; il n'y a pas les mêmes relations, mais disons qu'il peut apporter une certaine expérience et c'est cette tendance qu'il représente.

Bien entendu, dans les chapitres V et VI, sur lesquels j'attire votre attention, ces aspects de : « faut-il une société portuaire ? », « qui va commander ? », « qui va être maître d'œuvre, c'est-à-dire réaliser ? », « qui va payer ? », qui ne sont pas des détails, devront être abordés et débattus.

Clara Banchereau est un peu plus jeune que certains d'entre nous ; j'espère que cela se voit. Cette dame a la particularité d'avoir le sens de l'équilibre, puisqu'elle a été fil-de-fériste tout en faisant des études littéraires assez poussées. C'est un artisan ; elle répare des débris que l'on trouve dans les musées, en porcelaine ; ce n'est pas de la dentelle, mais cela revient un peu à cela. Elle n'a pas du tout les mêmes diplômes que beaucoup d'entre nous, elle en a d'autres et elle a d'autres visions que les nôtres. Nous l'avons choisie parce qu'elle est un peu hors normes par rapport à ce que l'on peut attendre de gens aussi rassis et plus ou moins compétents que nous semblons l'être. En fait, nous ne le sommes pas, je vous rassure.

À ma gauche, il y a quelqu'un de compétent, puisqu'il a été directeur du port de Marseille : François Perdrizet. Il sait ce qu'est un port, il sait ce que sont les diverses personnes qui s'occupent d'un port, point important. Il est ingénieur général des Ponts et Chaussées, a eu beaucoup de responsabilités dans le ministère de l'Équipement, qui est maintenant le ministère de l'Écologie, du développement durable et des transports, et on ne « la lui fait pas », pour parler vulgairement, parce qu'il comprend ce qu'on lui dit, alors que nous, nous essayons. Mais on n'a pas grand-chose à dire, heureusement !

Enfin, c'est pourquoi elle est très proche de notre traductrice, Patricia Brossier, qui porte un nom français, qui provient de Dijon - je suis entouré de trois Parisiens et je viens de Bordeaux ; nous ne sommes pas du Nord et nous nous en excusons mais c'est aussi un peu pour cela qu'on nous a choisis -, mais qui est Anglaise. Elle fait aussi des traductions mais ne peut pas être juge et partie ; c'est pourquoi nous avons une traductrice officielle. Elle nous a facilité les relations avec Douvres, bien entendu. Je ne sais pas s'il y a des représentants anglais dans la salle, je l'espère ; dans d'autres réunions, ils sont aussi les bienvenus. En effet, que ferait Calais sans Douvres et réciproquement ? Il y a là une proximité importante. Elle a traduit en anglais les articles de droit qui régissent la Commission nationale de débat public, donc elle sait à peu près comment cela fonctionne chez nous, ce qui n'est pas le cas de tout le monde de ce côté de la table.

Nous sommes là pour aider, nous ne sommes pas là pour émettre une opinion. Si jamais on en émettait une, hurlez, dites que c'est un scandale, qu'on est favorable à quelque chose ; nous ne sommes favorables à rien, n'avons pas d'opinion, nous sommes là pour essayer de donner à tous une chance, une possibilité de s'exprimer, que ce soit le maître d'ouvrage ou d'autres. Nous avons des mots : **équivalence**, **transparence** - nous essayons d'être le plus clair possible et pouvons répondre à des questions au cours des débats portant sur l'organisation et pas sur le projet -, **argumentation** - il faut argumenter ce que l'on avance, que l'on soit pour ou contre ; s'il y a des difficultés d'expression, qu'on nous le fasse savoir, nous sommes là pour aider ceux qui ne savent pas bien s'exprimer en public ou qui ont un peu l'estomac serré ; nous ne sommes pas là pour nous moquer d'eux mais pour, au contraire, faciliter la façon de s'exprimer quelle qu'elle soit, qu'elle soit sereine, tant qu'à faire, pas injurieuse, par nécessité -, **indépendance**, valeur à laquelle nous tenons - nous ne dépendons d'aucun ministère, nous dépendons de l'État au plus haut niveau -, et,

enfin, la **neutralité** - comme je vous l'ai indiqué à plusieurs reprises, il ne s'agit pas d'être pour ou contre, il s'agit de vous faire dire que vous êtes pour ou contre et on verra en fonction de ceux qui veulent bien prendre la parole ce que l'on peut en penser.

Je crois avoir dit l'essentiel et vais me permettre de passer la parole à l'autre table, celle du maître d'ouvrage, la Région, qui est présidée par Madame la Présidente de la commission transport, Mme Marquaille, qui, à la Région, s'occupe de ce sujet et donc des ports et qui va nous expliquer comment elle tient à présenter le premier chapitre de ce document. Je sais qu'elle a réalisé un document audiovisuel qui permet d'avoir des images sur ce qu'elle veut dire.

Je lui cède d'autant plus volontiers la parole que, maintenant, nous serons presque muets, heureusement, diront certains d'entre vous. Vous voyez qu'il y a une large distance, un peu comme un Chanel, entre l'autre côté et le nôtre ; l'autre côté, c'est le paradis !

Madame Marquaille, vous avez la parole.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur le Président.

Je suis Jeannine Marquaille, vice-présidente du Conseil régional ; le président Percheron m'a confié la charge de m'occuper des transports et des infrastructures au Conseil régional.

Nous sommes quatre à cette table, quatre conseillers régionaux. Personnellement, je ne suis pas Calaisienne, je suis du bassin minier, mais mes amis qui sont à cette table sont, en revanche, tous Calaisiens. Vous connaissez Madame Bouchart, maire de Calais, mais qui est à cette table en tant que conseillère régionale, Charles Francois et Jean-Claude Vanzavelberg qui représentent la palette politique du Conseil régional ; c'est la palette politique calaisienne qui sera là tout au long de ces huit séances du débat public pour vous présenter ce beau document réalisé par les services de la Région qui, je crois, est très pédagogique, explique bien les enjeux, le projet, et qui l'explique souvent à travers des cartes et des photographies ; je pense que, souvent, une carte explique beaucoup mieux les choses que des textes longs. Il est très bien fait et j'en remercie devant vous les services de la Région qui ont fait ce travail.

Ce soir, nous évoquerons globalement l'ambition de ce projet important de Calais Port 2015, important pour tout le monde, on le voit bien, puisque l'assistance est nombreuse.

Vous n'avez peut-être pas encore eu le temps de lire ce document ; sinon, à la limite, nous n'aurions pas besoin de le présenter. Comme vous n'avez pas encore eu le temps de le lire, nous présenterons globalement les ambitions, donc le chapitre I de ce document important.

Nous allons commencer par vous le présenter par une vidéo qui campera un peu les choses. Ensuite, je vous parlerai de la vision régionale de ce projet et Madame Bouchart vous évoquera la vision calaisienne de ce projet, avant d'entamer le débat avec vous tous.

(Projection d'une vidéo.)

Mme MARQUAILLE.- Je crois que beaucoup est dit à travers ce document, l'essentiel même.

Je vais maintenant vous indiquer comment se situe l'ambition Calais 2015 pour la région Nord - Pas de Calais.

Notre région se veut une grande région maritime. Nous avons une façade maritime très importante, avec trois ports importants. Ce projet se localise dans un ensemble portuaire européen extrêmement dynamique, mais c'est aussi un ensemble portuaire concurrentiel. En effet, nous avons de très grands ports juste à côté de chez nous. Ce projet est structurant pour l'avenir ; ce n'est pas pour quelques années, puisque nous prévoyons ce projet à l'horizon de 20 à 40 ans au moins. C'est sur cette durée qu'il faut l'apprécier, c'est sur cette durée qu'il sera générateur d'emploi à l'échelle régionale : plus de 3 600 emplois d'ici 2030 pour l'économie locale, plus de 1 800 emplois localement, d'après une étude récente de la CCI.

Une situation favorable pour de grands projets portuaires, un environnement concurrentiel. La carte illustre bien cette situation très concurrentielle, avec les grands ports de Zeebrugge et d'Anvers à proximité. Cela dit, nous avons trois ports qui, ensemble, composent une entité portuaire loin d'être négligeable.

Malgré la taille et le dynamisme des ports concurrents, on observe un leadership du tandem Calais-Douvres sur le créneau du trafic de passagers, ce qui, sans doute, s'explique par, comme cela a été montré dans le film, une distance très courte entre ces deux ports.

Nous avons repris ce projet Calais 2015, qui avait déjà été travaillé par la Chambre de commerce, parce qu'il s'inscrivait parfaitement dans un document que nous avons adopté à l'unanimité au Conseil régional en 2006 : notre schéma régional des transports. Dans les objectifs majeurs de ce schéma régional des transports, nous voulions à la fois que le Nord - Pas de Calais soit une plateforme logistique en Europe et que le Nord - Pas de Calais soit une grande région maritime. Calais Port 2015 est donc au cœur des ambitions portuaires et logistiques de la région Nord - Pas de Calais.

Dans ce schéma régional des transports, nous évoquions aussi une logique forte - cela a été très bien évoqué dans le document vidéo que nous venons de voir - de développement durable ; nous souhaitons, dans ce projet, développer au maximum les modes alternatifs à la route :

- les projets de transport ferroviaire ; nous en avons de nombreux et, en particulier, des projets pour favoriser le transport de marchandises et pour que l'hinterland ferroviaire des ports, de nos trois ports maritimes et notamment celui de Calais, soit performant ; c'est la raison pour laquelle la déserte ferroviaire du port de Calais, comme des autres ports, est importante ;
- des transports fluviaux ; cela fait partie du développement de l'hinterland des ports ; j'évoquerai simplement les travaux de relèvement des ponts pour que notre réseau fluvial majeur permette de desservir les ports dans de bonnes conditions et notre engagement dans le projet Seine-Nord Europe ; c'est tout l'hinterland des ports qui sera favorisé par la voie fluviale ;
- l'accompagnement de projets de cabotage maritime.

Au centre de notre schéma régional des transports, l'idée forte de développer et de favoriser un hinterland performant, avec d'autres modes alternatifs à la route : le ferroviaire, le fluvial et le maritime.

Un atout majeur, que nous avons évoqué également dans notre schéma régional des transports, est que notre région est déjà une région maritime et logistique importante, la première région logistique française après l'Ile-de-France et le premier ensemble portuaire français avec Calais, Boulogne et Dunkerque qui transportent à eux trois 100 millions de tonnes de marchandises. C'est encore modeste par rapport à des ports comme Rotterdam qui en sont à plus de 400 millions de tonnes de marchandises mais c'est loin d'être négligeable et c'est sur cela que nous souhaitons nous appuyer.

Ces activités sont génératrices de nombreux emplois ; 50 000 emplois sont générés par ces activités.

Sur le tableau suivant, vous constatez que les activités de nos trois ports sont relativement proches les unes des autres mais, en même temps, elles ont chacune leur spécificité : le port de Boulogne est majoritairement un port de traitement du poisson, de la pêche, le port de Calais a pour activité majeure le transmanche, le port de Dunkerque étant majoritairement un port commercial.

Il faut aussi mentionner le tunnel, qui est notre voisin et qui est porté, quelque part, par la grande vitesse ferroviaire, le tunnel dont nous avons pensé un moment qu'il pourrait mettre en danger nos ports. Nous observons que, finalement, cela n'a pas été le cas ; au contraire, il a plutôt permis de développer le trafic de nos ports maritimes. Il faut sans doute penser que dans ce contexte majeur de développement du maritime, il a permis de proposer une offre et que nous sommes dans la

complémentarité entre le tunnel et le port de Calais et que, quelque part, ces deux équipements se complètent l'un et l'autre.

