

DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

16 novembre 2009

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

M. TENIERE-BUCHOT.- Mesdames, Messieurs, bonsoir. Nous allons commencer par l'accueil que nous réserve Madame Bouchart. Madame le Maire, merci de votre accueil.

Mme BOUCHART.- Monsieur le Préfet, Monsieur le Président du Conseil régional, Monsieur le Président de Cap Calais, Monsieur le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, Mesdames et Messieurs l'ensemble des élus, Monsieur le Président de la Commission, Mesdames, Messieurs, c'est de nouveau avec un immense plaisir que je vous accueille à l'Hôtel de Ville pour clore ce soir une longue série de débats initiée ici même le 18 septembre dernier.

La crise qui frappe durement le Calais méritait que l'on s'attarde avec attention sur un projet d'envergure pour tout un territoire.

Je tiens tout d'abord à remercier Madame la Vice-présidente, Madame Jeannine Marquaille, ainsi que les collaborateurs du service transports de la Région qui ont été d'une aide précieuse et qui, dans la préparation, durant tous les débats, ont été à nos côtés, ont fait preuve d'un professionnalisme que je tiens à souligner.

Je remercie aussi parmi vous celles et ceux qui nous ont accompagnés tout le long de ces très longues heures de réunion, près de 34 heures, me semble-t-il, Président. Je remercie Monsieur le Président et les membres de la Commission pour l'ensemble du travail effectué qui, j'espère, aboutira à des conclusions heureuses pour le Calais. Personne ne pourra dire qu'il n'a pas pu, à un moment ou à un autre, s'exprimer.

Je remercie aussi Monsieur le Préfet d'avoir été présent à l'ensemble des réunions et je remercie les services de l'État de l'aide qu'ils nous apportent au quotidien. Puis, enfin, je remercie Monsieur Puisseuseau et les membres de la Chambre de commerce et d'industrie qui ont été les initiateurs de ce projet ambitieux, raisonnable et porteur d'avenir.

On peut dire que le Calais s'est approprié le débat, mais surtout le projet. Il est acquis que la mobilisation de la population locale et littorale a largement dépassé les attentes et les prévisions. J'espère que tout le monde a compris que le projet Calais Port 2015 aura des incidences positives sur l'emploi, l'environnement, le dynamisme de nos échanges, sur les modifications et les liens entre le port et la ville de Calais, que le développement du trafic transmanche de plaisance et de la pêche sera au rendez-vous, ce qui donnera au Calais une attractivité capable de développer le tourisme, la qualité de vie, le développement de nos entreprises, ainsi que l'implantation d'entreprises nouvelles.

Pour cet ultime débat public et ce premier bilan qui va nous être présenté par les membres de la Commission particulière, je voudrais me permettre d'insister une dernière fois sur le soutien de la Ville de Calais à un tel projet. La Ville de Calais s'implique en accompagnement du projet Calais Port 2015

avec le lancement d'une étude urbaine globale, dont le rendu est attendu dès la mi-2010, avec pour axes principaux la liaison port ville liée à la rénovation du quartier de Calais Nord, place d'Armes, rue Royale, rue de la Mer, le projet porté par l'étude Cap Calais d'excellence territoriale, le futur Palais des Congrès, les éco-quartiers, le développement et la rénovation du port de plaisance sur la zone du bassin Ouest. Voilà le vaste plan d'accompagnement qui viendra conforter le projet.

En relation étroite entre les services de la Chambre de commerce et d'industrie, les services de l'Agglomération, les services du Conseil régional, la Ville de Calais mène une réflexion approfondie sur le devenir de l'ensemble de la zone portuaire et son environnement.

Nous avons tous pu constater au fil des débats que l'ensemble des porte-parole, qu'ils soient politiques, syndicaux, représentants du monde économique, des décideurs, des associations, des collectivités territoriales, soutenait ce projet, certes, selon les sensibilités, avec des nuances ou des contributions faisant apparaître des centres d'intérêt différents.

Les remarques et contributions des uns et des autres m'apparaissaient plus comme une volonté d'enrichir le projet que de s'y opposer.

Il faut dire qu'à l'issue de ces rencontres, nous nous sentons confortés. Merci, Monsieur le Président du Conseil régional, d'avoir pris l'initiative de ce débat qui permet de montrer la quasi-unanimité du territoire. La Ville de Calais est déterminée à soutenir avec force ce projet dont dépend l'avenir de tant de familles qui l'espèrent.

Je vous remercie et je laisse la parole au Président de la Commission. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Madame le Maire ; merci pour votre accueil.

Mesdames, Messieurs, Monsieur le Président de la Région, Monsieur le Préfet, Messieurs les Présidents, je vais prendre quelques minutes, le moins possible, pour vous expliquer la nature de cette réunion à laquelle vous avez eu, une fois de plus, la gentillesse de venir assister et participer.

Cette réunion n'est pas une réunion de débat, puisque le débat s'est terminé le 10 novembre dernier par une réunion dite « *d'expression* », avec beaucoup de présentations de cahiers d'acteurs et, maintenant, il s'agit d'entrer dans une troisième phase du travail.

Je vous rappelle qu'il y en a eu deux.

La première phase qui s'est déroulée durant la fin du printemps et un bout de l'été consistait à aller tous vous voir individuellement ; je voudrais vous remercier à cette occasion de l'accueil très chaleureux, très sympathique, que nous avons eu de la part de tous, sans exception. Ce n'est pas toujours comme cela dans un débat public ; parfois, on n'est pas très bien reçu. Ce n'est pas le cas ici. Merci beaucoup, tout à fait chaleureusement et sincèrement.

À la suite de cette « tournée » - si je puis dire - des bonnes volontés, quelles qu'elles soient, nous avons eu notre petite idée pour organiser la deuxième phase, celle que vous connaissez, comme le rappelait Madame le Maire tout à l'heure, qui a démarré mi-septembre et se termine maintenant, mi-novembre.

Il y a eu quatre réunions dites « *thématiques* » et quatre réunions dites « *d'expression* ». Les réunions thématiques sont des réunions où l'on découpe les chapitres de ce document appelé « *Dossier du débat* », qui est le document du maître d'ouvrage, qui permet d'avoir une connaissance partagée de l'argumentaire du maître d'ouvrage et d'aller le soutenir, le critiquer, faire des suggestions.

Ces suggestions sont souvent faites à l'occasion de cahiers d'acteurs ; il y en a eu 38 et 35 sont à votre disposition sur une table dans le hall d'entrée de cet Hôtel de Ville. C'est beaucoup... Ce n'est pas, d'après ce que l'on m'a dit, le record absolu national qui est de 45, me semble-t-il. Si vous voulez vraiment figurer dans le "*Guinness book of records*", vous avez la possibilité, d'ici le 24 novembre,

d'inventer de nouveaux cahiers d'acteurs, puisque c'est la date limite où on peut les rendre ; je ne vous y incite pas, je vous dis simplement merci, nous vous disons merci, pour les 38 qui existent. C'est magnifique, parce que c'est du travail très sérieux, c'est du travail de réflexion, cela ajoute quelque chose, et pas forcément des critiques uniquement, au travail du maître d'ouvrage et je crois qu'il en tiendra le plus grand compte pour l'avenir.

À l'heure actuelle, 35 cahiers ont été imprimés et sont disponibles. Aujourd'hui, vous en avez 10 de plus. Je ne vais pas vous en faire la lecture, mais je vous signale quand même que les n° 22, 24, 26, 28 - les gros numéros finalement -, 29, 30, 31, etc. sont disponibles ce soir. Merci de bien vouloir les prendre, car si vous faites collection, ces numéros vous manquent. Vous pouvez également les obtenir par voie électronique, puisqu'ils sont sur le site de la commission particulière : www.debatpublic-calais-port2015.org.

Il manque trois numéros ; je le signale, parce que je ne voudrais pas que l'on pense que c'est un fait exprès. Ils sont sous presse, mais n'ont pas réussi à sortir ce soir ; ils seront disponibles sur le site dans les jours qui viennent et seront envoyés par La Poste si on ne peut pas venir les prendre à notre local place d'Armes à Calais. Ce sont les n° 35 de la Communauté d'agglomération de Boulogne, 37 du Parti Communiste français et 38 de l'entreprise Tioxide. Ces trois numéros complètent les 35 qui existent déjà.

Encore une fois, avoir une lecture attentive à la fois du Dossier du débat public et des 38 numéros de cahiers d'acteurs donne une très bonne connaissance, je crois, de la problématique du projet et des interrogations que nous allons rappeler dans un instant.

Il y a à remercier également, et je le fais maintenant parce qu'on oublie toujours de faire cela à la fin de la réunion et je ne voudrais pas qu'on les oublie, toutes les personnes qui ont participé à l'organisation de ces réunions, qui ont fait la logistique des réunions, qui ont participé en faisant la traduction et nous en aurons un exemple tout à l'heure, puisque je vous rappelle que le port de Douvres et le Comté de Douvres font partie du périmètre dans lequel nous avons travaillé. Il y a, bien entendu, à remercier la patience du maître d'ouvrage qui nous a supportés, mais pas dans le sens anglais du terme, qui a dû répondre à nos sollicitations multiples ; c'était, parfois, je pense, un peu pénible et un peu agaçant. Bien entendu, je remercie l'autre table pour la même raison. C'est un peu difficile, quand même, de suivre autant de réunions ; on a rappelé le nombre d'heures tout à l'heure. Merci beaucoup.

Je remercie mes collègues de la Commission particulière qui vont intervenir tout à l'heure, puisqu'ils ont « engrangé », si je puis dire, tout un tas de domaines et de détails qu'ils vont restituer avec sagesse.

Maintenant, on en arrive à la troisième phase, c'est-à-dire que les réunions vont se terminer ce soir et nos patrons, c'est-à-dire la Commission nationale de débat public, nous demandent de faire un compte rendu. Ce compte rendu, bien entendu, ce ne sont pas nos idées à nous, c'est la restitution de ce qu'a dit le maître d'ouvrage dans son argumentaire, de ce qu'ont dit les autres acteurs dans leur argumentaire, que ce soit à travers les questions/réponses du site internet dont on a parlé tout à l'heure, que ce soient les cahiers d'acteurs, que ce soient, bien entendu, les *verbatim* qui sont, à chaque fois, enregistrés, comme vous le savez, et disponibles publiquement à partir de chaque réunion.

On va faire un document que l'on appelle « *le compte rendu du débat* ». Ce document représente environ 80 pages ou quelque chose comme cela. On y joindra, bien entendu, tous les documents que vous avez pu avoir, ainsi que les *verbatim*, en annexe ; je ne les compte pas dans les 80 pages ; cela ferait beaucoup trop, il ne resterait plus rien si on les comptait.

On va également indiquer un certain nombre de conclusions et de recommandations qui vont vous être présentées tour à tour tout à l'heure, en suivant le plan du dossier du débat, mais en s'inspirant de l'ensemble des cahiers d'acteurs et de l'ensemble des réunions, qui vont vous être présentées d'abord

par Mme Patricia Brossier pour les chapitres des impacts socio-économiques I, II et III, plus tout ce qui lui correspond au point de vue discussion. Ensuite, Clara Banchereau présentera le chapitre IV et tout ce qui correspond aux aspects de l'environnement et de l'aménagement du territoire, à la suite de quoi Patrick Le Lorier s'intéressera aux chapitres V et VI, c'est-à-dire de la gouvernance et du financement du projet. Au-delà des chapitres, dans ce qu'il y a eu dans les réunions, dans les questions/réponses et dans les cahiers d'acteurs, François Perdrizet dira tout ce qu'il convient d'ajouter d'une manière générale. Ainsi, vous aurez, je pense, une idée de ce que sera notre compte rendu.

La parole vous sera, bien entendu, donnée, non pas sur le projet, mais sur ce compte rendu, tout à l'heure, de façon à ce que vous nous indiquiez : « *vous avez oublié tel ou tel point important* », « *vous faites fausse route* », « *on n'est pas du tout d'accord* ». Bien entendu, nous tiendrons compte de cela, puisque, encore une fois, tout est pris en note et au-delà des notes, l'intégralité des propos, par un *verbatim*.

Il y a 38 cahiers d'acteurs. Il est difficile de donner la parole à chacun d'entre eux. Si on tient compte des déplacements pour venir à ce pupitre, chaque auteur de cahier d'acteur met facilement une demi-minute pour venir, facilement une demi-minute pour repartir ; cela fait déjà 38 minutes « perdues », si je puis dire, dans des va-et-vient. Nous avons donc décidé, compte tenu du nombre de cahiers d'acteurs et pour ne pas limiter la parole, de ne pas vous infliger une soirée trop longue en allant jusque vers minuit, voire plus, et de faire un audiovisuel qui s'en tient à l'essentiel pour chaque auteur, c'est-à-dire que chaque auteur a eu 120 secondes maximum pour dire son fait, c'est-à-dire ce qui lui tenait vraiment à cœur, ce qu'il pense finalement de ce projet. Nous avons monté cela de façon à faire quelque chose qui tient en moins d'une heure, qu'on passera en deux fois 30 minutes de façon à ne pas vous lasser, à la suite de quoi il y aura un petit débat entre nous.

Voilà à peu près la façon dont les choses sont organisées.

Bien entendu, le maître d'ouvrage aura la parole et je salue la présence de M. le Président Percheron parmi nous, qui prendra la parole tout à l'heure pour tirer ses conclusions en tant que responsable, sachant que le compte rendu dont j'ai parlé il y a un instant sera probablement transmis à la Commission nationale de débat public le 15 décembre, c'est-à-dire dans un mois, en gros, de façon à laisser une bonne quinzaine de jours - n'oubliez pas que ce sont les fêtes de fin d'année - à la Commission nationale, c'est-à-dire à son Président et à la commission qu'il a autour de lui, pour statuer sur l'avenir de ce compte rendu le mercredi 6 janvier 2010.

Si notre copie est acceptable, si elle n'est pas trop transformée par les remarques des membres de la commission et du Président de cette commission, un résumé sera réalisé en 2 ou 3 pages sur les 80 ; ce résumé s'efforcera de prendre en compte les conclusions principales et les recommandations ; c'est ce que l'on appelle le « *bilan du débat* ».

Ce bilan du débat, ce n'est pas cette commission particulière, qui est relativement humble, si je puis me permettre, mais la Commission nationale qui le transmet, après avis, au Président du maître d'ouvrage, c'est-à-dire à M. Daniel Percheron.

Celui-ci aura trois mois pour réagir en disant : « *ces conclusions me paraissent acceptables, ces recommandations ne me paraissent pas impossibles à réaliser ; dans ce cas, je déclare vouloir continuer* », c'est-à-dire que le processus passera du débat public à l'enquête administrative et l'enquête publique qui, elles, sont décisionnelles, c'est-à-dire que l'enquête administrative et l'enquête publique débouchent sur une autorisation d'ouverture du chantier. On entre dans le concret.

C'est quelque chose qui peut très bien ne pas se passer, c'est-à-dire que vu la méchanceté des remarques du bilan de la CNDP orientées par l'extrême méchanceté de la commission particulière, il se peut que le maître d'ouvrage décide de ne pas poursuivre. Cela arrive dans certains cas ;

statistiquement, cela arrive dans 7 à 8 % des cas qui ont eu lieu dans notre pays jusqu'à présent au point de vue débat public ; ce n'est donc pas du tout impossible ; c'est cela que veut dire : « *ce n'est pas la règle* ». Dans ce cas, on arrête et il n'y a plus de projet Calais Port 2015.

J'indique cela pour dire que les choses sont évolutives, qu'elles ne sont pas figées d'une manière définitive désormais : « *il y a un projet et on doit suivre ; c'est comme ceci et pas comme cela* ». Ce n'est pas le cas. C'est pour cela que j'indique ces deux possibilités.

Si le projet est accepté, il y aura l'ouverture d'une enquête publique, probablement dans le courant de l'année 2010.

Je vous rappelle qu'il y a vers le 21 mars des élections régionales. Peut-être que le maître d'ouvrage, compte tenu du fait qu'il a un certain rôle dans ces élections régionales, pourra demander que les trois mois de réponse commencent, non pas vers la fin janvier ou quelque chose comme cela, mais vers le 22 mars, par exemple, ce qui lui laissera un peu plus de possibilités. Je pense que la Commission nationale devrait l'accepter ; je ne réponds pas à sa place, mais je pense que cette démarche est tout à fait possible et permet d'avoir un peu de temps pour répondre aux diverses observations.

Voilà à peu près ce qui se passera à la suite de ce débat, sachant qu'à partir du 7 janvier, le lendemain du 6, si tout va bien le 6, bien entendu, le compte rendu que nous allons rédiger pendant le mois qui vient sera public, sera disponible sur notre site et sera mis en tas et sans doute envoyé par La Poste à partir de notre petite permanence place d'Armes. Il n'y a donc pas d'inquiétude à avoir, les choses sont parfaitement transparentes jusqu'au bout et pas seulement jusqu'à maintenant.

Je crois ne rien avoir oublié.

Je me permets maintenant de passer la responsabilité de la suite de notre réunion à ceux qui ont en main la possibilité de passer l'audiovisuel première partie qui correspond à peu près à la moitié des cahiers d'acteurs dont les auteurs ont bien voulu se faire enregistrer pendant 60 à 120 secondes pour nous dire leurs faits.

Un certain nombre de cahiers d'acteurs, pour des raisons pratiques de temps ou de volonté, n'ont pas pu ou n'ont pas voulu être interviewés. Je crois que nous avons à peu près 25 interviews sur les 38 cahiers d'acteurs dont 3 n'ont pas encore été publiés. Bien entendu, ils auront la possibilité en 120 secondes - principe d'équivalence entre les divers auteurs - de compléter et de prendre la parole tout à l'heure s'ils le souhaitent.

Nous pouvons passer à la suite, c'est-à-dire à une première vision de ces cahiers d'acteurs. Merci beaucoup.

(Projection d'un audiovisuel : message des auteurs de cahiers d'acteurs du débat public « Calais Port 2015 » - première partie.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vais maintenant prendre quelques minutes, avant que mes amis et collaborateurs prennent la parole, chacun 8 à 10 minutes - ils ne sont que quatre, je vous rassure -, à la suite de quoi nous aurons quelques cahiers d'acteurs supplémentaires que nous n'avons pas voulu faire passer avec cette première partie que vous venez de visionner, dans la mesure où il nous a semblé que plus d'une demi-heure, c'était un peu lassant. On va donc « se glisser en sandwich », si je puis dire, entre ces deux projections.

Je voudrais vous dire, afin que vous ayez une clef de compréhension de ce que vont dire les autres membres de la Commission particulière de débat public, que, traditionnellement, la Commission nationale demande à ce que, dans notre compte rendu, nous observions un certain nombre de critères de

compréhension du débat. Ces critères sont tout à fait classiques et simples, mais je les rappelle de façon à faciliter la compréhension des remarques qui seront faites dans un instant.

Le premier critère est l'opportunité : était-ce une bonne chose de lancer ce débat maintenant, en 2009, ou pas ? Il nous semble que la réponse est : « *oui, tout à fait, c'était une bonne chose* » ; je dirais que c'était même urgent, dans la mesure où le contexte institutionnel, à la fin de l'année 2010, va varier, puisqu'il va y avoir des modifications au niveau des chambres de commerce et que ces chambres de commerce ont un rôle important comme concessionnaires.

Donc oui à la question sur l'opportunité, mais il y a un problème qui semble se profiler dans les mois qui viennent qui est l'organisation de la gouvernance, c'est-à-dire du *leadership* qui permettra à une autorité, à une institution, de faire suite à l'organisation passée si je puis dire. L'opportunité se fait urgence au cours des mois qui viennent ; on va très certainement le rappeler, mais ce sera sûrement une de nos conclusions à propos de ce critère.

Le deuxième critère, la deuxième préoccupation, si vous préférez, est : est-ce que ce projet est utile ? Mme Bouchart en a parlé tout à l'heure ; elle nous a un peu volé, mais avec juste raison, la parole. Oui, c'est tout à fait utile, parce que, comme elle le dit, nous disons la même chose et nous ne sommes pas les seuls, plusieurs intervenants, plusieurs cahiers d'acteurs le soulignent, il y a eu une démonstration par l'absurde ; autrement dit, si on ne faisait pas ce projet, qu'est-ce qui se passerait ? Il y a là une présence du projet qui est tout à fait importante. Faire quelque chose, faire Calais 2015, c'est prendre des risques, très certainement, mais ne rien faire, ce n'est pas un risque, c'est une fatalité, c'est l'échec à un développement possible. Nous soulignerons cet aspect très certainement, sous votre contrôle, bien entendu, puisque merci de réagir tout à l'heure.