Nous sommes donc, je crois, un ensemble compétitif au sein du grand range européen, qui se fonde sur des développements complémentaires. L'ensemble ainsi constitué lui confère la taille nécessaire pour supporter la concurrence avec les ports voisins, ceux du range nord-européen et, plus particulièrement, les ports du Benelux, sur la base d'une complémentarité des développements de chaque entité, centrés chacun sur leur métier spécifique et sur des activités émergentes. C'est le cas du projet Calais Port 2015.

Il faut aussi penser ce projet Calais Port 2015 - c'était également évoqué dans la vidéo - au prisme du projet Terminal 2 de Douvres, qui va augmenter la capacité d'accueil des navires à Douvres. Calais est le premier port partenaire de Douvres ; le port de Calais, qui va accroître ses capacités, crée une nouvelle opportunité, voire une nouvelle exigence pour Calais pour qu'il garde le bénéfice d'être le port le plus proche de Douvres et donc de consolider les liens et d'accompagner les investissements par une extension équivalente de capacité.

Il faut savoir que Douvres réalise 80 % de ses échanges avec Calais. À défaut de position de leader de Calais, Calais pourrait s'en trouver fragilisé au profit notamment des ports du Benelux qui sont toujours actifs sur le trafic avec la Grande-Bretagne.

Vous avez ensuite une carte qui illustre l'ensemble des flux de circulation de marchandises et de matériaux au cœur de l'Europe et la volonté qui est la nôtre de développer le ferroutage, les dessertes ferroviaires que j'évoquais tout à l'heure et toute cette logistique. Vous avez les grands flux de circulation.

Calais Port 2015 est un projet pour une grande région maritime, un projet essentiel pour le développement de Calais et du Calaisis. Ce projet est en phase avec les ambitions affichées en 2006 dans le schéma régional des transports mais est aussi un projet essentiel pour le développement de Calais et du Calaisis.

Je donne la parole à Madame Bouchart pour traiter les ambitions de Calais 2015 pour Calais et le Calaisis.

Merci, Mesdames et Messieurs.

(Applaudissements.)

Mme BOUCHART.- Merci, Madame Marquaille, pour cet exposé et cet éclairage.

Je tenais également à féliciter les services du rendu du cahier que nous avons eu, qui, je le disais tout à l'heure, est très ludique, très agréable à lire. Je pense que beaucoup vont le consulter.

Projet essentiel pour le développement de Calais et du Calaisis, nous ne pouvons pas engager ce débat sans avoir tous en tête le rappel de la situation économique difficile du Calaisis. Les chiffres ont été dits, redits, mais il faut les rappeler, pour que chacun puisse avoir conscience de la difficulté dans laquelle on se trouve : 15,1 % de chômage pour 12,4 % en région - c'est une grosse différence -, plus de 11 000 chômeurs.

L'enjeu de Calais Port 2015 est, comme l'a indiqué Madame Marquaille, de consolider une activité d'abord, qui, aujourd'hui, concerne localement près de 7 000 emplois, mais c'est aussi une perspective, un espoir de créer 3 600 emplois d'ici 2030, dont 1 800 dans le Calaisis, ce qui en fait un projet essentiel pour l'ensemble de notre territoire.

Calais Port 2015, c'est un projet particulièrement en cohérence avec trois axes :

- le développement économique et les enjeux d'aménagement urbain. En effet, ce projet va permettre de contribuer au développement des activités logistiques du territoire. Il s'agit là d'augmenter les retombées indirectes liées aux flux de marchandises ;

- la consolidation des activités de tourisme et de commerce ;
- le renforcement de la synergie ville/port, en permettant notamment la réalisation du projet d'excellence territoriale.

La logistique est un des axes forts du développement du Calaisis. Ce territoire peut s'appuyer sur l'ensemble port et tunnel, générateur d'importants flux de marchandises. Le Calaisis peut mettre en avant des atouts liés à la facilité d'accès au marché britannique et aux besoins de la distribution littorale. Mais les flux ne doivent pas rester de simples flux de transit ; ils sont, en effet, une source de valeur ajoutée, surtout si ce territoire sait renforcer une offre foncière dédiée aux activités touristiques. Sur ce domaine, le projet Transmarck - Turquerie illustre bien la volonté de l'agglomération de développer l'offre foncière, pour les activités logistiques, pour les services dédiés aux transports, par exemple ceux qui concernent la sécurité des marchandises, et ces implantations d'entreprises sont très dépendantes de la consolidation et de l'essor des trafics du port et du tunnel. En ce sens, Calais Port 2015 est en phase avec cette volonté d'essor de la logistique dans le Calaisis.

Le tourisme est un autre axe de développement du territoire. En effet, le tourisme est le moteur de plusieurs activités, dont le commerce, l'hôtellerie, la restauration. Le Calaisis veut faire valoir de nombreux attraits touristiques. Outre le bord de mer, les plages, le bassin de plaisance, on peut signaler le beffroi en pleine rénovation, les Six Bourgeois, la Cité internationale de la dentelle et de la mode, l'église Notre-Dame - je vous rappelle que c'est la seule église Tudor du continent. Les Britanniques, dont la présence est fortement induite par l'activité du port et du tunnel, apportent beaucoup à ce secteur. Leurs dépenses engendrent environ la moitié des emplois d'hôtellerie et de restauration qui a connu cet été une hausse de fréquentation, avec des touristes belges, hollandais et allemands. Le projet Calais Port 2015, en préservant un important trafic passagers, est un atout dans la politique touristique du territoire.

Calais Port 2015 permettra à la fois le développement du trafic portuaire, mais aussi le dégagement de la passe de l'entrée du port qui se trouve dans l'entrée actuelle. On voit très nettement la possibilité que nous avons de développement de la plaisance et de l'imbrication avec l'ensemble de la ville.

En matière d'aménagement urbain, la Ville et l'Agglomération sont fortement mobilisées par le projet que l'on appelle « l'excellence territoriale », qui comporte, entre autres, un grand équipement à vocation tertiaire et touristique. Ce projet d'excellence territoriale, dont l'étude est portée par Cap Calaisis, vise à mieux articuler différentes activités urbaines et portuaires en mettant en valeur la plaisance, en valorisant les activités de pêche, en captant le tourisme transmanche vers la ville.

Sont projetées les premières esquisses du projet d'excellence territoriale. On voit très bien sur ce dessin qu'il y a un retraitement attendu du bassin ouest. Nous imaginons la mise en place d'un Palais des congrès, le développement d'éco-quartiers sur l'arrière de la zone Asfeld, en liaison avec la Citadelle et le centre-ville. Sur la diapositive suivante, on voit une esquisse illustrant ce projet, avec aménagements et constructions qui pourraient être réalisés aux abords du bassin de plaisance et du bassin des chasses.

C'est bien ce schéma global qu'il s'agit d'étudier. C'est ce que nous faisons actuellement avec étude de circulation, étude des déplacements, densification des programmes. En parallèle, nous menons une étude paysagère sur l'ensemble du front maritime.

La Ville a le souci de mieux intégrer ville, port et zone industrielle. À cet égard, Calais Port 2015 ouvre des possibilités nouvelles, en réorganisant les fonctions de l'arrière-port, propices à l'animation urbaine (trafic piéton, croisière, en complément de la pêche et de la vente directe de poisson), en créant une deuxième passe d'entrée dans le port, rendant plus aisée et plus sûre la circulation des bateaux de plaisance et des embarcations de pêche, en réalisant des aménagements

paysagers et des bâtiments emblématiques (capitainerie par exemple) qui modifient l'approche et l'image de la ville.

Comme je vous le disais, un schéma global de déplacement est à l'étude entre le Terminal, la Cité de la dentelle, le théâtre, la gare SNCF, le futur Palais des congrès, la zone Coubertin, le Chanel et, bien sûr, la gare de Frethun et Eurotunnel.

Nous envisageons un transport en commun en site propre qui permettrait de relier la gare TGV, la Cité de l'Europe et le centre-ville, le secteur de l'excellence territoriale et le port, ce qui permettrait de générer un flux important d'usagers. Nous réfléchissons à la mise en place d'un transport en bateau pour les passagers piétons, ainsi que pour les déplacements urbains. C'est une étude importante et innovante que l'ensemble des élus aura l'occasion de vous présenter dans quelque temps.

Nous regardons actuellement quels sont les territoires portuaires situés à proximité du centre-ville, nous réfléchissons à leur destination future, nous essayons de planifier un schéma de reconquête urbaine. C'est un message fort envoyé au Président Percheron ce soir, puisque beaucoup de terrains appartiennent à la Région.

À court terme, il s'agira de planifier l'aménagement du bassin ouest, les relations entre la plaisance et le projet urbain et ne pas oublier surtout les liaisons quai de la Loire, rue du Nord, rue Mollien, entre le port transmanche et le centre-ville. Il est évident qu'il faudra réfléchir plus tard au devenir du bassin Carnot et à ses fonctions.

L'ensemble de ce schéma montre l'importance attachée aux liaisons ville-port dans le projet d'aménagement urbain autour du bassin de plaisance et de l'arrière-port. Les aménagements sont facilités par l'extension du port au nord-est.

Comme vous le voyez, le territoire s'engage dans des démarches de développement et d'innovation, notamment Calais Port 2015, dont l'apport pourrait être estimé à 20 000 emplois directs et indirects dans le domaine du transport et de la logistique.

C'est pour toutes ces raisons et bien d'autres que nous soutenons le projet de Calais Port 2015, tout ceci se faisant en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie, l'agglomération Cap Calais, Eurotunnel, le Conseil régional, le Conseil général, les services de l'État et, bien sûr, la Ville de Calais.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Madame Marquaille, votre table s'est exprimée ; s'il n'y a pas de demande de complément, je vais ouvrir le débat.

Je rappelle qu'il est important de ne pas se précipiter, en donnant son nom et sa fonction si on le souhaite, de façon à ce que ce soit mentionné dans les enregistrements et que nous puissions ainsi attribuer telle ou telle position à telle ou telle personne ou représentant tel ou tel groupe d'acteurs.

Avant de commencer, par courtoisie, puisqu'il nous fait l'honneur d'être parmi nous, Monsieur le président de la Région, Monsieur Percheron, vous m'avez dit tout à l'heure : « *je suis venu ici pour écouter et non parler* » mais je vous demande tout de même si vous restez sur cette position.

(M. Percheron acquiesce.)

Vous acquiescez sans prendre la parole, donc vous tenez parole.

Monsieur Puisseuseau, président de la Chambre de commerce, vous avez été « décoré » de l'opinion que vous êtes le père du projet ou quelque chose de ce type. Vu cette antériorité, peut-être souhaitez-vous prendre la parole, avant que d'autres que vous ne la prennent. Par courtoisie, étant à Calais, je vous demande si vous le souhaitez.

M. PUISSESSEAU.- Je serai très bref et je voudrais adresser un remerciement à mon voisin depuis le début de cette réunion, M. Daniel Percheron, qui, dès que nous lui avons proposé ce projet, a vu l'intérêt qu'il représentait pour Calais, bien sûr, pour le Calaisais, mais aussi pour toute la région Nord - Pas de Calais. Je voudrais féliciter aussi les services de la Région pour nous avoir montré un très beau film qui retrace bien ce que nous voulons faire.

Vous avez la gentillesse de dire que je suis le père du projet. Je ne suis pas seul ; les services de la Chambre de commerce et son directeur général m'ont bien aidé dans ma réflexion. Il est vrai que j'ai un peu initié le projet mais je ne suis pas le seul et, en aucun cas, je ne voudrais réclamer seul la paternité de ce projet.

Je sais simplement qu'il est nécessaire à l'évolution du port. Je crois que c'est un projet raisonnable mais pour Calais, il est immensément nécessaire. Nous ne pourrions pas conserver notre compétitivité, nous ne pourrions pas prétendre réduire le chômage dans notre ville si nous ne continuons pas à pouvoir accompagner le développement des deux compagnies qui sont les clients du port de Calais.

Je voudrais aussi tous vous remercier - en étant assis au premier rang, je vous tournais le dos et ne me suis pas rendu compte qu'il y avait autant de monde dans cette salle - d'être venus soutenir ce projet.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Il est toujours difficile d'être le premier à prendre la parole dans une salle. Maintenant, qui que vous soyez, vous êtes le second, ce qui est très facile.

M. RADENNE.- Je suis modeste citoyen de Marck-en-Calaisais.

M. TENIERE-BUCHOT.- Nous venons chez vous la semaine prochaine.

M. RADENNE.- J'y serai encore.

Ma question est double et j'espère qu'elle ne veut pas être impertinente. J'ai entendu que la Région souhaitait développer le cabotage maritime. Il y a, à Calais, une compagnie française : SeaFrance, dont on connaît la situation.

Quelle est la position de la région vis-à-vis de cette compagnie ? C'est peut-être impertinent...

Par ailleurs, la Chambre de commerce sera-t-elle systématiquement le concessionnaire pour la gestion de ce futur port ou un appel d'offres peut-il être lancé, avec d'autres sociétés, à l'image de Cherbourg, où c'est 50 % la Chambre de commerce et 50 % Dreyfus ? Ce port 2015 sera-t-il systématiquement géré par la Chambre de commerce, comme la loi de 1883, ou autrement ?

M. TENIERE-BUCHOT.- On va établir ensemble une règle du jeu que je vais infléchir - c'est mon rôle -, je vais demander à la table qui représente le maître d'ouvrage, la Région, si elle souhaite répondre à chaque question ou à une série.

Mme MARQUAILLE.- Plusieurs.

M. TENIERE-BUCHOT.- Dans ce cas, nous allons en prendre un petit nombre, quatre ou cinq, avant de vous passer la parole.

Il existe deux façons de répondre : on peut répondre directement ou - il en est de même dans tous les débats publics - on peut répondre par écrit, après avoir réfléchi, étudié, sous une forme qui, bien entendu, est transparente, c'est-à-dire publique. Cette réponse par écrit est adressée à la personne qui s'est nommée, mais elle est transparente dans la mesure où elle est transmise à la commission particulière qui l'inscrit sur son site, site indiqué sur le journal du débat : www.debatpublic-calais-port2015.org. J'entends déjà ceux qui disent : « je ne me sers pas d'internet » ; ceux-là peuvent aussi avoir par écrit et sous une forme papier la réponse ; il suffit qu'ils s'adressent à nous en indiquant qu'ils souhaitent être destinataires de la réponse à telle question. Je vous rappelle que

nous avons un local Place d'Armes pour vous accueillir, les uns et les autres, et répondre à vos observations et sollicitations.

M. BUHAGIAR.- Je m'exprime au nom des Verts du Littoral.

Je rejoins évidemment M. Puissesseau pour dire que nous sommes enchantés de la participation. Il est vrai qu'un projet qui va engager Calais, le littoral Nord - Pas de Calais et la région pour des dizaines d'années ne peut pas s'envisager sans que le citoyen ne s'exprime. Ce qui était encore impossible il y a quelque temps, puisque la Commission existe depuis 1997, est maintenant possible et nous nous en félicitons.

Puisqu'on est au chapitre I du document, je voulais rapidement citer un passage qui m'a interpellé. En page 22 du document, on peut lire : « *Le territoire a exprimé la volonté que le « système logistique » de Calais puisse traiter 100 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2015* ». Je voulais rapprocher ce chiffre de ce qui a été dit tout à l'heure, à savoir qu'actuellement, le port de Calais traite 40 millions de tonnes de marchandises. Si on fait un calcul rapide et simple, on s'aperçoit que l'on prévoit 250 % d'augmentation du trafic.

Je souhaiterais avoir un éclaircissement. Est-ce un objectif de plus long terme ? Est-ce un seuil minimum pour envisager un amortissement du projet ? Je pose la question, car ce chiffre m'interpelle.

Enfin, j'ai bien entendu la sensibilité « développement durable » qui s'est exprimée mais la première atteinte à l'environnement par rapport à ce projet, c'est le projet lui-même, c'est-à-dire que quand on gagne 130 hectares sur la mer, que l'on déplace 500 millions de mètres cubes de sédiments, il faut se demander si ce que l'on fait payer à la nature vaut le coup dans un cadre de relocalisation d'échanges de marchandises du fait de l'augmentation des matières possible, du pétrole en l'occurrence, dans un cadre où le XXI^e siècle, contrairement au XX^e siècle, sera probablement le siècle des circuits courts pour les raisons que je viens d'évoquer et d'autres encore.

Voilà la première question et la première remarque en termes d'environnement.

Merci.

M. CAPELLE.- Je suis secrétaire du Syndicat maritime Nord CFDT.

Nous n'avons pas encore répondu à vos sollicitations mais nous prendrons le temps de travailler et de vous apporter nos contributions. Ce soir, je voudrais spécialement interpeller le Président de la région. Ce n'est pas pour polémiquer, parce que je pourrais dire que faire Calais 2015, c'est bien, mais au moment où la Région est propriétaire de deux ports, pourquoi aviver la concurrence en faisant des passerelles dans un port voisin ? Cependant, je ne le dirai pas, parce que je ne veux pas polémiquer.

Ce soir, je voudrais me faire l'interprète de l'angoisse des salariés de SeaFrance. 543 emplois sont menacés, c'est-à-dire plus du tiers des emplois ; il y a les personnes menacées dans leur travail et celles qui vont le conserver et qui risquent d'avoir des conditions de travail extrêmement dégradées. Nous avons eu l'occasion de rencontrer M. le Président de la Région cet été. Nous lui avons déjà dit que SeaFrance à elle seule représentait plus d'emplois que les trois ports réunis.

Investir des centaines de millions d'euros pour Calais 2015, pourquoi pas, mais y aura-t-il encore une compagnie française en 2015 ?

Pour l'instant, la Région ne veut rien faire pour SeaFrance. Elle pourrait très bien faire ce que font les Régions Bretagne et Normandie pour Brittany ferries, financer les navires, ce que la Région Nord - Pas de Calais a fait pour le train-ferry Nord - Pas de Calais. Au bout du compte, cela n'a pas coûté un centime au contribuable. La Région pourrait faire la même chose pour aider SeaFrance. Cela n'empêcherait pas les réorganisations nécessaires mais cela enlèverait la plus grande brutalité au projet actuel.

Les salariés de SeaFrance ont signé une pétition ; il y a plus de 1 000 signatures qui s'adressent au Président de la Région. Les salariés de SeaFrance espèrent qu'ils seront entendus par le Président de la Région.

(La pétition est remise à M. Percheron.)(Applaudissements.)

M. VASSEUR.- Je suis conseiller général du Pas-de-Calais dans le canton de Calais centre et, au titre du Conseil général, membre du conseil portuaire du port de Calais.

Je trouve le film assez exceptionnel ; c'était à peu près le seul document que je ne connaissais pas ce soir ; il est tout à fait exceptionnel et précis, publicitaire même, et il nous fait rêver.

Je suis un peu plus circonspect sur ce que j'ai vu ensuite : la participation et la présentation faite, *a priori*, par la Ville de Calais, bien qu'il y ait une certaine capillarité entre certains programmes municipaux concurrents des dernières élections. Je pense que ce document pourra être amélioré encore.

J'ai pris deux points de vue simplement dans le projet Calais Port 2015 que je soutiens de toutes mes forces.

Je vois, à la marge, un risque paradoxal, voire une contradiction possible entre deux impératifs économiques que nous connaissons bien à Calais : le trafic passager et de fret transmanche et le tourisme régional de proximité et de courts séjours. Pour le premier, le trafic transmanche, la fluidité et la rapidité d'interconnexion avec le réseau autoroutier vers le Nord et vers le Sud de l'Europe sont une assurance de rester - beaucoup l'ont dit ce soir -, pour le port, l'axe transmanche le plus pertinent avec le tunnel sous la Manche. Cependant, je n'oublie pas, et ne le faisons pas non plus, les efforts consentis par les différents acteurs régionaux en faveur du tourisme et la qualification de nos équipements, des aménagements, des services offerts par les communes, les EPCI, le Conseil régional, le Conseil général, les commerçants, les associations, tous ces acteurs qui mettent en œuvre la sauvegarde de notre environnement, nos équipements sportifs, culturels, la préservation de notre patrimoine ; tous ces équipements ont besoin d'un fléchage et quand je dis fléchage, je ne pense pas simplement à de la signalétique - c'était assez bien repris dans le document de la Ville, dans les liaisons ville-port -, je parle, bien entendu, des dessertes et de tout l'aménagement nécessaire pour que ce nouveau port et ces nouvelles liaisons qu'il amène... Le président Puissesseau en parle souvent, on a besoin d'aller très vite vers les autoroutes mais je pense que la ville de Calais a besoin que ces nouveaux trafics irriguent, enrichissent le territoire du Calaisis et, au-delà, toute la façade littorale. Sinon, nous ne serons qu'un lieu de transit.

Autre point qui me paraît important, qui a été souligné par plusieurs intervenants ce soir, nous avons trop souffert dans la région et dans le passé d'une spécialisation à outrance de nos bassins d'emploi qui a conduit à la création de plusieurs mono-activités, telles la sidérurgie, le charbon, la dentelle, pour prendre le risque aujourd'hui de garder tous ces atouts potentiels au port de Calais, dans ces trois domaines fonctionnels qui sont, pour moi, et qui demeurent importants : l'activité transmanche, le port de commerce et la plaisance. Je trouve là que le document présenté par la Région Nord - Pas de Calais peut être encore amélioré.

Au vu de la taille des financements nécessaires pour faire aboutir ce beau projet, porteur de plus d'une espérance, la tendance pourrait être de délaisser les activités non prioritaires, non immédiatement rentables et de casser une dynamique en devenir pour optimiser un retour sur investissement. Je pense, au contraire, que les pilotes et les acteurs régionaux compétents dans ces domaines doivent faire coïncider ce grand projet avec de nouveaux équipements structurants culturels, sportifs, de loisirs, tout en gardant à l'esprit - cela a aussi été dit par beaucoup d'intervenants - le respect de notre environnement qui est encore préservé aujourd'hui, comparé à des territoires voisins et néanmoins amis mais bien bétonnés. Merci.

(Applaudissements.)

M. BOITARD.- Je suis représentant de la plaisance au conseil portuaire.

Pour entendre parler de la plaisance, je n'en ai jamais entendu parler autant que ce soir dans le port de Calais et j'en suis ravi. Je soutiens, comme beaucoup de plaisanciers, la totalité du projet Calais 2015. Il est clair, et le document de la Ville l'a bien prouvé, que la double entrée permettra de dégager le chenal existant actuellement et facilitera grandement la sécurité dans la circulation des bateaux de plaisance et de pêche. Il est clair que dès lors qu'on va assister à une rotation des activités transmanche et commerce, l'extension de la plaisance sera un atout majeur du développement de la ville.

Je ne peux que souscrire à tout ce qui a été dit tout à l'heure et encourager la Ville, Cap Calais, la Chambre et la Région à se pencher sérieusement sur un développement de la plaisance, car c'est une source non négligeable de revenus économiques et malgré la crise, la plaisance se tient, avec, il faut bien le remarquer, l'acquisition de bateaux de plus en plus grands, bien qu'apparemment, les revenus et la difficulté économique de la France soient établis.

Par ailleurs, Calais est aussi, en matière de plaisance, une escale principale pour les Anglais, bien sûr, qui, traditionnellement, viennent ici, mais aussi pour les Belges, les Allemands et les Hollandais qui font escale avant soit de traverser pour aller sur l'Angleterre, soit de continuer sur Cherbourg et la Bretagne.

Merci, Monsieur le Président.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup.

Provisoirement, je repasse la parole à la table de Madame Marquaille. Souhaitez-vous répondre à ces questions maintenant ou y répondre avec un délai ? Normalement, le délai est d'une huitaine de jours, de façon à ne pas perdre la mémoire des questions posées.