La troisième préoccupation est la consistance du projet, sa cohérence territoriale. Bien entendu, beaucoup reste à faire, on peut toujours être critique ; il semble quand même qu'au cours du débat, il y ait eu une présence tout à fait accentuée de la relation, du lien qu'il doit y avoir entre le port et la ville par exemple, du lien ou des liens qu'il doit y avoir entre les quatre ports plus un, c'est-à-dire entre les trois ports maritimes (Boulogne, Calais, Dunkerque), le port sec qui est Eurotunnel et le port d'en face, dont on a parlé tout à l'heure en anglais, qui est Douvres. Il est certain, comme c'était dit tout à l'heure, qu'on peut faire beaucoup mieux, très certainement, mais que beaucoup a été fait au cours des mois derniers et qu'on doit sans doute s'en réjouir. Le port n'est pas un objet isolé qu'on pose sur le territoire et dont on oublie les liens extérieurs ; c'est quelque chose qui semble tout à fait se dégager des discussions qui ont pu avoir lieu, ainsi que les aspects des intermodalités de transport, c'est-à-dire le lien du port avec le réseau ferré, avec le réseau routier, bien entendu. Tout cela aura son développement, mais c'est quelque chose qui fait sens quand on plonge le port dans son contexte environnant.

Le quatrième point - il y en a six en tout - est : est-ce que ce projet a un aspect de régularité suffisante et est-ce que la gouvernance est bien traitée, c'est-à-dire que l'analyse institutionnelle du projet est satisfaisante ? Là, on doit dire que le projet, de ce point de vue, arrive peut-être un peu tôt. Il arrive avant une échéance électorale, on le rappelait tout à l'heure, et arrive avant une organisation, je ne sais pas si cela s'appellera « *société portuaire* » ou autrement, mais quelque chose qui reste à décider, qui n'est pas fait. De ce point de vue, il y a donc une certaine faiblesse du projet qui sera soulignée, avec une demande peut-être de faire un effort particulier durant l'année 2010 et d'arriver à au moins l'ébauche d'une solution avant le début, si le maître d'ouvrage en décide ainsi - n'oublions pas cette condition - d'ouverture d'une enquête administrative et publique. Ce serait une bonne chose qu'on n'arrive pas, comme ce fut le cas pour le débat public, dans un flou qui n'est pas très rassurant pour savoir qui, finalement, conduit le véhicule qu'on est en train de mettre sur la route ou sur les rails, comme vous voudrez, ou simplement sur la mer - est-ce que cela flotte ? -, puisqu'il s'agit d'un port.

Qui fait quoi, avec qui et combien cela coûte est une chose qui reste à préciser. Justement, ce point de la garantie financière, du montage financier, on reviendra dessus tout à l'heure, fait partie de cet aspect de régularité et de gouvernance qui ne donne pas une impression suffisante à l'heure actuelle.

Cinquième point : est-ce que la promotion du projet et la communication faite à son sujet sont suffisantes ? Très certainement, il y a eu un très gros effort, et merci à la presse notamment, aux médias, à propos de ce débat qui a permis à beaucoup de gens, dans le périmètre qui avait été choisi, de connaître un peu plus de ce projet, de faire connaître leur opinion, d'intervenir ; tout cela est bien. Dans une seconde phase à propos de l'enquête publique, si cette deuxième partie arrive, il y a peut-être un élargissement du périmètre et donc quelque chose qui tienne compte d'une notion plus nationale (Le Havre), d'une notion plus européenne (la Belgique, les Pays-Bas, l'Angleterre), qui permette d'avoir une sorte de *lobbying*, tant à Paris qu'à Bruxelles, qu'à Londres, qui, dans le cadre du débat public actuel, n'a pas pu se développer. C'est quelque chose qui peut être souligné, qui est moins important que les points précédents, mais qui paraît relativement important quand même, intéressant en tous les cas. Savoir se rendre sympathique auprès de tous est quelque chose qui doit accompagner le développement du projet. Sympathique, c'est être connu et cela, c'est être connu en bien.

Dernier point : le processus de suivi et d'amélioration ; mes collègues en parleront tout à l'heure, dans un instant. Quel est le mécanisme de contrôle, d'amélioration, la dynamique qui permet cette amélioration est quelque chose qui n'a pas été vraiment traité au cours du débat et qui doit l'être au cours du chantier, puis de l'exploitation du résultat de ce chantier. Le mieux est évidemment l'ennemi du bien ; il n'empêche que pour arriver au bien, il faut savoir planifier - c'est fait -, réaliser - c'est l'étape suivante -, mais également vérifier et corriger de façon à ne pas sortir des idées qui avaient prévalu dans une première époque.

Voilà des points qui formeront, dans le fond, la trame du compte rendu ; ce sont des points traditionnels, mais que je tenais à rappeler, de façon à permettre, je l'espère, une meilleure compréhension des interventions qui vont se succéder maintenant par étape de 10 minutes à peu près. La première intervention et celle de Patricia Brossier qui va indiquer la partie qui relève de son propos. Merci.

Mme BROSSIER.- Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Je suis chargée de faire le résumé d'un point de vue socio-économique des principaux enseignements et orientations de ce débat public en m'appuyant sur le Dossier du débat, les chapitres I, II et III, et les informations reçues au cours du débat des acteurs divers, par exemple les professionnels, les associations, les syndicats, les autorités locales, ainsi que les questions posées pendant les réunions et celles posées sur notre site.

Calais Port 2015 semble être un projet fédérateur, non seulement pour le développement du port, mais pour faire évoluer tout un territoire. Calais doit saisir cette opportunité d'un nouveau port car son avenir pourrait en dépendre.

Je vais développer un certain nombre de cohérences constatées ou qui sont à rechercher pour mener à bien ce projet. Mon plan sera :

- la cohérence du port face à l'avenir ;
- la cohérence concernant l'emploi ;
- la cohérence entre Douvres et Calais ;
- la cohérence avec les transports terrestres ;
- enfin, la cohérence entre le port et la ville.

1. Cohérence du port face aux évolutions techniques et économiques :

Pourquoi aurait-on besoin d'un nouveau port ? Le Port a atteint ses limites de développement et veut conserver sa position de *leader* sur le transmanche, mais ses infrastructures actuelles sont insuffisantes vu les hausses de trafic annoncées dans les 30 ans à venir. En revanche, tous les acteurs ne sont pas convaincus que ces trafics vont augmenter, et de toute façon pas dans l'immédiat à cause de la crise. Il conviendrait probablement, à l'avenir, de développer des scénarios réalistes et actualisés.

Le port actuel ne pourra accueillir dans de bonnes conditions la nouvelle génération de navires qui iront jusqu'à 240 mètres. Aussi, des parkings plus grands seront nécessaires pour gérer les 180 poids lourds transportés par ces nouveaux bateaux.

En attendant la construction du nouveau bassin, de mesures provisoires sont déjà prévues pour les bateaux ; *quid* des parkings et quelles sont les limites de cette solution provisoire ?

De nouveaux trafics sont à prévoir dans une société post-Copenhague : le non-accompagné, le cabotage maritime, les autoroutes de la mer et les autoroutes ferroviaires. Cette diversification est actuellement difficile, notamment à cause de l'absence de desserte ferroviaire de qualité sur le port, des zones de stationnement et de déchargement insuffisantes, des ruptures de charge non praticables. Une grande plate-forme logistique paraît être une voie d'avenir.

Mais les prévisions seraient trop vagues et les objectifs trop modestes. On pourrait utilement les conforter par des études de marché. Toute la chaîne logistique est à prendre en compte. Les liens fer entre le port et la Turquie ne sont pas clairs. Ils seront à préciser.

La pêche doit être préservée pour son apport économique et son attrait touristique, mais les zones de pêche seront diminuées par le nouveau bassin. Qui va négocier avec l'Union européenne pour avoir des quotas ailleurs ? Quel soutien sera apporté aux pêcheurs et selon quel calendrier ? Ces questions devront trouver des réponses.

La croisière et surtout la plaisance peuvent être développées à l'occasion de Calais Port 2015. L'accès au port sera plus facile et plus sûr comparé au port actuel et ce serait bénéfique pour le commerce et la vie locale. Toutefois, les facteurs limitants sont : le chenal d'accès partagé avec les ferries et le seuil de rentabilité par rapport aux anneaux supplémentaires ; une réflexion complémentaire semble nécessaire.

2. Cohérence concernant le chômage, l'émergence de métiers nouveaux et la formation :

Le taux de chômage a atteint un seuil critique. Calais Port 2015 doit être un moteur d'emploi durable dans des secteurs déjà présents : des emplois directs sur le port, dans la logistique, indirects dans le tourisme par exemple. Aussi, si le port ne se faisait pas, des emplois seraient perdus. Des emplois supplémentaires sont attendus à Calais et dans la région Nord - Pas de Calais tout entière. Toutefois, il manque des précisions concernant les emplois qui seraient effectivement créés à court terme et à long terme (nombre, secteurs, catégories socioprofessionnelles, localisation, etc.). La préparation de l'enquête publique donnera l'occasion d'approfondir ces questions.

Il faut attirer de nouvelles entreprises et industries dans le Calaisis. Les acteurs commencent à y travailler. Des terrains importants sont disponibles. Au-delà des intentions, quels sont ces secteurs à privilégier, quels sont les projets économiques qui peuvent émerger grâce au projet Calais Port 2015 ?

Il y aura une évolution probable des métiers. Dès aujourd'hui, il conviendrait de mettre en place des plans de formation. Les différentes phases se dessinent déjà : la phase « construction », la phase « après travaux », la phase « exploitation ». Cela va nécessiter une gestion des compétences dans le temps.

3. Douvres et Calais - une cohérence nécessaire :

Une histoire partagée depuis toujours. Calais est le 2^e port « voyageurs » du monde et la porte d'entrée privilégiée de la Grande-Bretagne. Le trajet Calais-Douvres est le plus court et le plus sûr et permet cinq rotations par jour et par navire, d'où la préférence des armateurs. Il n'existe pas de solution de substitution réaliste ; il est impératif de conserver ce marché.