Mme MARQUAILLE.- On ne peut pas apporter des réponses complètes à tout mais on peut donner au moins quelques indications sur un certain nombre de sujets et peut-être que mes collègues présents à la table auront des compléments de réponse.

Le problème de la concession dépend de beaucoup de choses. Nous avons été sollicités par les deux chambres de commerce de Calais et de Boulogne il y a quelque temps pour créer une société portuaire ; nous avons donné notre accord. Y aura-t-il une société portuaire ou non ? Cela a toute son importance dans l'avenir de la concession et c'est une question qu'il faudra trancher.

Après, il existe aussi des moulinettes légales dans lesquelles il faut que nous passions. Nous devons forcément être dans le cadre de la loi. Nous avons consulté beaucoup ces derniers temps, avons entendu beaucoup d'avis qui, parfois, étaient contradictoires. Je crois qu'on ne peut pas en dire beaucoup plus mais je pense que la société portuaire ou pas portuaire ou pas société portuaire, cela aura toute son importance dans ce débat.

Sur : « *est-ce que cela vaut la peine de faire Calais 2015 au vu des dégâts environnementaux que cela pourrait occasionner ?* », je crois que le document a bien montré que nous traiterons ces problèmes environnementaux ; sans doute un des objets majeurs de ce débat est d'entendre vos remarques ; nous avons déjà prévu un certain nombre de choses pour éviter des conséquences environnementales de ce chantier. Tout chantier a forcément des conséquences environnementales mais faut-il, pour autant, s'interdire un projet qui devrait développer l'emploi, un projet qui est une vision d'avenir pour une agglomération, pour une ville et pour toute la région ? Je pense que c'est un projet central dans cette vision de grande région maritime que nous avons définie dans notre schéma régional des transports, comme je l'ai dit tout à l'heure. Cela vaut-il la peine ? Je crois que c'est l'objet du débat que nous allons mener pendant huit séances ; nous allons en décider ensemble à la fin de ce débat.

Sur la desserte des ports et l'irrigation de l'hinterland, j'ai beaucoup évoqué la desserte fluviale, la desserte ferroviaire, le cabotage ; j'ai moins évoqué les routes, mais c'est, Monsieur le conseiller

général, plutôt de votre domaine. Je pense que nous aurons chacun dans nos compétences... En tout cas, je suis sûre que pour ce qui concerne le ferroviaire, notre volonté est incontestable et très forte d'avoir une desserte ferroviaire pertinente pour Calais et le réseau ferroviaire tel qu'il existe. Il faut travailler dessus, mais il y a ce qu'il faut. Sur Boulogne, nous travaillons sur le tunnel de l'Ave Maria ; sur Dunkerque, nous travaillons sur le barreau de Saint-Georges ; c'est déjà commencé, cela se poursuit. Pour nous, c'est extrêmement important, car sinon, cela ne fonctionnera pas. Je pense que nous ferons tous, les uns et les autres, et votre intervention montre que nous en avons le souci...

Sur ce qui concerne la plaisance, j'évoquais tout à l'heure la diversité des activités de chacun des trois ports. Nous avons un panel d'activités dans ces trois ports, il y a des dominantes, mais aussi une diversité, et la plaisance y a toute sa part. Elle est à penser un peu partout, je pense, dans l'interface entre les villes et les ports. C'est un sujet qui concerne beaucoup les villes, parce que c'est un enjeu touristique, donc c'est important pour les villes, mais nous ne nous en désintéressons pas non plus.

Sur la question de SeaFrance, je ne sais pas si le Président ne souhaitera pas répondre lui-même ; c'est un sujet difficile mais je crois que notre volonté est sans faille ; les emplois nombreux de SeaFrance sont importants pour nous. Je laisse la parole au Président Percheron sur ce sujet.

M. PERCHERON.- Bonsoir à toutes et à tous.

Vous avez échappé à une intervention dès le début car, vous l'entendez, la rentrée m'a privé en partie de voix et je ne peux pas forcer sur les mots, les phrases et les arguments.

Cela étant dit, Calais 2015 est un projet mondial - nous sommes le deuxième port de voyageurs du monde - et c'est un projet lié aussi à la décentralisation. Si vous voulez bien, ensemble, nous allons essayer de surmonter la malédiction portuaire qui fait que la France, jusqu'à présent, sauf exceptions, faibles exceptions, n'a pas su développer de grands ports.

Comme l'a dit Madame le Maire et comme le dit le Président de la Chambre de commerce qui porte ce projet dans le cadre de la décentralisation, la chance ne passera pas deux fois de faire un port d'envergure européenne - il l'est déjà - et mondiale. La création de richesse est à notre portée ; cela dépend uniquement de nous. Après tout, le tunnel - Mme Thatcher a dit oui, c'était surprenant, il a été construit - et le TGV ont changé en partie le destin de notre région. Calais 2015 appartient à ce type de décision, à ce type de projet.

Si nous le faisons pour créer l'emploi, pour développer et partager des richesses, pour prendre notre place sur l'axe rhénan, ce n'est pas pour abandonner l'actualité calaisienne et l'emploi actuel calaisien. Nous suivons de près les difficultés de SeaFrance. L'actionnaire de SeaFrance n'est pas un actionnaire ordinaire : c'est la SNCF. Nous avons entendu les hésitations de la SNCF sur l'avenir de SeaFrance. Il n'est pas exclu que la SNCF, dans ce métier si difficile, si concurrentiel, doute d'elle-même, de sa capacité à réussir, en quelque sorte, SeaFrance. Nous avons aussi enregistré que face à ces difficultés, certains se proposaient d'accompagner la SNCF. Nous avons une position très simple à la Région, 1 500 emplois à Calais.

Premièrement, nous souhaitons que la SNCF soit à la hauteur des enjeux et, par conséquent, comme elle a les moyens de le faire, qu'elle soit au rendez-vous social des difficultés de SeaFrance.

Deuxièmement, nous souhaitons que la SNCF continue à faire à sa manière ce métier de SeaFrance.

Troisièmement, si on fait appel à nous pour faciliter cette adaptation de la SNCF, une fois l'emploi totalement préservé et avec l'accord des salariés après référendum, nous nous engagerons financièrement à la hauteur nécessaire pour permettre à SeaFrance de continuer.

Si la société portuaire a vu le jour, si le port unique régional, grand port national et port à vocation européenne, Calais-Boulogne, existe à ce moment-là, nous pensons aussi que SeaFrance pourra avoir une responsabilité d'aménagement du territoire en desservant, non pas les deux ports, mais les deux antennes du port unique.

Je résume... Premièrement, nous sommes absolument attentifs, nous sommes, bien sûr, un peu inquiets, comme pour l'automobile, la région est en difficulté, compte tenu de la crise.

Deuxièmement, nous prendrons la décision conforme à l'avis majoritaire des salariés, après les procédures démocratiques qui s'imposent.

Troisièmement, nous aiderons, s'il le faut, à condition que la SNCF soit toujours partie prenante de cette aventure qu'est l'aventure de SeaFrance. Nous comprenons, compte tenu des difficultés du fret, compte tenu du cahier des charges extraordinairement difficile imposé à la plus grande entreprise ferroviaire du monde et à la meilleure entreprise ferroviaire du monde, qu'elle cherche à s'adapter mais nous pensons qu'elle a les moyens de s'adapter en respectant l'emploi et en redéfinissant l'avenir de SeaFrance.

En tout cas, il n'y a aucun doute à avoir, les salariés de SeaFrance peuvent compter sur la volonté du Conseil régional et, au-delà, sur la solidarité de toutes les collectivités locales.

(*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur le Président.

Madame Marquaille, avez-vous l'impression d'avoir répondu à l'ensemble des questions ? Vous aviez peut-être quelque chose à ajouter...

Mme MARQUAILLE.- Je consultais mes collègues pour savoir s'ils avaient quelque chose à ajouter. Monsieur Vanzavelberg ?

M. VANZAVELBERG.- Je partage - ce n'est pas toujours le cas - les déclarations de Daniel Percheron sur SeaFrance. Je crois qu'il est très mesuré dans l'engagement éventuel... Il peut être autre que financier parfois. C'est peut-être des choses qu'on pourra regarder à un moment donné.

Vous avez très bien répondu à la question sur la concession ; je voudrais tout de même y revenir, car, finalement, on l'aborde en conclusion du dossier, dans la toute dernière page. Cette question va se poser à un moment donné, quand il va s'agir de mettre en place le schéma directeur d'aménagement du projet. Il est important de le dire. Je suis inquiet quand même mais j'interviens régulièrement à la Région sur ces dossiers, car on nous a bousculés un peu pour la société portuaire unique et je ne vois rien sortir. J'ai entendu à la dernière session de la Région qu'un audit financier avait été lancé sur les deux ports ; je souhaiterais qu'on y voie clair le plus vite possible.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci.

J'ai compris par quelques signes facilement interprétables que M. le président Puissesseau veut répondre, notamment sur les problèmes, mais si vous le permettez, Monsieur le Président, pour ne pas donner l'impression que tout se passe dans les trois premiers rangs de la salle, si d'aucuns voulaient, dans le fond de la salle intervenir... Sinon, ensuite, on va me dire : « *seuls ceux devant vous ont la parole et nous, au fond, n'avons pas de chaise et on ne nous donne pas la parole* ».

M. HULEUX.- Je suis président du groupement des artisans pêcheurs de Calais, membre du conseil portuaire et membre du comité national des pêches. Je souhaite intervenir sur plusieurs sujets.

Les sédiments de dragage du port serviront-ils à remblayer les terre-pleins, seront-ils recyclés à terre ou rejetés sur les lieux de pêche ? S'il y a rejet sur les lieux de pêche, cela signifie pollution sur les lieux de pêche et transformation des fonds donc déplacement des poissons.

Par ailleurs, les personnes qui ont fait le projet doivent savoir que le tuyau des effluents Tioxyde sera coupé ou sera à l'extrémité du port et devra être changé ; qui prendra le financement de cet énorme chantier de tuyau des effluents de l'usine Tioxyde, sachant que sa trésorerie est fragile et qu'il pourrait mettre en péril cette entreprise ? Si l'on change le tuyau des effluents Tioxyde, seront-ils rejetés sur d'autres lieux de pêche, au large du port 2015, ce qui signifierait encore pollution d'un lieu de pêche ?

Par ailleurs, le banc se déplace à une vitesse de 20 à 50 mètres par an. Cela signifie que la digue que vous allez faire au nord sera ensablée, le sable poussera ; s'il ne peut pas passer, ne va-t-il pas aller à l'entrée du port et changer tout le fond marin de l'entrée du port, auquel cas vous serez obligés de draguer à outrance ?

Vous allez occuper 150 hectares de l'amont de Calais, un lieu de pêche où toute la flottille travaille plusieurs mois dans l'année, qui est aussi une zone de repli par mauvais temps où nous sommes à l'abri et pêchons la sole. Cette zone se trouve en 7D, c'est-à-dire du quota toute l'année. 150 hectares, c'est important, cela nous permet de travailler plusieurs mois. Nous demandons aux élus d'intervenir pour que ces 150 hectares pris sur nos lieux de pêche nous soient redonnés dans la 4C située juste au bout du port 2015. Nous avons perdu la 4C avec des quotas très faibles ; si nous perdons encore des zones 7D qui sont très minimales en face de Calais, ce serait la mort de la pêche.

Enfin, vous avez parlé du bassin ouest, de passerelles, du Palais des congrès, de la plaisance, mais, Madame la Maire, vous avez oublié la pêche. Sera-t-elle déménagée du bassin de plaisance, comme certains le souhaiteraient, au bassin Carnot ? Le bassin ouest est une zone de repli par mauvais temps ; il nous est très facile de rentrer dans le bassin ouest et très difficile dans le bassin Carnot.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour la précision de vos questions.

M. PEZIN - Je suis architecte urbaniste et vice-président de l'association Territoire en perspective.

Vous l'aurez compris, je m'intéresserai aux enjeux urbains du sujet. On a bien compris toute la dimension mondiale, internationale, nationale, régionale. Je m'attacherai particulièrement au sujet local. On a bien compris quelles étaient les approches et les réflexions sur la façon dont l'extension du port, le port 2015, allait pouvoir, en profondeur, contribuer au développement du tissu urbain de Calais, avec le projet d'excellence territoriale.

Je suis très attaché à ce développement. Je me suis marié il y a de nombreuses années dans ces locaux, je suis très attentivement le développement du tissu urbanisé de Calais. Dans cette approche en profondeur sur les synergies possibles entre l'extension du port industriel et du port commercial, l'approche touristique, l'approche de plaisance, comment peut-on imaginer dans un développement plus fort la façon de réellement restituer cette façade maritime, ce front de mer à l'ensemble des habitants de Calais ? C'est aujourd'hui un espace, quand on le pratique de l'extérieur, qui reste relativement confidentiel et fermé à la ville. Je trouve qu'il y a là une piste extraordinaire de réelles synergies et de réels moyens de pouvoir permettre à cette façade maritime de profiter à l'ensemble des habitants de la ville. Merci

(Applaudissements.)

M. DEMORBIAUX (*orthographe non vérifiée**).- Je suis salarié d'une entreprise chimique proche du port. Je pose une question en complément de l'artisan pêcheur : quel impact le port Calais 2015 aura-t-il sur les entreprises de proximité ? Par impact, je veux dire : contrainte. Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Mme SPEARS (*orthographe non vérifiée**).- Je suis architecte à Londres.

Je félicite les équipes pour les présentations. Je trouve très motivant pour la ville de Calais de voir l'avenir que vous discutez. Toutefois, je pense qu'il ne faut pas séparer le développement du port de la ville même, car les deux vont de pair. Le problème, actuellement, est que les touristes utilisent Calais comme ville de passage ; il faut vraiment créer une ville d'étape.

Cet été, Madame le Maire a fait un grand effort, il y a eu trois expositions très intéressantes. C'est un peu pour cela qu'il y a eu beaucoup plus de monde en ville. De plus, le développement des deux caps est vraiment très bien. Nous avons visité à plusieurs reprises et il y a toujours eu beaucoup de

touristes. Félicitations ! Avec cela en tête, ce serait une très bonne chose de renommer votre projet : « Calais port étape 2015 ».

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour ce témoignage et la gentillesse de vous exprimer dans un français impeccable. Nous avons une traductrice émérite mais c'est tout à fait agréable d'entendre nos amis d'outre-Manche s'exprimer dans notre langue.

Je sais que le Président Puisseuseau veut au moins s'exprimer sur le sujet de la société portuaire, parce que je l'ai vu trépigner à un moment donné ; j'ai compris qu'il fallait qu'il s'exprime.

M. PUISSESSEAU.- Merci, Monsieur le Président. Tout d'abord, je voulais répondre à la personne qui a parlé des 100 millions. Ce n'est pas une erreur de calcul. Si vous lisez le texte, vous remarquerez que c'est le tunnel et le port. Comme on peut considérer que le tunnel fait quelques millions de tonnes, si vous l'additionnez à Calais et que vous voyez un développement de l'un et de l'autre, vous arrivez à peu près aux 100 millions de tonnes aux dates prévues.

En ce qui concerne la Chambre de commerce, je n'ai pas bien compris votre question. En avez-vous marre que la Chambre de commerce gère le port ou souhaitez-vous qu'elle continue ? Sachez que personnellement, avec les équipes qui m'ont précédé, avec l'équipe qui est autour de moi depuis 10 ans, je ne considère pas que nous ayons fait un mauvais travail ; le projet que nous proposons prouve quand même que nous réfléchissons pour l'avenir et pas uniquement pour l'avenir de la Chambre de commerce. Le port n'est pas notre propriété ; le port est la propriété des Calaisiens, du Calaisis et de toute la région Nord. Nous avons pris la responsabilité de proposer un projet pour l'avenir, un projet qui correspond au développement du trafic maritime et qui permet de vous assurer à tous, aux jeunes générations, un avenir beaucoup plus serein.

Ce sera peut-être la Chambre de commerce, ce ne sera peut-être pas la Chambre de commerce ; cela dépendra de l'évolution des choses.

Sur la société portuaire, je ne peux que vous répondre une chose ce soir : il y aura un port unique Calais-Boulogne. Maintenant, ce n'est pas une chose facile à réaliser, il y a différentes questions à discuter. Tout à l'heure, au risque d'être un peu impoli avec ceux qui intervenaient, j'ai eu quelques échanges avec M. le Président ; je pense que nous sommes sur la bonne voie, il ne faut pas être pressé, mais nous avançons et il y aura un port unique Calais-Boulogne, je peux vous l'assurer, les deux devant se développer d'une manière harmonieuse pour que la façade littorale du Nord - Pas de Calais soit compétitive au point de vue européen.

Quant à l'audit, Monsieur Vanzavelberg, rassurez-vous, dans les 15 jours ou trois semaines, vous serez tenu au courant.

Encore une fois, ce n'est pas une petite aventure que celle que nous sommes en train de mener. Nous sommes en train de relier trois villes au point de vue consulaire et nous sommes en train de faire un port unique avec Boulogne. Réunir des villes qui, ancestralement, sont opposées dans une même aventure portuaire n'est pas une chose facile. Effectivement, il y a des questions financières, mais nous saurons les résoudre avec intelligence.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Quelques réponses à cette série d'interventions ?

Mme MARQUAILLE.- Pour ma part, je laisserai Madame Bouchart répondre, parce que je crois que l'essentiel des questions portait plus sur la ville et le lien entre ce projet et la ville.

Je répondrai rapidement aux questions très techniques de M. Huleux qui concernent le problème du dragage, problème toujours extrêmement compliqué et difficile, et le problème des sédiments. Bien évidemment, nous n'allons pas retirer des sédiments qui risquent d'être pollués à un endroit pour les remettre en pleine mer ; cela paraît évident. Techniquement, je ne suis pas capable de vous répondre

immédiatement sur la façon dont nous allons procéder ; nous allons y travailler. Si nous avons quelques éléments de réponse immédiats, nous vous les fournirons. Le sujet est important, nous sommes d'accord.

Sur les lieux de pêche, nous disions tout à l'heure que s'il y avait des inconvénients quelque part sur un sujet, nous compenserions sur d'autres... Nous évoquions cela sur les sujets environnementaux. Sur la pêche, 150 hectares seront occupés ; allons-nous pouvoir vous donner d'autres espaces pour récupérer des espaces de pêche ? Bien évidemment, je ne suis pas capable de vous répondre dans l'immédiat mais nous allons regarder cela et vous répondrons tout de suite si nous le pouvons ; sinon, c'est un travail que nous ferons ensemble en poursuivant la réflexion sur ce port de Calais 2015. Nous le ferons aussi avec vous, parce que je pense que votre point de vue est très éclairé, que vous vivez au quotidien les problèmes de la pêche ; nous aurons besoin de vous pour résoudre tous ces problèmes. Nous travaillerons ensemble ; c'est important.

Je passe la parole à Madame Bouchart pour répondre à toutes les questions qui concernaient davantage la ville.

Mme BOUCHART.- Merci. Tout d'abord, Monsieur Huleux, pour vous rassurer, je vous rappelle que nous souhaitons mettre en place une mise en valeur de la plaisance mais aussi valoriser les activités de pêche. Sachez que vous serez associés au projet.

Que se passe-t-il à Calais aujourd'hui ?

D'abord, je suis ravie de voir que les urbanistes, les architectes, ont bien compris notre message, notre souhait de développement et qu'ils sont nombreux et de plus en plus nombreux, à venir nous rencontrer, que ce soit en mairie, à Cap Calais, pour être aussi porteurs de projets innovants, amener des idées, parce qu'ils voient bien qu'avec Calais Port 2015, un territoire s'ouvre à nous, avec le bassin ouest, un territoire s'ouvre à nous, avec la rénovation de la Place d'Armes, avec la reprise en main des canaux - Calais est une ville d'eau -, avec l'étude sur les ponts, avec le souhait de faire une ligne urbaine de bateaux, un grand chantier est ouvert. Ce n'est pas un chantier virtuel. On a pris des engagements, que tout un chacun connaît, et on les tiendra.

À côté, on a cette opportunité de faire plus, d'aller plus loin et plus vite à travers l'urbanisme. Il faut savoir qu'une étude d'urbanisme est en cours, dont la publicité est inscrite. Nous attendons les offres pour voir quel sera le choix du ou des cabinets qui répondront par rapport à cette étude.

On voit bien que les projets sont importants. Je voulais surtout vous rassurer, le port ne doit plus tourner le dos à la ville ; le port doit s'intégrer complètement dans la ville. Je suis bien d'accord avec vous quand vous dites qu'une fois qu'on sort du port, on est chassé sur l'autoroute, on est chassé chez nos amis lillois, chez nos amis parisiens, chez nos amis boulonnais - là, ce sont de vrais amis -, mais les gens n'entrent plus dans la ville et rien n'a été organisé au niveau des routes et des ronds-points pour inviter les populations à entrer dans Calais. Aujourd'hui, nous avons fait quelques petites améliorations avec le temps, au niveau des panneaux d'entrée de ville - on a mis cela un peu partout -, nous travaillons entre le port et l'accès de la ville pour voir si nous ne pouvons pas imaginer, le temps de la faisabilité de Calais Port 2015, des trompe-l'œil, des visuels, qui viendraient inviter les gens sortant du port à se réinviter dans Calais. Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

Mais tout cela a un coût, nous avons des budgets. Nos projets sont ambitieux, ce sont des projets lourds qui peuvent coûter cher et qui ont besoin de partenaires. La Ville, seule, ne peut pas assumer ce type d'équipement ; elle aura besoin de partenaires comme l'État, la Région, qui ont des moyens importants et qui auront aussi à choisir des priorités, puisque la région Nord - Pas de Calais est une grande région.

Quand on parle de voies d'eau, on parle des ponts et nous en avons quelques-uns à Calais ; ils n'ont pas toujours été très habilement installés, pensés et nous coupent un peu notre développement économique. Sans vous dire ce soir - ce serait vraiment une bêtise - que nous allons changer tous les

ponts de Calais, nous allons regarder avec Voies navigables de France ce qu'il est possible de faire ou pas sur un ou deux ponts pour pouvoir débloquer nos voies d'eau.

Voilà ce que je souhaitais vous dire ce soir. J'ai entendu tout à l'heure parler de signalétique ; où en sommes-nous ? Au niveau de l'ensemble de la ville, le diagnostic est en phase finale ; l'étude est faite, on va nous rendre un diagnostic la semaine prochaine et nous aurons des choix à faire pour renouveler l'ensemble de la signalétique de la ville. Nous pouvons demander aux services de l'État présents ce soir de bien vouloir regarder aussi avec nous les panneaux qui sont sur nos routes, parce que, pour certains, ils sont très abîmés, pour d'autres, il manque des équipements structurants qui n'apparaissent pas sur les entrées de ville et la signalisation par rapport au port n'est pas toujours évidente. C'est un partenariat que nous pourrions avoir avec les services de l'État pour l'entrée et l'accès sur les panneaux de rocade, pour voir si nous pourrions refaire un petit toilettage. Merci.

(Applaudissements.)

M. FRANCOIS.- Pour être concret, Madame le Maire, en termes d'aménagements, vous savez que la Région a engagé une étude sur la ligne ferroviaire Calais-Dunkerque, dans le but d'améliorer son cadencement. L'idéal serait que l'on puisse arriver sur le port par l'est, ce qui permettrait de libérer la voie ferrée actuelle qui va de la gare vers le port. Cela supprimerait le passage à niveau du quai de la Batellerie, avec des possibilités de liaison directe entre le port et la ville. Il y a là un potentiel d'aménagement extrêmement intéressant.