Une cohérence d'infrastructures entre les ports de Calais et Douvres est donc indispensable pour le développement du transmanche et pour garantir la cadence des circulations. Le projet T2 de Douvres est à l'étude et souligne aussi ce point. Il est souhaitable que les deux ports adoptent le même phasage pour leurs projets respectifs.

Les discours et les prévisions de trafic de Douvres sont cohérents avec ceux de Calais.

Les villes de Douvres et Calais ont à gérer des problématiques très similaires : villes de transit, villes qui ont souffert de la guerre, villes envahies par les poids lourds, villes qui ont des problèmes économiques, mais qui ont aussi envie de donner un nouveau souffle à la ville grâce au port. On peut se féliciter que les Agglomérations de Douvres et Calais travaillent ensemble pour avancer leurs projets.

4. Cohérence des transports terrestres :

C'est le point qui semble être faible dans ce projet.

D'abord, le réseau ferroviaire. Le non-accompagné et les autoroutes ferroviaires doivent prendre le relais du tout camion. L'enjeu ferroviaire semble décisif pour la réussite de Calais Port 2015. Le débat public a bien souligné la nécessité absolue de développer les liaisons ferroviaires dès la conception du projet.

Le schéma directeur régional prévoit une liaison reliant le port de Calais par l'Est et l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque. Certains mentionnent la nécessité d'un investissement au niveau national. Le tracé par l'Est n'est pas précisé dans le temps et faire passer des trains supplémentaires par la ville serait problématique. Il reste des doutes sur la faisabilité et le phasage du doublement de la ligne Calais-Dunkerque. Il faudrait attirer une partie des 7 milliards d'euros annoncés par le gouvernement pour le fret ferroviaire.

Ensuite, le réseau autoroutier et le stationnement. Pour certains, l'aptitude du réseau à absorber du trafic supplémentaire semble établie. Pour d'autres, une hausse de trafic routier pourrait entraîner des congestions routières et des accidents si le fer est sous-utilisé. Je rappelle que le nombre de camions doit augmenter de 2/3 sur 30 ans.

Des zones de stationnement sont prévues dans le projet. Il reste le problème du stationnement sécurisé et obligatoire pour éviter le stationnement anarchique, voire dangereux, près du port. Tout ceci ouvre des voies de réflexion au seuil de l'enquête publique.

Il est à noter que le transport par voie fluviale restera impraticable depuis Calais.

5. Cohérence entre le port et la ville - faire de Calais une ville étape :

Comment faire évoluer tout un territoire ? On voit une contradiction fondamentale entre un port transmanche efficace qui favorise le transit rapide et l'accueil des passagers qui ne sont pas incités actuellement à entrer dans la ville. Aussi, les Calaisiens, attachés à leur port, constatent que le port et la ville se tournent le dos. Pour resserrer les liens entre le port et la ville pour les Calaisiens et pour les passagers en transit, les transports publics devraient être développés.

Calais Port 2015 s'inscrit dans une stratégie de développement de l'agglomération toute entière. Le projet d'excellence territoriale porté par Cap Calais prévoit de valoriser la façade maritime, créer un

centre de congrès, etc. Une étude plus détaillée d'aménagement urbain est lancée par la Ville, ainsi qu'un schéma global de déplacement des flux. Un projet paysager sur la rocade Est est à l'étude.

Le port doit être un relais pour développer le tourisme. Calais n'est pas perçu comme un lieu touristique et les dépenses actuelles des passagers transmanche sont faibles. Les prévisions touristiques sont à établir avec plus de détails.

Des touristes étrangers et français plus nombreux sont attendus dans tout le Calaisis grâce à des équipements structurants (parc naturel, golf, voile, sites culturels, centres commerciaux, etc.), un port de plaisance plus attractif et l'atout que peuvent représenter les efforts pour préserver l'environnement. Il est urgent d'exploiter davantage ce secteur économique important.

Je vais conclure en disant que l'avenir de Calais pourrait dépendre fortement d'un nouveau port et le projet Calais Port 2015 est perçu comme porteur d'espoir pour tout un territoire qui dit en avoir bien besoin. Je vous remercie et passe la parole à mes collègues.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Patricia. C'est maintenant Clara Banchereau qui va prendre la parole pour nous parler de l'environnement.

Mme BANCHEREAU.- Mon compte rendu s'appuie sur le chapitre IV du Dossier du débat soumis par le maître d'ouvrage et sur les cahiers d'acteurs, les interventions lors des différents débats et les questions posées sur internet, ainsi que sur les divers points soulevés lors de nos rencontres tout au long de l'année.

L'environnement est un sujet essentiel de préoccupation. Il représente plus du tiers des écrits et à peu près autant de prises de parole en séances. Les cahiers d'acteurs n° 4, 5, 7, 11, 23, 25, 29 et 34 en parlent directement, tandis que les cahiers n° 10, 13, 18, 19, 20, 27 traitent de l'environnement sous l'aspect « aménagement du territoire ». Il est à noter que pratiquement tous les autres cahiers d'acteurs consacrent une partie de leur exposé à la question environnementale. Ce débat aura été, en tout cas, l'occasion de mesurer l'importance de cette préoccupation pour la population.

J'ai soulevé quatre points importants dans mon compte rendu.

Le premier concerne l'environnement naturel et notamment les études. On a vu que Calais et ses alentours sont un milieu littoral d'une grande variété, très riche, et d'une extrême fragilité. L'aménagement prévu dans le projet Calais port 2015 est celui qui d'entre toutes les propositions envisagées altérerait le moins l'environnement. La nouvelle digue, ainsi que toutes les constructions et installations qui s'ensuivront vont évidemment créer des perturbations directes sur les sédiments, la courantologie, la faune, la flore, etc., mais aussi indirectes sur les territoires limitrophes, les zones de migration des oiseaux.

Ces préoccupations, qui sont déjà étudiées par le maître d'ouvrage, doivent d'ores et déjà être étendues à l'ensemble du territoire, en tenant compte non seulement des impacts de la construction et du trafic, mais aussi des modifications liées à la création d'une zone d'activités élargie sur le territoire, zone qui affectera non seulement les alentours du port, mais aussi les territoires plus éloignés comme les zones agricoles, les forêts, mais aussi les départements limitrophes.

Concernant les études, depuis 2006, une grande étude a été lancée sur les risques naturels, notamment les risques d'inondation littorale et l'érosion du trait de côte, et les risques liés au changement climatique. Ce programme d'études sera complété par des études menées par l'État via la DREAL qui concernent plus précisément les risques d'inondation des waterings.

En outre, des études commandées par la Région ont été engagées pour répondre plus précisément aux problématiques soulevées par le projet Calais Port 2015, études pour la plupart imposées par la législation lors de travaux nécessitant le dragage et la construction de terre-pleins.

Différents points sont abordés par ces études :

- les sédiments et les modifications sur le milieu physique liées au nouveau port ; c'est l'agence Sogreah qui s'en occupe ;
- la biodiversité, avec la faune, la flore, une expertise écologique du site ;
- le cadre de vie, avec la qualité de l'air, les nuisances liées au bruit, les conditions de circulation, la qualité de l'eau et du sol et l'impact sur les cultures et les ressources ; ce sont les agences Biotope et Idra Environnement qui en sont chargées.

L'objectif doit être d'établir un dossier complet d'études dont les résultats interviendront lors de l'enquête publique. Le calendrier demande à être précisé. De plus, si certaines sources sont claires - on a vu, par exemple, que l'Université du littoral allait apporter sa contribution sur la biodiversité -, d'autres mériteraient d'être plus précisément citées, voire élargies ; il y a notamment eu plusieurs questions de certains intervenants sur la fiabilité des mesures de la qualité de l'air.

Les interventions lors du débat soulignent l'importance d'une communication claire et précise sur le sujet, révélant une profonde inquiétude - la question des sédiments notamment est très souvent revenue -, tant sur les résultats que sur les mesures envisagées, leur prise en charge et leur application et sur la concertation nécessaire des habitants et de tous les acteurs concernés.

Il faudra aussi veiller à l'actualisation permanente des études, à leur relance, à leur poursuite, que les études ne s'achèvent pas à la construction du port mais continuent puisque l'impact sur l'environnement sera un impact sur le long terme.

Le deuxième point soulevé par le thème de l'environnement est celui du trafic. Le projet du nouveau port est une réponse à une augmentation prévue du trafic transmanche et à une nouvelle dimension des ferries. Si le chiffrage de ce trafic est contesté au vu de la crise énergétique, il n'en reste pas moins que les décisions, quelles qu'elles soient, doivent respecter l'environnement. Quelques mesures ont été proposées par le maître d'ouvrage pour limiter l'impact environnemental de cette hausse des trafics, tant pendant les travaux avec, par exemple, le contournement de la ville par l'Est, que lors de l'exploitation du port avec le report modal, mais elles nécessitent d'être approfondies.

Les ferries qui accosteront désormais à Calais seront plus grands, plus puissants. Outre les mesures de pollution de l'air, il faudra prendre en compte les futures normes et quotas d'émission de gaz à effet de serre qui conditionnent à la fois la mécanique des navires et le coût des transports. La suggestion a été faite à plusieurs reprises d'inclure des exigences de qualité dans le cahier des charges des compagnies de ferries qui se sont déjà montrées disposées à faire des efforts dans ce sens, de la même façon que les compagnies des transporteurs ; la concertation et des accords de principe définis avec les compagnies maritimes et les compagnies des transporteurs seront indispensables au bon usage du port ;

Evaluer et diminuer les nuisances liées au trafic (ferries, routier) qui va largement augmenter est une autre préoccupation majeure des habitants ; il convient d'ores et déjà de prévoir des mesures de désengorgement du trafic, d'élaborer un plan de zones de parking éloignées des habitations pour les camions, de déterminer pourquoi les camions ne se garent pas sur les parkings déjà en place et d'établir une réglementation spécifique aux transports de matières dangereuses. Des questions restent sans réponses précises, notamment sur la gestion des trafics liés au port pendant les travaux (où vont aller se garer les camions ?), mais aussi sur la responsabilité et le financement de tels travaux.

Le report modal vers le ferroviaire a été longuement évoqué, trop de questions restent encore sans réponses : quel tracé, par où, qui paie quoi ?

Le transport fluvial étudié par le maître d'ouvrage dans sa politique de transport doit être précisé et aussi être élargi à un périmètre géographique et financier européen.