Mme BOUCHART.- Simplement pour savoir si M. Blet souhaite intervenir sur les nœuds ferroviaires et la stratégie globale de Cap Calaisis...

M. BLET.- La question du ferroviaire est essentielle dans le développement du territoire.

Je m'explique... Le projet de la Région sur l'électrification de la liaison Calais-Dunkerque est une chose ; il y a la liaison directement du projet Calais Port 2015 avec cette liaison Calais-Dunkerque, mais aussi, derrière, la question de la logistique, le nœud ferroviaire qui va se trouver sur la Turquerie, c'est-à-dire sur le pôle logistique et transport.

C'est une négociation globale, un projet global autour du ferroviaire, autour du développement durable et surtout sur l'intermodalité, auprès de l'autoroute, du port, du tunnel ; la liaison ferroviaire est au cœur de ces grands projets.

Je profite d'avoir la parole. D'abord, je suis très impressionné par le nombre et la qualité de la salle. Il est vrai que nous avons tous pris conscience du vrai enjeu de Calais Port 2015. Félicitations au Président de lancer ce projet, au père du futur bébé, mais aussi de lancer ce débat. En effet, lancer un débat, c'est aussi se mettre en danger d'entendre les uns et les autres, les partenaires, les institutionnels, quel que soit l'endroit où l'on se trouve, le citoyen, les organisations syndicales, les responsables économiques ; je crois qu'on peut féliciter cette initiative où chacun pourra prendre la parole.

Au titre de président de l'agglomération Cap Calaisis, nous avons travaillé au niveau du bureau communautaire et l'idée principale est forte : oui, le territoire est derrière Calais Port 2015, Monsieur le Président de la Région !

Pourquoi ? Parce qu'il s'inscrit d'abord sur une stratégie collective d'autres projets, d'ouest en est : le site des Caps, le golf de Sangatte, le projet présenté tout à l'heure d'excellence territoriale, qui me tient à cœur, Calais Port 2015, le développement de l'aéroport de Marck, etc. ; c'est tout un équilibre d'ouest en est du territoire qui va dans le sens du développement durable.

Je rappelle - peut-être ferai-je un peu professeur - que le développement durable, ce sont trois choses, trois points : l'environnement, mais aussi le social et l'économique. Quand vous allez d'ouest en est, nous rentrons complètement dans une logique de développement durable. Le développement durable, ce sont aussi des liens forts et le positionnement de Calais et de son territoire au niveau européen.

Calais Frethun doit être la future gare internationale du littoral qui alimentera le Calaisis, le Boulonnais et le Dunkerquois. Elle doit aussi être la porte d'entrée vers nos amis anglais ; je sais que le terme « amis », pour certains, il faut un peu compliquer, mais je crois beaucoup à ce développement entre nos deux territoires. J'ai l'occasion régulièrement de rencontrer mon alter ego de l'autre côté du territoire, Paul Watkins. Nous avons un point commun sur ces deux territoires ; une fois, je lui ai dit que j'en avais ras-le-bol de voir passer les marchandises, les passagers, le développement économique ; il m'a répondu qu'il avait exactement la même situation à Douvres et sur son territoire. Nous avons un destin commun. Demain, le territoire de Douvres et le territoire de Calais doivent être un point central, un des poumons de l'Europe.

Peut-être pour terminer mon propos, Monsieur le Président, nous avons, dernièrement, commémoré le vol de Louis Blériot ; il est démontré que le Calaisis est aussi la terre de tous les possibles. Il y a 15 ans, il y a eu le plus grand chantier du XX^e siècle, le tunnel sous la Manche, et tout ce qu'il a pu apporter sur le territoire. J'espère que Calais Port 2015 sera le chantier du XXI^e siècle. Je vous remercie.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT. - Merci beaucoup pour cette déclaration. Avant de passer la parole à la salle de nouveau, je voudrais vous rappeler que tout est consigné, c'est-à-dire que vous pourrez retrouver tout ce qui est déclaré, et il y a bien des choses intéressantes, des questions, réponses, commentaires, déclarations, intentions, sous la forme d'un *verbatim*, c'est-à-dire une représentation complète sans interprétation, qui sera disponible pour tout un chacun sur notre site. Je dis cela car il a été répondu à certaines questions très largement, tandis que pour d'autres, ceux qui l'ont posée, ceux qui écoutent et qui s'intéressent à cette question peuvent estimer qu'il n'y a pas eu de réponse suffisante ou pas la réponse qu'ils souhaitaient, ce qui arrive souvent. Dans ce cas, il n'est pas interdit, en lisant le *verbatim* - je peux vous assurer que le lire est un travail mais on n'a rien sans travail -, d'y revenir ; c'est pour cela qu'il y a huit séances. On peut dire : « *la dernière fois, la fois d'avant ou le 18 septembre, il a été question de tel sujet et j'estime qu'il faudrait y revenir* » ; le *verbatim* est fait pour cela et permet de, nous l'espérons, contenter chaque représentant d'une opinion particulière ou chaque curieux ou curieuse qui voudrait aller un peu plus loin. Je vous dis cela, car au fur et à mesure que les séances se dérouleront, les *verbatim* seront disponibles, ce qui permettra d'avoir un fil conducteur d'une réunion à une autre, en dehors des divers chapitres présentés dans le cadre de chaque réunion thématique.

Avez-vous encore des questions ?

M. BOGAERT. - Je représente l'Association de défense de l'environnement du Calaisis (ADECA). Tout d'abord, Monsieur le Président, veuillez accepter mes excuses pour ne pas avoir mis à temps à votre disposition et à la disposition des personnes présentes...

M. TENIERE-BUCHOT. - C'est sous presse, tout va bien !

M. BOGAERT. - Comme nous étions en retard, nous nous sommes permis d'intervenir par la presse locale ; je pense que notre réflexion, un peu plus longue que celle que j'exposerai maintenant, pourra être soumise ainsi à l'opinion publique.

Je suis satisfait, au nom de l'association, d'avoir entendu les derniers mots de M. Blet, parce que j'ai enfin entendu parler de nœud ferroviaire. Je pense que là, on est dans le nœud du chantier, sans mauvais jeu de mots. Nos autoroutes sont surchargées, pas la peine d'y mettre d'autres camions, pas la peine d'essayer, par n'importe quel système, d'y mettre d'autres moyens de transporter le fret que par le ferroviaire. Or, je suis très inquiet, quand je vois le désengagement de la SNCF, et je ne parle pas de RFF, sur leur engagement à mettre en œuvre des infrastructures prêtes pour le démarrage du projet. Si nous n'avons pas ces infrastructures, si RFF et la SNCF ne sont pas là, je crains que ce projet, qui suscite un enthousiasme parfois débordant - c'est même un peu dangereux -, ne se retrouve dans les nuisances que nous connaissons à l'heure actuelle.

Je voudrais aussi que l'on n'oublie pas le cadre de vie des personnes qui vont subir les nuisances du chantier, c'est-à-dire tout le quartier qui se trouve à l'est de Calais, qui subissent très régulièrement, depuis de nombreuses années déjà, des nuisances au quotidien ; pensons aussi à elles !

J'aurais aimé entendre parler de chantier de haute qualité environnementale ; je crois que cela se fait sur Calais. Il n'est jamais trop tard pour mettre cela en œuvre. J'ai entendu parler d'Ecoport ; ce mot sonne bien et j'espère qu'il y aura des choses derrière ce terme, derrière cette adhésion à la fédération nationale, si j'ai bien compris. Je ne serai pas plus long.

À voir le succès de votre réunion, Monsieur le Président, je me dis que, finalement, le nombre de réunions à Calais sera peut-être insuffisant. J'ai vu qu'on se délocalisait énormément ; y aura-t-il le même succès ? Je ne sais pas. On y aura certainement les revendications dunkerquoise et boulonnaise. À vous de décider, Monsieur le Président ! Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci à vous.

M. LELIEVRE.- Je suis conseiller communautaire et vice-président de l'office de tourisme. Monsieur le Président, rassurez-vous, je suis tout à fait pour ce projet mondial dont vous parlez et dont chacun parle, qui évoque vraiment l'avenir de Calais. J'adhère à 100 % à ce qui va se faire là. Je voulais simplement apporter une petite rectification. Nous avons des amis à Boulogne, Madame le Maire, comme vous le disiez, mais nous en avons aussi beaucoup vers l'Espagne, Marseille et Strasbourg ; ce sont les trois grandes flèches que j'ai vues sur la carte. Ces trois grandes flèches me font penser à quelque chose. Quand M. Puissesseau dit que nous allons faire un port unique avec Boulogne, c'est une bonne idée, il faut le faire, mais je me demandais si on n'allait pas garder deux ports à Calais : un petit port pour accueillir la plaisance, les marins, etc. dans les installations anciennes et un grand port, avec des gros bateaux qui vont se multiplier et qui vont pousser l'évasion vers ces trois flèches.

J'aurais souhaité - petite proposition - que l'on fasse une grosse flèche rouge entre le port et la ville de Calais ; ainsi, on aurait vu cette détermination à n'avoir qu'un seul port à Calais, même s'il fait partie aussi de celui de Boulogne, mais que l'on se préoccupe essentiellement dans le projet de l'arrivée aussi de ces milliers de voyageurs vers Calais. Bien sûr, la Ville de Calais s'en occupe et toutes les installations prévues vont y concourir mais ceci simplement dans l'esprit.

Un petit regret par rapport aux équipements fluviaux, au tourisme fluvial qui avait été initié par la Région il y a 20 ans ; s'il s'était poursuivi normalement à Calais, nous aurions dans tout notre territoire, au niveau de Cap Calais et bien au-delà, au niveau des cantons d'Audruicq et de Guînes, vraiment un réseau de tourisme fluvial, les ponts auraient été refaits puisqu'il fallait voyager, on aurait déjà une clientèle qui serait revenue parce qu'on aurait tissé des liens. Tisser des liens est un moyen d'attirer beaucoup de personnes, à Calais ou dans n'importe quelle ville.

C'est simplement ce que je voulais dire ce soir, mais cela ne remet pas du tout en cause ce projet magnifique. Vous parlez dans 40 ans, Monsieur le Président. Malheureusement, j'irai peut-être par sous l'eau essayer d'apprécier cette construction.

(Applaudissements.)

M. FONTAINE.- Je suis délégué syndical CFDT de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais. Parfois, nous ne sommes pas d'accord avec le Président Puissesseau, parfois, nous ne sommes pas d'accord avec les élus consulaires, parfois, nous ne sommes pas d'accord avec les membres du Comité de direction, mais sur le projet Calais Port 2015, nous sommes à 100 % aux côtés du Président Puissesseau !

(Applaudissements.)

Néanmoins, nous sommes aussi très attentifs à ce qui vient d'être soulevé sur la concession future, mais nous attendrons.

Par ailleurs, nous sommes aussi solidaires de nos amis et collègues marins de SeaFrance. Nous avons écouté et comprenons que le président Percheron, si on lit entre les lignes, s'est plus ou moins engagé à essayer de faire avancer la situation et nous sommes, pour l'instant, satisfaits.

Nous constatons aussi que beaucoup de personnes s'interrogent, mais peut-être parce qu'elles n'ont pas eu le très bon dossier de 120 pages entre les mains ; il est très bien expliqué, très bien argumenté et répond à pas mal de questions posées mais les gens n'ont peut-être pas eu l'occasion d'avoir ce dossier entre les mains. C'est tout ce que nous avons à dire pour ce soir. Merci.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour cette déclaration. Je vois que M. le Président Percheron souhaite intervenir.

M. PERCHERON.- Sans abuser, sur le ferroviaire, Calais 2015 est avant tout aussi le pari du ferroviaire. Nous allons électrifier - les crédits sont votés - Dunkerque-Calais, une ligne moyenâgeuse, nous allons unifier les deux grands ports par le rail, nous allons bâtir la voie ferroviaire qui desservira directement Calais 2015 et reliera directement Calais 2015 au réseau ferroviaire. Nous allons signer, je l'espère, avec Guillaume Pepy, au mois de décembre, un accord qui nous permet de financer la modernisation de Calais Frethun, gare impossible à fréquenter. Nous allons, si vous en êtes d'accord aussi, mais cela dépend aussi de vous, exiger que les Eurostar s'arrêtent plus de trois fois par jour à Calais et nous avons besoin là d'une véritable mobilisation des élus du littoral.

Pour l'instant, nous sommes relativement seuls au niveau de la région, avec notre emprunt d'un milliard d'euros, notre unanimité, pour faire, notamment sur le Calaisis, cet effort, mais, depuis hier, 7 milliards d'euros ont été décidés pour le fret ferroviaire. Par conséquent, le port unique Calais-Boulogne se fera aussi en fonction de ce fret ferroviaire, pour la première fois depuis 30 ans, aidé à la hauteur de 7 milliards d'euros.

Autre sujet, nous allons aller très vite pour faire en sorte que des TGV de fret ferroviaire utilisent la voie TGV Calais-Lille et Lyon-Marseille ; nous sommes parties prenantes, s'il le faut, de cette innovation. Nous sommes en train de négocier les autoroutes ferroviaires. Je le dis aux sympathiques écologistes. Nous sommes en train de négocier, le Nord - Pas de Calais, les camions sur les trains entre le littoral Lille-Dourges en direction d'Hendaye et, vraisemblablement, en direction de Marseille et de l'Italie, ce qui veut dire que la révolution portuaire que Calais 2015 porte en lui est d'abord au niveau des infrastructures, au-delà du port, une révolution ferroviaire. Que tous ceux qui croient dans l'alternative ferroviaire - elle est coûteuse, elle est indispensable - n'aient aucune crainte sur la nature des infrastructures qui vont accompagner Calais 2015. N'hésitez pas, avant décembre, à dire au patron de la SNCF, que ce soit pour la gare de Calais Frethun ou pour la circulation des TGV, qu'il faut absolument prendre Calais comme une capitale départementale et une grande ville régionale.

En conclusion, un des principaux visionnaires de notre pays - il plaît ou ne plaît pas -, Attali, dit : *« L'Europe a une chance et une seule de résister à la mondialisation et d'avoir une capitale de la mondialisation. Cette capitale de la mondialisation, cette résistance à la mondialisation, se trouve le long de la voie rapide ferroviaire entre Londres, Calais, Lille, Bruxelles et Amsterdam »*, ce qui veut dire que Calais 2015 et les infrastructures qui vont l'accompagner sont aussi un projet, pour la région Nord - Pas de Calais, fondamental quant à son aménagement et sa prospérité future.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Avez-vous encore des questions à poser ?

M. BUHAGIAR.- Une question très courte de principe du débat... Je voudrais, si possible, que le débat ne se passe pas avec des affirmations du style : *« le projet va se faire, donc »*, parce que les gens de la salle ne sont pas pour, ne sont pas contre, ils découvrent plus ou moins.

Il me semble que dans votre introduction, Monsieur le Président, vous aviez parlé de l'intérêt du débat pour prendre une décision. Je pense qu'au niveau de la salle, les gens ne sont pas pour ou contre. Ils ont peut-être des idées pour faire évoluer ce projet ; ils sont soit pour, soit contre, soit pour un projet peut-être différent. Je fais cet appel ; sinon, les gens qui sont moins près de la tribune auront l'impression de se faire un peu confisquer le débat. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Il n'y a aucune hésitation à prendre une parole différente de celle qui, jusqu'à présent, est plutôt pour, me semble-t-il, et à faire connaître son opinion. Je ne peux pas, à la place des participants, dire : « *mais personne n'est contre ; ceux qui sont contre, prenez la parole* » ; chacun d'entre vous la prend et, à cette occasion, exprime ses convictions, ses choix, en disant que tout va bien ou, au contraire, que tout va mal ou qu'il convient de modifier ou d'arrêter ce projet.

Merci d'avoir rappelé à l'ordre l'ensemble des participants dans cette salle, mais j'espère bien que ceux qui ne sont pas en faveur du projet ou qui ont des remarques très contraignantes à son égard prendront la parole et s'exprimeront. Nous sommes là pour cela.

M. CLOUET (*orthographe non vérifiée**).- Je suis salarié dans la dentelle de Calais. J'ai entendu jusqu'à présent parler tourisme, transport, plaisance, pêche ; je voudrais parler industrie. Il y a une trentaine d'années, lors du creusement du bassin Ravisse, ce creusement devait capter de nouvelles industries. 30 ans après, il me semble qu'il y a eu très peu d'industries ou pas du tout. Actuellement, il me semble que seuls deux industriels utilisent le port de façon régulière : Tioxide et Alcatel. Pensez-vous que cet outil - en tant que Calaisien, je pense qu'il est formidable - pourra capter de nouvelles industries ou faites-vous une croix dessus en disant que Calais ne sera qu'un lieu de passage où l'on verra simplement passer les trains ou les camions sur les autoroutes ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Je vous rappelle que ces questions ne sont pas posées à la Commission particulière du débat qui l'organise, mais au maître d'ouvrage et aux services du maître d'ouvrage qui répondront directement ou avec un petit délai à ces diverses questions.

M. FONTAINE.- Je ne veux pas monopoliser la parole mais je rappelle que Madame le Maire, dans son discours introductif, a rappelé que dans le Calaisis, nous avons un taux de chômage de 15,1 % pour 12 % dans la région et Dieu sait si 12 %, c'est déjà beaucoup ! Nous voulons que les gens ne l'oublient pas. Cela ne veut pas dire qu'il faut faire n'importe quoi, mais il faut s'en rappeler. Merci.

(*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour ce rappel.

M. BENOIT (*orthographe non vérifiée**).- Je suis cadre retraité de la SNCF. Je suis étonné que personne n'ait parlé de la méconnaissance de la situation dramatique de l'économie de Calais ; même la presse régionale n'en parle jamais. Je crois que si l'on veut obtenir une réponse positive pour ce projet, il faut que les gens sachent que la situation est vraiment dramatique à Calais ; n'est-ce pas le taux de chômage le plus élevé du département, le revenu le plus bas du département, les secours sociaux les plus élevés du département ? On n'en parle jamais ! Il faudrait que la presse régionale dise la vérité, parce qu'elle ne la dit pas actuellement.

(*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Dont acte. Je vais demander à la table du maître d'ouvrage de commenter ou de répondre, à la suite de quoi, parce que nous avons commencé à l'heure mais que je souhaite également que nous essayions de terminer à peu près à l'heure, je sais que le représentant de l'État, M. Vallée, directeur départemental de l'Équipement du Pas-de-Calais, souhaite prendre la parole pour exprimer le point de vue de l'État. Je ne veux pas lui laisser trop peu de temps.

On peut accepter, après les commentaires de la table du maître d'ouvrage, un petit nombre de questions et on reportera les questions qui n'ont pas pu être traitées aux séances suivantes que je rappellerai tout à fait à la fin, avant un verre à partager ensemble.

Mme MARQUAILLE.- Plusieurs questions qui concernent l'économie locale... J'ai remarqué que nous n'avions pas non plus répondu à la personne qui avait posé une question sur une entreprise chimique dans le secteur, il y a eu la question sur l'industrie de la dentelle et cette remarque sur le chômage. Je crois que c'est au centre du projet ; il s'agit là de nous donner un outil nouveau, de la logistique, des déplacements, et il appartient au monde économique, quelque part, de s'emparer aussi de ce projet pour qu'il soit un vecteur de développement et créateur d'emploi.

Je crois qu'à travers ce projet, nous donnons les outils pour remplir les conditions pour que l'emploi se développe et que les industries se développent. Après, il appartient aux entreprises de s'en emparer.

Une réponse rapide qui vous concerne, Monsieur le Vice-président de l'office de tourisme, sur le tourisme fluvial. Il est vrai qu'à une époque, il y a eu un certain nombre d'actions sur le tourisme fluvial qui n'étaient pas tout à fait bien assurées juridiquement et c'est la raison pour laquelle nous y avons renoncé un temps, mais nous avons délibéré sur le sujet à la plénière du mois de juin et nous avons décidé collectivement au Conseil régional, non pas de reprendre une politique de tourisme fluvial, mais d'accompagner les agglomérations sur leurs projets lorsqu'elles en ont, sur des développements touristiques ou urbanistiques en bord à voie d'eau. C'est une délibération que nous avons prise et une nouvelle politique que nous avons décidé d'accompagner ; cela a été l'objet d'une plénière du mois de juin.

Voilà ce que je pouvais répondre sur ces sujets. Je pense que le Président a répondu très complètement sur les projets ferroviaires. Je pense que ce sera tout pour nous.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Reste-t-il quelques questions ou commentaires ?

M. GOUBEL-JACQUES (*orthographe non vérifiée**).- Premièrement, je m'aperçois que ma feuille d'impôts est augmentée de 7 % pour la Région ; j'espère que cela va s'arrêter là.

Deuxièmement, je n'ai pas compris la liaison entre le port et l'aéroport de Marck. Je ne vois pas bien l'incidence que peut avoir l'évolution du port sur l'aéroport de Marck.

Enfin, les trois entreprises Seveso ont-elles été prises en compte pour le développement du port, que cela ait une incidence positive ou négative ?

Sinon, les documents sont très bons et très bien présentés.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci.

M. GONZAGUE-DEVAUX.- Je suis habitant de Bonningues. Nous avons été nombreux à parler du souhait qu'il y ait une meilleure connexion entre la ville de Calais et le port. Madame le Maire nous a présenté les projets. J'imagine qu'ils sont peu développés dans le dossier, puisque c'est une maîtrise d'ouvrage Région. Ma question est très simple : aura-t-on un cahier d'acteur de la Ville, de la Communauté d'agglomération, pour qu'on puisse juger des intentions pour faire cette connexion ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur, de faire la promotion des cahiers d'acteurs ; vous nous aidez ! Une ultime question ?

M. CRUSSARD.- Je suis ouvrier des parcs et ateliers à Calais pour le Conseil régional. On parle beaucoup de l'attrait entre Calais et le port. Je voulais savoir si quelque chose allait être fait sur cette fameuse rocade est ; on parle enfin de l'ouvrage fait par la Région. Peut-être faut-il jouer sur cette rocade car elle est triste, entre l'A16 et le port, un virage assez dangereux et bordé de dunes non aménagées d'un côté, de l'autre, d'entreprises Seveso qui ne donnent pas l'attrait de Calais, d'une rocade assez surchargée déjà aujourd'hui, avec un port déjà très conséquent ; est-ce que

quelque chose va être fait pour améliorer cela ? C'est peut-être dû à cet attrait négatif que les gens n'ont pas envie de rentrer dans Calais et on envie de partir sur Lille, Dunkerque ou Boulogne.

Merci beaucoup de m'avoir écouté.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. C'est tout à fait intéressant. On va arrêter le débat avec la salle maintenant, mais peut-être que Mme Marquaille a quelques commentaires.

Mme MARQUAILLE.- Très peu de choses... Juste pour dire que les impôts de la Région n'ont pas augmenté cette année.

M. PERCHERON.- Pas depuis trois ans !

Mme MARQUAILLE.- Sur la rocade est, je laisserai le représentant de l'État s'exprimer, puisque c'est de sa compétence. Enfin, Madame Bouchart souhaite s'exprimer sur les cahiers d'acteurs.

Mme BOUCHART.- Simplement pour vous confirmer que la Ville validera son cahier d'acteur lundi, Cap Calais la semaine prochaine et il a été demandé à Calais Promotion d'en faire un également.