Le troisième point est celui du cadre de vie. Il répond à la préoccupation suivante : réduire les impacts du nouveau port sur la population et intégrer une logique de développement durable dans l'ensemble ville-port. Si Calais a besoin d'un nouveau port, il s'agit donc à la fois d'en minimiser les nuisances, mais aussi d'en faire une opportunité écologique. Sur les diverses pollutions (déchets, bruit, pollution air/eau), de louables efforts du maître d'ouvrage pour prendre en considération ces questions et y apporter des réponses spécifiques ont été faits.

Il faudra veiller néanmoins à dimensionner les mesures en fonction du nouveau port, à adapter les mesures en fonction de l'évolution du trafic, de l'urbanisation et de l'industrialisation de la zone, avec vigilance particulière sur les rejets industriels. Le débat a notamment porté sur le devant de la scène la question de l'usine Eras Metal et il a souvent été fait mention aussi de l'usine Tioxide.

Le problème soulevé notamment par Eras Metal met en évidence la préoccupation des habitants pour la qualité environnementale des industries qui vont s'implanter : qui va statuer sur le choix des entreprises nouvelles ? Quelles seront les normes à faire respecter ? Il faut veiller à ce que des normes précises soient établies en amont du projet, qu'elles s'appliquent à la fois pendant les travaux, mais aussi pendant l'exploitation du port.

Il faudrait profiter aussi de l'opportunité du nouveau projet. Globalement, la question de l'environnement sur le cadre de vie est trop souvent envisagée en termes d'impact (négatif) et pas assez pas assez en termes d'opportunité, c'est-à-dire d'un point de vue plus positif.

Sur la question des énergies renouvelables, des modes d'alimentation énergétiques sont envisagés, mais pas assez étudiés. Le nouveau port est à voir aussi comme une opportunité de promotion de nouvelles énergies. Il s'agit aussi de devancer des normes écologiques qui, de toute façon, deviendront vite obligatoires.

De la même façon, la question de l'emploi. Trop souvent au cours de ce débat, l'environnement a été envisagé comme une entrave à l'emploi. On a souvent entendu que soit on crée de l'emploi, soit on protège l'environnement. Or l'environnement est aussi un facteur d'emplois et un vecteur touristique. La gestion environnementale de la zone portuaire générera des emplois.

De même, le développement d'un tourisme « différent », encouragé par la création de pistes cyclables par exemple, est prévu, mais le thème mérite d'être approfondi, de même que la plaisance, opportunité « verte » très intéressante qui mérite d'être étudiée.

Le développement durable, terminologie trop souvent utilisée à tort et à travers, est à la fois une logique de cadre de vie mais aussi une logique d'emplois.

La question de l'urbanisation concerne plus précisément la Ville de Calais et les divers acteurs de l'urbanisme. Calais compte profiter de ce nouveau port pour modifier la ville et sa dynamique urbaine. Nous attirons toutefois l'attention des parties prenantes et du maître d'ouvrage, qui soutient la ville dans ce projet, sur plusieurs points :

- que la question environnementale soit envisagée dans sa globalité. Les plans d'aménagement proposés par la Ville manquent souvent de conviction et de précision sur tout ce qui touche à l'environnement. Il y a là un équilibre à trouver entre les études techniques d'environnement et les considérations sociales ;

- des interventions ont attiré l'attention sur le fait que le développement durable dans toute l'acceptation du terme n'était pas suffisamment étudié par la ville de Calais.

Enfin, mon dernier point concerne des préoccupations transversales qui ne concernent pas directement l'environnement mais qui y sont liées, notamment le chiffrage du projet en matière d'environnement. On manque de détails sur les investissements liés au développement durable et à l'écologie (coût de la prévention, des compensations, les prévisions et coûts d'actualisation des études, le coût des études supplémentaires au besoin) et de détails sur les bénéfices à en tirer.

Sur Ecoport, la labellisation Ecoport et la certification PERS entamées par la Région et par la CCI, au-delà de la bonne volonté annoncée, certains intervenants ont mis en évidence un manque singulier de précisions. Qu'est-ce exactement qu'Ecoport ? Quels seront les contraintes et les bénéfices réels de cette démarche ? Les directives Ecoport s'appliqueront-elles pendant la phase de travaux ? Combien cela va-t-il coûter ? Qui va surveiller que le port suit effectivement ces directives ? Si Ecoport ne répond pas à tous les points de vigilance environnementaux spécifiques à Calais, à son port et à son environnement, quelles mesures complémentaires sont prévues ?

Enfin, sur la concertation, devant le nombre de questions soulevées par l'environnement et compte tenu de la volonté affichée de tous les acteurs de la ville, du port et des environs et du maître d'ouvrage de participer à cette dynamique de développement durable, il conviendrait d'établir une concertation constante à la fois lors de la publication des résultats des études, dans la décision des mesures compensatoires, mais aussi lors des décisions concernant la zone industrialo-portuaire, les aménagements liés au trafic et l'urbanisation, entre les associations, les habitants et les parties prenantes du territoire, les travailleurs de la mer et du port, les agences dédiées à la préservation de la bio diversité et l'État.

Pour que soit mise en place une véritable démarche de développement durable, il convient de trouver un équilibre entre des études techniques environnementales, économiques, sociales, et une attitude éthique et participative qui doit les accompagner.

Si un Port est un point de rencontre, c'est aussi un point de dialogue, d'échanges, où la politique doit être élaborée de façon commune.

Je conclurai en disant que tout au long de nos rencontres et plus précisément lors du débat, il nous est apparu que le maître d'ouvrage sera souvent confronté sur la question de l'environnement à une certaine défiance des habitants. On a souvent entendu que « *l'on dit beaucoup mais on ne fait pas grand-chose ou alors on fait mal* ». Il y a là un vrai défi, en tout cas sur la question de l'environnement et notamment sur la concertation et la communication des résultats des études, mais plus encore sur le respect des mesures prises pour l'environnement et sur la réelle participation de tous à cet effort. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Le suivant est Patrick Le Lorier qui va traiter des derniers chapitres, V et VI, du dossier du maître d'ouvrage.

M. LE LORIER.- Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Comme l'a dit Pierre-Frédéric, je dois m'occuper de vous présenter les aspects prévisionnels du cahier du débat, les chapitres V et VI, ainsi que les cahiers d'acteurs et les réponses aux questions soulevées au cours du débat qui parlent de ce sujet.

D'abord, je voudrais rappeler deux atouts du port de Calais, l'un qui lui est propre. Premièrement, le port de Calais, par sa proximité avec Douvres, permet à un navire transbordeur de faire au moins une rotation de plus que les autres ports du continent par jour. C'est un avantage non négligeable quand on

sait qu'un transbordeur coûte actuellement plus de 300 millions d'euros. Il faut avoir cela en tête, Calais est un port privilégié et il faut savoir exploiter ce privilège.

La deuxième chose est commune à tous les ports maritimes : au lancement d'Eurotunnel, il y a eu une grande crainte de voir Eurotunnel cannibaliser ces ports. En fait, la réalité était bien différente : depuis le démarrage du tunnel en 1994, bien que le tunnel ait toujours été loin de sa pleine capacité, les ports ont continué leur vie sans problème et ont progressé, ce qui veut bien dire qu'Eurotunnel et les ports de La Manche sont complémentaires et ne sont pas en guerre.

Je vais revenir maintenant sur le trafic maritime, dont on vous a déjà beaucoup parlé, mais je pense qu'il est utile de préciser certaines choses. Tout d'abord, il est un fait qui a été également évoqué : quelle que soit l'évolution du trafic, les bateaux vont grandir. Vers 2011, P&O va mettre en service sur Calais-Douvres des bateaux de 210 mètres de long. Il est prévu d'ici 2020 l'apparition de bateaux de 240 mètres de long. En tout état de cause, il y a un besoin impératif de suivre le mouvement et d'adapter le port de Calais à cette évolution.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'évolution du tarif, il y a quand même cohérence entre les prévisions faites par Douvres et les prévisions faites à Calais. Il est frappant de constater qu'ayant conduit ces études indépendamment les uns des autres, les deux ports arrivent aux mêmes conclusions, c'est-à-dire une croissance modérée, de l'ordre de 1 % par an, ce qui n'est pas glorieux, mais est quand même une croissance et qui se traduit, à la longue, en des chiffres significatifs.

Il est clair qu'il y a besoin de porter une attention particulière à cet aspect des choses et qu'il serait bon que le maître d'ouvrage puisse prendre connaissance des sources qui ont permis d'établir les prévisions qui ont actuellement été faites. De plus, une source, à notre sens, n'a pas été très exploitée : la Commission européenne, qui s'occupe de très près des transports en Europe et notamment des transports maritimes, qui a certainement également ses propres prévisions et sa vision sur l'avenir du transport et en particulier du transport transmanche.

Le deuxième point qui a déjà été abordé, mais que je voudrais également mettre en exergue, est le renforcement du fret ferroviaire, qui est certainement extrêmement utile, mais qui, dans la pratique, pose un certain nombre de difficultés. Je rappelle qu'il y a des contrats d'études préliminaires entre RFF et la Région qui ont trait non seulement à la région de Calais et du littoral, mais à d'autres grands projets ; je fais allusion au contournement de Lille qui sera important.

En ce qui concerne plus précisément les projets de la Région, deux intéressent directement notre projet : d'une part, l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque et, d'autre part, le raccordement ferroviaire du port de Calais. La difficulté qui se pose sera de trouver des trafics pertinents au sens de la SNCF, c'est-à-dire ayant un seuil d'activité suffisant, en volume et en poids, et, si possible, régulière. Cela ne se trouve pas tous les jours, mais cela existe et on doit pouvoir le faire exister. Pour le moment, le port de Calais a identifié la possibilité d'expédier à l'horizon 2030 par voie ferroviaire 210 000 voitures neuves et 200 000 unités de transport intermodal. Il y a donc encore du chemin à faire.

En ce qui concerne maintenant les caractéristiques économiques et financières, vous avez noté dans le Dossier du débat que cette partie est fort succincte, se limitant à un planning par grandes étapes et une évaluation par grandes masses des seuls coûts d'investissement. Il est vrai que cette évaluation des investissements est détaillée pour certains postes. De même, il est indiqué qu'il est possible de différer certains investissements. Il serait intéressant de connaître leur quote-part dans l'investissement global.