Je voulais revenir sur la sortie du port et l'entrée de ville. Tout à l'heure, j'ai parlé de trompe-l'œil. Quand on sort du port, les premières choses que l'on a sont les murs de Tioxide et d'autres choses « négligées » dans le paysage. Toute la stratégie aujourd'hui est de regarder comment on est en capacité, avec les moyens modernes, de pouvoir y mettre des visuels, pour essayer de casser cette image négative quand on sort du port et faire un parcours, un chemin paysagé, mais tout cela a un coût. Nous sommes actuellement en train de regarder un peu tout cela.

Une question a porté sur le rapport entre Calais Port 2015 et l'aéroport. Je pense qu'il y a un lien très fort, c'est une dynamique de territoire et nous sommes volontaires pour redynamiser l'aéroport, mais le président Blet, qui vient de revenir, peut peut-être répondre...

M. BLET.- Tout moyen de transport qui nous permet d'accéder au Calais et à Calais ne peut que favoriser son développement : le port, bien entendu, c'est-à-dire la voie maritime, le ferroviaire, mais aussi les questions de l'aéroport dans sa dimension touristique. Je crois que ces trois outils sont présents et faire fi, en tant qu'aménageur du territoire qu'est l'agglomération, est une ineptie. Nous avons du ferroviaire, du maritime et de l'aéroporté. Voilà les trois moyens de liaison du Calais avec le reste du monde.

Nous avons les outils, il faut les utiliser !

M. RADENNE.- Je ne voulais pas intervenir, mais je me suis envolé à cause de l'aéroport. Je peux me tromper, mais si vous prenez une carte d'état-major, actuellement l'axe de la piste, à 1 000 mètres vous avez le quartier des Dryades de Marck, quartier qui se développe d'une façon formidable - c'est une volonté de la municipalité de Marck -, et à 4 000 mètres, à quelque 50 mètres à gauche ou à droite, vous êtes dans l'axe du futur hôpital. Je ne suis pas un spécialiste mais un gros-porteur ne monte pas à 30 degrés ; l'angle de montée, la vitesse ascensionnelle, n'est pas important pour un gros-porteur. Ils vont se trouver, à 4 000 mètres, au-dessus de l'hôpital ; je m'interroge. Il y a une possibilité : décaler la piste de 30 degrés au nord, mais cela a un coût.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vous propose de ne pas poursuivre, puisque notre prochaine réunion est à Marck, de reprendre à Marck cette conversation sur le développement de l'aéroport, sujet qui fait partie du débat et qu'il ne faut pas éviter, et de clore pour le moment le débat, sachant que M. Vallée, représentant de l'État, directeur de l'Équipement du Pas-de-Calais, va nous dire ce que pense l'État. Ensuite, je dirai simplement deux mots pour que nous nous déplaçons.

M. VALLEE.- Merci, Monsieur le Président.

Madame le Maire, Messieurs les présidents, Mesdames et Messieurs les membres de la commission, Mesdames et Messieurs, je n'aurai pas, bien sûr, pour ambition, dans cette courte intervention finale, de conclure le débat ou même de le résumer. Je reviendrai simplement sur les éléments qui paraissent essentiels pour l'État et qui ont été largement abordés dans les débats, essentiels pour la mise en œuvre de ce vaste sujet.

Je commencerai par une remarque personnelle. Je n'ai pas l'habitude des débats publics mais j'ai été très favorablement impressionné par la qualité des débats aujourd'hui, dans cette première séance sur l'extension et le développement du port de Calais. La qualité des échanges confirme, je crois, combien étaient pertinentes les modalités édictées par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité qui ont donné ces principes de concertation.

En effet, quand on parle du développement durable, on rappelle souvent les grands principes : les principes de précaution, les principes du pollueur payeur, les principes de protection et on oublie que tous ces principes ne pourraient pas être mis en œuvre réellement, efficacement, dans la durée, s'il n'y avait ce principe de participation qui veut que chacun a le droit à l'accès à l'information, chacun doit être associé aux processus d'élaboration des projets ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ; ce sont les termes de la loi.

Il ne faut cependant pas mésestimer la difficulté de mener à bien cette concertation, malgré le cadre et les garanties fixés par les règles. Il faut du courage aux porteurs de projets, aux organisateurs du débat, pour faire face à des critiques, parfois mal fondées, que soulève un tel processus, mais je crois que ces difficultés sont largement compensées par l'enrichissement du projet qui en découle et, surtout, par la plus grande adhésion des différents acteurs, ceux qui vont le mettre en œuvre, ceux qui vont utiliser le projet et ceux qui vont le développer dans le temps.

À travers les lois de décentralisation, les Régions ont vu un renforcement de leur rôle de coordination dans le développement économique. Dans ce contexte, la Région Nord - Pas de Calais a saisi l'opportunité qui s'offrait à elle d'acquérir les ports, la propriété des ports de Boulogne et de Calais, au 1^{er} janvier 2007 et de poursuivre leur extension.

Les intervenants de ce soir l'ont rappelé, le port de Calais est stratégiquement placé, ce qui avait déjà conduit l'État à accroître au fil des années son emprise. Le dossier produit par la Région relate suffisamment bien ces extensions successives pour ne pas que je m'y attarde davantage.

Fin 2006, la Chambre de commerce et d'industrie diffusait le schéma directeur à moyen et long terme du port de Calais et le projet proposé aujourd'hui au débat reprend d'ailleurs un des scénarii de ce développement envisagé.

Le port de Calais, comme l'ont précisément indiqué les différents documents communiqués ainsi que les différents intervenants, est un port de dimension mondiale qui, pour rester concurrentiel et poursuivre son développement, se doit d'accroître son périmètre d'influence, notamment en procédant à l'extension de son emprise.

Le débat n'en a pas parlé mais je profite de la parole qui m'est donnée pour dire que les aménagements envisagés nécessitent l'extension de l'emprise actuelle pour environ 200 hectares sur le domaine public naturel et pour ce motif, entre autres, les services de l'État travailleront de concert avec la Région pour aboutir à un transfert de propriété et faire se concilier les différents intérêts en jeu. Ce débat permettra d'ailleurs, à terme, de déterminer finement les périmètres et l'extension les plus pertinents. C'est un appui de l'État, c'est un soutien et, je crois pouvoir le dire au nom du Préfet, c'est un accord sur la mise à disposition de ces terrains.

L'État vous accompagnera donc quand il s'agira d'intégrer, en étroite liaison avec les différents services locaux, en amont du volet domanial, l'ensemble des implications environnementales du projet, et notamment de défense contre la mer, dans une perspective globale de gestion intégrée de cette zone côtière, comme le rappelait M. Borloo, ministre d'État, dans sa lettre du 16 février qu'il vous a adressée, Monsieur le Président du Conseil régional.

Ainsi, tout en garantissant et pérennisant le fonctionnement actuel du port, en dégagant des espaces supplémentaires, il conviendrait d'intégrer un projet global, visant à obtenir des retombées significatives de développement connexe sur le territoire (tourisme, logistique) et offrant une protection renforcée contre les risques d'inondation marine. J'ai bien noté d'ailleurs, dans les propos de Madame le Maire de Calais, l'articulation et la fusion qu'il y a entre les projets de la ville et les projets de développement du port.

Je rappellerai que l'ambition du projet doit aussi être d'introduire, bien sûr, en son sein la notion de développement durable, les valeurs qu'elle contient, qui sont chères au ministère que je représente, qui doivent être largement reprises dans les politiques nationales et locales avec le Grenelle de l'environnement et qui doivent être davantage développées. 2015 est proche et il faut envisager dès à présent « *un développement qui vise à répondre aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* », pour reprendre les termes bien connus du rapport Brundtland de 1987.

Cela passe notamment, et ce sera un des points sur lesquels l'État portera son attention, par la mise en place d'une politique de transport efficace - vous l'avez dit, Monsieur le Président - tenant à la fois à la desserte intra et extra-muros sur le port. Il conviendra, ainsi, de maintenir une liaison pertinente entre la ville et le port, par des lignes de transport publiques régulières et facilement accessibles, mais également d'assurer une desserte interne des zones, alliant rapidité, sécurité, écologie, économie. Les utilisateurs du port ne pourront qu'y être sensibles, notamment, comme le rappelait cette même commission, au regard du coût du carburant, de la taxation carbone, des pollutions induites et du risque d'engorgement s'il n'est envisagé qu'un seul mode de déplacement. Le développement et la mise en place de plans de déplacement d'entreprises pourront être, à ce même titre, encouragés.

Il s'agira, bien évidemment, d'encourager la multimodalité et de tendre vers des modes de transport plus écologiques tels que le ferroutage ; encore une fois, vous l'avez cité, Monsieur le Président, et j'ai bien noté les engagements de la région en ce sens, engagements très forts, il faut le noter.

Enfin, il sera nécessaire de réguler au mieux l'augmentation du trafic routier induit, en assurant sa fluidité, mais aussi en prévoyant des capacités de stockage internes au port vis-à-vis des gestions des crises routières au niveau zonal, comme on dit dans notre jargon, sans nier l'impact du projet sur le réseau routier actuel. Ceux qui ont subi de longues files de poids lourds bloqués sur l'autoroute comprendront de quoi il s'agit.

J'ai bien entendu aussi les demandes de Madame le Maire sur la signalisation routière, l'amélioration de cette signalétique routière et, bien sûr, l'amélioration des environnements de la rocade. La Région a donc repris le flambeau et je peux vous assurer que les services de l'État l'assisteront, en répondant aux sollicitations qui leur seront faites par les différents intervenants de ce projet.

Le développement du port, en s'inscrivant dans une perspective de développement plus globale du territoire, passera nécessairement par un travail commun de toutes les parties intéressées au projet : les collectivités territoriales, la chambre consulaire, les associations, les professionnels, les usagers et, bien sûr, l'État.

Voilà le message que M. le Préfet voulait que je vous transmette, en vous demandant de l'excuser aussi pour son absence. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur le Directeur. Tout cela, bien entendu, est consigné et sera répété. Je vais, dans un instant, lever la séance.

J'attire votre attention, Mesdames et Messieurs, sur deux documents que vous n'avez peut-être pas eus, auquel cas il convient que vous vous en saisissiez lorsque vous sortirez de cette salle.

Le premier vous donne le calendrier des réunions ; c'est un pavé jaune à la dernière page de ce qui s'appelle : « *Le journal du débat n° 1* » ; vous y verrez que mardi 29 septembre, il y a une réunion à Marck, comme cela a été dit tout à l'heure, avec son aérodrome ; j'espère que vous pourrez être présents en grand nombre à cette deuxième réunion qui traitera notamment des aspects sociaux et économiques du projet, des retombées dans ces domaines.

Vous verrez - je ne vais pas faire la lecture fastidieuse de l'ensemble des réunions - dans ce pavé jaune qu'il y a des réunions, comme aujourd'hui, le vendredi, mais également le lundi, le mardi, le mercredi, le jeudi. Ce n'est pas un hasard ; c'est pour que tous ceux qui ont, une journée de la semaine, une impossibilité de venir puissent venir les autres jours.

Le deuxième papier était le programme de la présente réunion. En dessous d'une évocation du déroulé de la réunion, il y a un petit papillon détachable où l'on vous demande, si vous le souhaitez, de donner votre nom et votre adresse ou votre adresse électronique, de façon à vous tenir informés du déroulement général de ce débat et que vous soyez ainsi associés le plus près possible. Si vous voulez le remplir, cela n'a rien d'obligatoire ni d'inquisitoire, mais cela permet d'avoir un lien qu'on souhaiterait, au-delà de la première réunion de ce soir, continuer tout au long du débat.

Je voudrais remercier nos collègues de l'autre table d'abord et tous ceux qui ont permis que cette réunion soit bien organisée et donc un merci particulier à Madame le Maire, car, grâce à elle, une affluence importante a pu être réunie, et vous demander, si vous avez le temps et l'envie, de nous réunir autour d'un verre, car l'intéressant dans les débats est de cultiver la complémentarité des opinions et les verres sont faits pour cela.

Merci beaucoup.

La séance est levée à 22 heures 30.