Enfin, je vous conseille de ne pas faire attention au taux de rentabilité qui a été indiqué dans le document. En effet, il fait état d'une rentabilité de 17,6 %, ce qui est proprement faramineux pour un objet de la forme d'un port, mais qui s'explique par le fait que ce n'est pas le taux de rentabilité de la

société ou de la Région - ce qui dépendra de qui aura la direction des opérations -, mais un TRI imposé par la loi qui consiste à calculer selon des formules compliquées quel sera l'apport global du projet pour la collectivité. Cela n'a donc rien à voir avec un TRI classique.

Comme l'a dit Monsieur Ténrière-Buchot tout à l'heure, tout ceci, actuellement, cette légèreté de l'information, provient du fait que, pour le moment, on ne sait pas quel sera le dispositif de gouvernance du projet et, par conséquent, il est difficile de faire des provisions fines sur ce sujet. Néanmoins, je dois quand même signaler que pour des projets de cette taille, il est tout à fait classique d'avoir, au début, des TRI, des calculs, sujets à caution ; c'est normal. Cependant, c'est un outil indispensable, parce qu'il a le mérite de faire réfléchir sur les montants de fonds à injecter, les possibilités d'emprunts et les risques financiers encourus.

Je crois donc qu'il y a deux choses. Premièrement, il faut piocher ces études, même dans l'état actuel. Deuxièmement, bien entendu, si le maître d'ouvrage décide de poursuivre ce projet, quelques réponses devront être trouvées ou précisées en mettant à profit le délai d'environ un an - 2010 - qu'il reste avant la décision de la forme à donner à l'institution qui devra gérer l'extension du port de Calais et, éventuellement, son exploitation ultérieure.

Après, il faut répondre à des questions telles que :

- la capacité d'emprunt de l'ensemble Calais-Boulogne pendant la durée du chantier à la fois pour couvrir celui-ci et pour reprendre les échéances de remboursement antérieures, bien entendu, si une société portuaire entre Calais et Boulogne se constitue ;
- une vision globale de tous les apports financiers envisagés, étendue aux trois ports de la Côte d'Opale, au port sec d'Eurotunnel et même à Douvres, serait utile pour avoir une idée régionale et européenne de l'enjeu de l'évolution future du transmanche et des autres trafics concernés ;
- une telle approche serait avantageusement complétée par les impacts financiers de complément que constitueront les dessertes ferroviaires et routières adaptées ;
- à l'échelle nationale et européenne, la préparation des enquêtes administrative et publique devrait être mise à profit pour comparer les ambitions portuaires qui précèdent à celles de la concurrence, notamment celle des ports belges et néerlandais.

Beaucoup de travail reste donc à entreprendre ou, dans certains cas, à parachever. Cela ne doit pas effrayer, mais plutôt encourager, comme tout défi qui se pose à l'équipe chargée d'y répondre. Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Le dernier intervenant souhaite parler debout. Il s'agit de François Perdrizet.

M. PERDRIZET.- En complément des exposés de mes collègues, je vais aborder quelques thèmes qui ont été soulevés lors des interventions du débat et qui méritent, à mon avis, d'être approfondis.

J'ai choisi six thèmes. Ce choix, je l'ai fait en relisant les *verbatim* et surtout les questions originales, « *originales* » signifiant méritant d'être approfondies. Pour chaque thème, je vous ferai part de mes impressions, de mes suggestions, avec toute modestie, en quatre ou cinq points.

J'aborde tout de suite le premier thème qui est l'interaction ville/port. Cette interaction ville/port a deux formes différentes. Elle s'exprime d'abord en liaisons et déplacements entre la ville et le port. Elle s'exprime ensuite sous une deuxième forme qui est la conquête urbaine sur des espaces délaissés. C'est un enjeu très important, parce qu'il y va de l'adhésion des habitants de Calais et de sa région. Je crois que les responsables de la Ville et de l'Agglomération ont déjà pris la mesure de cet enjeu, parce qu'ils ont lancé un certain nombre d'études dont on a parlé tout à l'heure.

Je voudrais rappeler que ce glissement des activités vers des espaces plus adaptés nous impose de revoir la réorganisation du port, à la fois dans les plans d'eau et dans les terres-pleins. C'est une bonne chose, parce que cela peut permettre de résoudre des problèmes difficiles, et nous avons un problème difficile avec la plaisance, et cela peut aussi permettre de créer de nouveaux quartiers.

Il ne faut pas perdre de vue que ce que l'on appelle « *friche portuaire* » est une richesse à la fois au plan de l'urbanisme et au plan économique.

On peut dire, enfin, que beaucoup de villes ont eu ce problème de déplacement de la frontière vis-à-vis du port, que beaucoup ont réussi à le faire et que toute leur expérience est capitalisée par une association internationale qui s'appelle « *Villes Ports* ». Une recommandation utile, je crois, à travers ces expériences, est qu'il faut être ambitieux, avec des réalisations par étape. En bref, je crois qu'au rendez-vous, il faut à la fois une prise de conscience de cette richesse et une ambition pour la ville ; tout cela peut être très utile.

J'aborderai maintenant le second point qui est compliqué et difficile : la complémentarité des ports, des quatre ports, les trois ports maritimes et le port sec. Cela a été une notion très présente dans le débat. Il y avait d'ailleurs, dans le cahier du débat, tout un volet qui présentait tous les ports, qui parlait d'avoir à la fois des activités similaires et des cœurs de métier différents et qui disait : « *il faut que le développement soit complémentaire* ». Puis, on a entendu des remarques du genre : « *pour être crédible au niveau européen, il faut qu'on ait une vision partagée et une vision partagée se construit en coordonnant des politiques d'investissement, des politiques commerciales* ».

Mais au-delà de ces déclarations d'intention et de cette présentation de chaque port, on est un peu déçu, parce que, finalement, il n'y avait pas de complémentarité en actes dans le débat. De temps en temps même, on a eu quelques relents de méfiance et de ressentiment. Cela a entraîné un certain nombre d'interrogations d'intervenants qui disaient : quelle est la signification finalement de la complémentarité ? Quelle va être la gouvernance ? Jusqu'où peut aller le dirigisme des ports vis-à-vis de leur activité ?

Pour être plus optimiste, il faut dire que plusieurs évolutions au niveau institutionnel vont dans le sens de l'amélioration de la complémentarité et je pense notamment au rôle de la Région ; je pense aussi à la réforme des chambres de commerce. Mais cela ne suffira sans doute pas à créer toutes les collaborations entre acteurs et au-delà du débat, je pense qu'il faut créer des pratiques en commun à la base ; cela veut dire promouvoir le travail sur des projets qui pourraient être la desserte ferroviaire, les outils informatiques, les perspectives de trafic, et aussi faire travailler les professionnels ensemble. Les fédérations maritimes, par exemple, pourraient travailler ensemble. Je crois qu'il ne faut pas perdre de vue que la complémentarité doit pouvoir se construire aussi par la base, c'est-à-dire les acteurs de base, avec des pratiques concrètes, sans perdre de vue qu'il importe de construire une confiance mutuelle.

Troisième thème que je prendrai : les activités et les territoires liés au port. Chacun pense qu'un port, quand il se développe, cela passe par des activités qui lui sont liées. Ce consensus sur cette façon de voir, nous l'avons aussi rencontré quand on a parlé de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque, des retombées économiques du tunnel ou encore quand on a mentionné l'entreprise Alcatel dont la réussite mondiale est certaine. Sur ce plan, des initiatives commencent à voir le jour. Je citerai, par exemple, le domaine de la logistique avec le pôle transport Transmarck-Turquie et la possibilité d'intervention en matière de prospection de Calais Promotion.

Mais je crois que cela ne suffit pas et qu'un accompagnement du nouveau port demande une proactivité plus importante vis-à-vis de cette question de créer des activités et demande notamment probablement un plan à portée stratégique au niveau du Pays de Calais. Ce plan doit présenter une synergie entre les acteurs, tous les acteurs, c'est-à-dire à la fois les collectivités locales, les professionnels, la Région.

Chaque projet doit avoir une structure, c'est-à-dire un financement, un *leadership* et une gouvernance. Bien sûr, le volet action foncière et prospection a une place majeure. En bref, sur ce thème des activités liées au port, je crois qu'aussi bien le dossier du débat que de nombreux cahiers d'acteurs s'accordent à la conclusion suivante : synergie et proactivité sont de rigueur.

Quatrième thème, je vais vous parler d'une notion un peu abstraite qui s'appelle « *le calibrage* » et j'ajouterais l'anticipation. Le calibrage est une notion qui correspond finalement au dimensionnement pertinent des installations, et ce, dans un esprit de système, c'est-à-dire pas indépendants les uns des autres, mais en relation les uns avec les autres. Cette notion est proche des ordres de grandeur, proche des mises en réserve, proche de la prise en compte des situations de pointe ; c'est donc une notion importante.

Nous l'avons rencontrée dans le débat à plusieurs reprises, avec des interrogations ; je vous en citerai quatre mais il y en a beaucoup plus. Par exemple, « quel niveau de transformation de la rocade faut-il faire pour éviter la saturation ? » ou « est-ce que la taille des terre-pleins du futur port est compatible pour traiter N trains par jour ? » ou encore « est-ce que la création de telle infrastructure est nécessaire et faisable ? » ou « quels sont les objectifs à prendre pour tel objectif d'environnement ? ».

Pour l'instant, on peut dire que dans le projet, ce calibrage est bien fait au niveau de l'accueil des navires. Il convient d'étendre cette démarche en réalisant, par exemple, des schémas directeurs concernant les infrastructures terrestres, routières ou ferroviaires, et en réservant les emprises indispensables. Lors du parcours qui va mener à l'enquête publique et à l'autorisation administrative, il serait donc souhaitable, avec un esprit de prévoyance et de réalisme, de poursuivre ces démarches de calibrage, pour avoir une vision d'ensemble compatible avec les finalités poursuivies et également adaptable aux incertitudes inévitables, mais je crois que les responsables sont déjà pénétrés de cette idée d'adaptation.

Cinquième thème : le dialogue et la concertation. Le débat public a montré le grand intérêt que portaient les Calaisiens au dialogue. En particulier, se sont révélées des attentes, par exemple, sur le suivi des études d'environnement, des attentes pour réduire les incertitudes liées à l'emploi et au statut, des attentes pour poursuivre les réflexions sur un plan économique ou pour créer de nouveaux partenariats. Dans la lignée du présent débat public, il est important de donner la possibilité à ces attentes de s'exprimer pour essayer de lever les cloisonnements et d'écarter les antagonismes. En effet, un projet réussi suppose de la confiance et de la coordination des parties prenantes, des ingrédients indispensables à la manifestation de l'espoir dont parlait ma collègue.

Sixième thème : les regrets et les manques. Tout d'abord, le regret de ne pas avoir eu tous les acteurs, l'absence ou la faible présence de certains acteurs ; je pense notamment aux transporteurs routiers et à l'université. Je suis sûr que beaucoup de ces acteurs avaient des choses à nous apporter pour enrichir le débat.

Ensuite, pour moi, le traitement insuffisant de certains thèmes. Ainsi, la question de la sécurité et de son évolution n'a guère été évoquée. Ainsi, on n'a pas réfléchi sur les évolutions technologiques relatives au matériel routier ou, peut-être encore plus lourd de conséquences, aux évolutions organisationnelles de la chaîne des transports.

Il y a eu, par ailleurs, certaines difficultés en matière d'étude de trafic et on n'a pas pu partager tout à fait ce qui avait été fait ; c'est dommage parce que cela nous aurait permis d'éviter certaines interprétations fausses. À ce propos, il aurait été intéressant également d'avoir des analyses, à la fois pour établir des scénarios et aussi pour évaluer le poids de la crise, l'impact de la crise.

Enfin, il n'y a pas eu, finalement, de discussion sur 2015 : est-ce en 2015 qu'il fallait faire le projet ? À ce propos, quand on a posé la question à nos collègues anglais, ils nous ont dit : « 2015, 2017, 2018... » ; en fait, on avait l'impression qu'ils estimaient à trois ans le retard que la crise pouvait leur apporter. En réalité, ce n'est probablement pas l'important que ce soit 2015 ou 2018 ; l'important est d'avoir une visée opérationnelle qui mobilise les acteurs et rend le projet crédible. Le délai, que ce soit 2015 ou 2018, on a de quoi bien l'occuper, parce qu'il y a des tas de réflexions à faire, des investigations à poursuivre.

Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet dans l'enquête publique, les études, les réflexions et les échanges ne manqueront pas. Ce débat public aura ouvert la voie et il restera à en achever le parcours.

J'en viens à ma conclusion. Ce sont des impressions un peu fortes que, finalement, ce bref tour d'horizon a renforcées.

C'est d'abord la reconnaissance de l'utilité de l'extension du port. On a vu qu'il s'agissait d'une réalisation qui doit permettre à la fois d'accueillir de nouveaux bateaux, de faire évoluer la répartition modale en matière de transport, de donner l'opportunité d'une nouvelle alliance entre la ville et le port et, enfin, de relancer un dynamisme en matière de création d'activité.

C'est ensuite une conviction : que ce projet est techniquement et financièrement réalisable. Bien sûr, il y aura certainement la nécessité d'entreprendre des investigations et des démarches complémentaires. Parmi celles-ci, je relèverai : approfondir le calibrage du système d'ensemble dont j'ai parlé et mettre en œuvre des plans structurés, en particulier pour la réorganisation des espaces portuaires et pour l'amélioration des infrastructures.

La dernière conclusion sera en forme de vœu. Pour mener à bien ce projet complexe aux multiples dimensions, « *réveiller la synergie de tout le territoire* », expression que nous avons entendue, est la condition de la réussite. Cela suppose de construire la confiance avec des pratiques concrètes pour surmonter les différences de points de vue. Merci de m'avoir écouté.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Avant de vous passer la parole - vous devez être un peu lassés d'entendre toutes ces explications, mais c'est notre tâche de donner une idée de ce que sera le compte rendu final -, il y a une deuxième partie audiovisuelle qui consiste à regarder un certain nombre d'opinions provenant d'auteurs de cahiers d'acteurs.

Merci de bien vouloir la projeter maintenant.

(Projection d'un audiovisuel : message des auteurs de cahiers d'acteurs du débat public « Calais Port 2015 » - deuxième partie.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci d'avoir été patient et d'avoir pris connaissance des diverses opinions à travers les cahiers d'acteurs et des diverses orientations que nous comptons, dans le cadre de la rédaction du compte rendu de ce débat, faire connaître à la Commission nationale.

Je suis prêt à vous passer la parole, tant dans la salle que du côté de la table du maître d'ouvrage, bien entendu. Il ne s'agit pas de recommencer à plaider - j'insiste là-dessus - pour ou contre la réalisation de Calais Port 2015, mais peut-être de nous apporter, merci d'avance, les éléments qui vous paraissent importants que le compte rendu souligne ou, parce qu'on n'en a pas fait mention, des aspects qui seraient à ajouter.

Mon petit doigt m'a dit que Monsieur le président Puissesseau, que l'on n'a pas vu parce qu'il ne pouvait pas être interviewé dans le délai très court qui sépare la fin de notre débat, le 10 novembre

dernier, et aujourd'hui, le 16 novembre, souhaitait dire quelque chose. Comme il est quand même le père spirituel et matériel du projet, merci, Monsieur le Président, de nous dire quelque chose.

M. PUISSESSEAU.- Merci à vous, Monsieur le Président, de me laisser l'opportunité de dire quelques mots ce soir.

Neuvième soirée... Certains ont peut-être envie de dire « *enfin* » ; pas moi. Nous nous sommes habitués, toutes les semaines, à débattre sur ce grand projet Calais Port 2015 et je voudrais vous remercier, Monsieur le Président, ainsi que les membres de la commission, pour tous les échanges que nous avons eus, la franchise des débats et la façon dont vous avez organisé ces débats, même si, parfois, c'était assez tendu.

Si vous le permettez, je voudrais aussi adresser un certain nombre de remerciements, comme l'a d'ailleurs fait tout à l'heure Mme le Maire, en direction de ceux qui ont participé aux neuf débats, montrant ainsi leur intérêt pour ce projet ; vous permettrez que je m'adresse au personnel de la Chambre de commerce, aux collaborateurs du Port et du consulaire qui ont régulièrement suivi ces débats. Je voudrais aussi remercier les rédacteurs - vous nous avez dit qu'il y en avait 38 ; je m'adresserai donc aux 36, puisque la Chambre de commerce et d'industrie en a rédigé deux -, montrant aussi leur intérêt et une certaine passion pour ce projet.

Je remercierai Madame Marquaille, la présidente, qui a dû organiser aussi ces débats et défendre le projet, accompagnée à chaque fois de sa garde rapprochée, de Madame Bouchart et de Monsieur Charles François.

Je ne voudrais pas oublier les interventions qui ont eu lieu à Boulogne et à Dunkerque et surtout celles des deux maires qui ont appuyé ce projet et qui ont été favorables à la construction de Calais Port 2015. Je trouve qu'il y a un esprit Côte d'Opale qui est en train de souffler, auquel d'ailleurs le consulaire n'est pas étranger.

Je remercierai Monsieur le Sous-préfet qui, effectivement, a participé aux neuf réunions.

Je remercierai les services de la Région qui nous ont bien aidés à monter des PowerPoint, à faire un superbe film que nous aimerions bien avoir et qui ont montré leur intérêt pour ce projet qu'ils pensent mener au bout.

Enfin, cher Daniel - je peux te dire « *cher Daniel* » -, je te remercie de m'avoir écouté lorsque je t'ai proposé ce projet. Tu as montré en l'approuvant que tu avais une vision ambitieuse de la Côte d'Opale et du territoire Nord - Pas de Calais. Un grand merci à toi !

Il est évident que de nombreuses remarques ont été faites pendant ces neuf réunions. Il est certain que nous en tiendrons compte. Les études seront poursuivies et, croyez-moi, nous ferons un port Ecoport. Comment pourrais-je faire autrement après tout ce que j'ai entendu ? Je préférerais avoir des félicitations que des critiques. Ce sera un port exemplaire, car je ne peux pas imaginer que nous ne fassions pas ce projet. Ce sera un port du XXI^e siècle qui verra l'évolution du mode de transport. Cela a été dit, de nouveaux bateaux seront opérationnels, qui pourront atteindre jusqu'à 240 mètres. Il y aura également un report modal de la route vers le rail. Surtout, l'avantage de ce projet est qu'il sera adaptable.

Je crois que ce projet sera aussi un accélérateur pour l'implantation d'entreprises. Si deux sociétés - je l'ai déjà mentionné lors d'une réunion - ont décidé de s'implanter en zone Marcel-Doret, la société Dentressangle et la société Deret, c'est certainement parce qu'elles savent qu'il y a un projet Calais Port 2015. Ce projet sera un accélérateur des créations d'emplois ; cela a été dit et je le confirme. J'espère que ce sera aussi un accélérateur pour la voie ferrée si nécessaire à la réussite de Calais Port 2015.

Nous devons être fiers de participer à un tel projet. Dans une vie, il n'est pas courant d'avoir la chance de participer à la naissance d'un tel projet et de le voir se réaliser.

Je vous remercie de votre confiance. Ce projet est tellement important pour notre territoire en ces temps difficiles. Je voudrais terminer mon propos en citant Sir Winston Churchill : « *Là où il y a une volonté, il y a un chemin* ». La volonté, nous l'avons ; je vous demande de bien vouloir nous rejoindre sur le chemin de Calais Port 2015. Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Qui souhaite prendre la parole dans la salle ?

M. BALBURE Yves.- Je suis retraité. En l'état de mon information, je me demande si on a examiné de façon assez globale l'impact de l'environnement du port sur le port. On a beaucoup parlé de l'impact sur l'environnement, mais je ne pense pas qu'on ait examiné toutes les composantes de l'impact de l'environnement du port sur le port. On a parlé des composantes ferroviaires, des composantes routières...

Me viennent à l'esprit, par exemple, trois composantes, si vous le permettez, rapidement.

Première composante : l'évolution du climat. J'ai vu Thalassa vendredi soir, on pouvait risquer de voir dans quelques dizaines d'années l'Est de Calais sous l'eau. Est-ce que ce type d'impacts potentiels est examiné ?

Deuxième élément : la circulation entre le port et Calais. Je crois qu'il faut avoir une approche également plus globale et peut-être envisager la circulation dans Calais. Je reviens à Calais après une quarantaine d'années en région parisienne ; ce n'est pas simple de circuler dans Calais avec les sens interdits. Par ailleurs, quand il y a des braderies ou autres, même sur les grands axes, je me demande comment font les étrangers pour se débrouiller.

Troisièmement composante potentielle : le problème des migrants. Je ne l'ai pas aperçu dans tous les documents que j'ai pu lire rapidement. Je crois que cela a un impact direct sur le port, sur son fonctionnement, que cela le pénalise et, d'autre part, que cela handicape fortement le développement potentiel d'activités à Calais. Quel industriel investira à Calais actuellement, avec toute la publicité qui est faite sur Calais ? J'ai l'impression que sur ce dernier point, il y a un besoin d'intervention politique fort au niveau de tous les élus de la région.

Voilà quelques éléments que je donnerai en complément. Pour en terminer, je considère que, finalement, le trafic est à plus de 80 % anglais, qu'on fait beaucoup de travail pour nos amis britanniques et qu'on pourrait peut-être leur dire, en plagiant une autre formule : « *Messieurs les Anglais, décidez les premiers !* »

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Toutes ces remarques sont consignées. Y a-t-il d'autres interventions, avant que je passe la parole à Mme Marquaille et à ses complices de la table du maître d'ouvrage ?

M. YARD.- CFE-CGC.

On a beaucoup parlé de Calais Port, avec beaucoup de bien d'ailleurs, et c'est une bonne chose. En revanche, on a soulevé un problème : le manque d'infrastructures autour. Les réponses faites par Réseau ferré de France qui veut mettre des sillons mais sans rail et par la SNCF qui veut mettre des wagons mais qui ne les a pas encore achetés nous interpellent un peu.

Comment pouvoir bénéficier du grand emprunt national qui va malheureusement être lancé dans quelques mois, quelques années, pour pouvoir lancer la région vers le progrès et le modernisme ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. S'il n'y a pas d'autre demande, je vais demander à Madame Marquaille de bien vouloir saisir son micro. En fait, c'est Madame Bouchart.

Mme BOUCHART.- Je ne vais pas prendre cinq minutes ; je vais laisser la parole à Mme Marquaille. Simplement, pour essayer de balayer rapidement ce que j'ai entendu et vu ce soir et pour avoir assisté aux 34 heures de débat, je pense qu'il y a des moments, on n'était pas aux mêmes réunions ; je le dis clairement. Je ne sais pas comment c'est possible mais beaucoup de choses ont été dites par les rapporteurs et dont les réponses ont été données, qui sont d'ailleurs parfois contradictoires entre vous.

Je voulais bien préciser sur le sujet d'Eras, puisque cela en est un qui a été complètement occulté et balayé, que la municipalité a décidé d'émettre un avis défavorable. Si certains d'entre vous ne l'ont pas entendu ou enregistré, je vous le confirme.

Ensuite, on a parlé beaucoup d'urbanisation. Il est bien évident, et je l'ai dit à plusieurs reprises, que l'étude d'urbanisme démarre dans quelques jours, donc nous ne sommes pas en capacité aujourd'hui, pour ceux qui souhaitent un coup de crayon ou qui veulent absolument qu'on leur fasse un plan d'intégration... Nous sommes des gens sérieux. Cette étude sera rendue dans sept mois et vous n'aurez pas d'élément précis avant les sept mois à venir. C'est aussi une chose que je voulais dire.

Puis, deux petites choses... D'abord, je suis un peu déçue par l'attitude de P&O ; il faudrait peut-être dire à Monsieur Vedel qu'il lise la presse, qu'il écoute la radio, qu'il soit un peu plus réservé par rapport à ses propos. Je pense qu'il est suffisamment dans Calais pour savoir ce qui s'y passe.

Ensuite, par rapport aux projets qui ont été à nouveau demandés par rapport à la collectivité, je ne vais pas répéter ce soir l'ensemble des débats, je pense qu'on n'est plus là pour cela mais je vous invite à consulter le site de la Commission de débat public où chaque Calaisien pourra prendre le temps de bien appréhender les changements qui vont se faire dans les quelques années.

Je suis un peu aussi déçue parce qu'on a l'impression que toutes les études environnementales qui ont été faites par la Région ou à d'autres occasions - pas mal d'études ont été faites, le compte rendu a été fait par les cabinets à l'occasion de plusieurs débats publics - sont remises en cause complètement ; il n'y a aucune justification pour que ces études soient remises en cause.

Voilà, en quelques mots, ce que je voulais vous dire.

Mme MARQUAILLE.- Puisque nous sommes trois, nous allons répondre à trois voix. Je donne la parole à Monsieur François.

M. FRANÇOIS.- Merci, Madame la Présidente.

On a souvent évoqué le problème du dimensionnement, presque au cours de chacun des débats. Je dois rappeler quand même que dès aujourd'hui, le concessionnaire doit mettre à niveau ses passerelles, étant donné qu'un des opérateurs transmanche a commandé des navires de 212 mètres, alors que les actuels font 180 mètres. Il faut donc déjà procéder à des interventions sur les passerelles existantes. Je veux dire par-là que le Port 2015, dans son dimensionnement prévu, c'est un dimensionnement technique dû à l'évolution des navires. Les prochains navires vont faire 240 mètres ; il faut donc, d'après les spécialistes maritimes, une évolution de 360 mètres à l'intérieur du port. C'est ainsi qu'il est dimensionné.

Ensuite, si l'on veut, et c'est la volonté de la Région qui s'inscrit dans le cadre du développement durable, un transfert modal du fret de la route vers le rail, il faut évidemment amener le ferroviaire sur le port, ce qui nécessite un agrandissement des terre-pleins. Or, il est prévu 77 hectares de terre-pleins supplémentaires.

Si l'on veut également développer le fret non-accompagné, il faut aussi du terre-plein. Le fret non-accompagné, s'il est dévoreur d'espace, est surtout créateur d'emploi. Il s'agit donc là d'un investissement extrêmement intéressant.

On a parlé également de l'évolution des trafics. Je rappelle qu'on s'est basé pour les chiffres annoncés sur une augmentation très modeste du trafic, de 1 % par an, ce qui est bien en deçà de la plupart des études au niveau national, voire des études européennes.

Enfin, on a parlé de formation. Je rappellerai l'exemple du tunnel où l'appareil de formation local a parfaitement répondu à toutes les demandes, si bien que pour le chantier du siècle du tunnel, 80 % de la main-d'œuvre était locale et a été formée à Calais ou tout au moins sur le littoral. Je rappellerai qu'il y a quand même trois grands lycées - on fêtait le centenaire du lycée Berthelot il y a quelques instants -, des lycées professionnels et, bien entendu, l'université.

Je terminerai, avant de donner la parole à Jeannine Marquaille, en disant que j'ai, personnellement, vécu un moment de démocratie tout à fait exceptionnel, où chacun a pu s'enrichir de la réflexion des autres et je vous remercie, Président.

Mme MARQUAILLE.- Merci. Effectivement, je crois qu'on a vécu une série de débats extrêmement intéressants. Je voudrais juste revenir sur deux sujets qui ont été deux sujets majeurs tout au long des débats.

Premièrement, les sujets environnementaux, pour rappeler que la Région avait anticipé beaucoup de ces sujets par trois études qui ont été exposées dans le détail par les bureaux d'études à Dunkerque, que ces études se poursuivent et qu'il y aura, bien entendu, un suivi de ces études.

Bien évidemment, après Jean-Marc Puissesseau, je veux dire que nous allons faire un Ecoport et que nous sommes déjà, Région comme Chambre de commerce et d'industrie, adhérents à la fondation Ecoports et que notre objectif à terme, et je relis le document que vous avez tous, est de développer des systèmes de management environnemental et de faire reconnaître leur efficacité et leurs performances et de nous positionner ainsi, le port de Calais, en matière environnementale, comme les autres grands ports nationaux comme Marseille et les autres grands ports internationaux comme Rotterdam. Nous sommes bien dans une démarche Ecoport ; nous l'avions intégrée dans notre réflexion très en amont, nous la poursuivrons et nous poursuivrons cette évaluation tout au long de l'évolution des études et du chantier.

Dans le domaine du ferroviaire, sujet majeur qui est revenu très souvent dans le débat, j'ai entendu dire que nous avons été imprécis ; je veux rappeler les chiffres que j'ai donnés à plusieurs reprises, ce sont les chiffres de notre contrat de projets, ce sont les chiffres de l'engagement de la Région, ce sont les chiffres des grands projets européens ; sur le ferroviaire et la desserte ferroviaire des ports, c'est un budget de 300 millions d'euros globalement qui comprend la modernisation de la ligne Calais-Dunkerque et la desserte de chacun des trois ports. La participation, l'engagement, de la Région sur ces 300 millions d'euros est de 250 millions d'euros, Monsieur le Président.

La participation de l'État, pour l'instant, est de 11 millions et la participation de RFF de 17 millions. Des participations que nous espérons, bien sûr, voir évoluer après les déclarations qui ont été faites par le Président de la République dans le projet de relance du ferroviaire, mais aussi après les intéressants débats que nous avons eus avec Réseau ferré de France ici et avec la SNCF ici, qui posent aussi le problème de l'engagement de l'État dans le transport ferroviaire. On a parlé des infrastructures, mais il y a aussi le sujet du fonctionnement qui fait les difficultés actuelles du fret ferroviaire. Ce sont des questions qui ont été posées ; bien sûr, nous ne sommes pas en mesure de les résoudre ici.

Je pense que nous avons été précis sur ces chiffres et sur l'engagement de la Région en matière de ferroviaire. Nous avons également été précis dans les études environnementales et je crois que nous nous engageons vers un très beau projet Calais Port 2015 à l'issue de ce débat, j'en suis convaincue.

Ce qui me réconforte surtout, c'est la présence nombreuse des personnes qui sont venues participer à ces débats, qui prouve que ce projet intéresse les habitants du Calais comme il intéresse les habitants du Nord - Pas de Calais. Je pense que nous avons eu collectivement raison de nous intéresser aussi à ce projet. Merci, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Madame la Présidente. Je crois que nous arrivons maintenant à une sorte de conclusion avec une déclaration de Monsieur le Président de Région. Monsieur le Président, si vous voulez bien nous faire connaître la teneur de votre message, merci.

M. PERCHERON.- Merci, Monsieur le Président.

Il faut s'habituer à cet éclairage un peu starisant ; je prends mon temps et je vais pouvoir, par conséquent, commencer.

Si j'ai bien compris, et j'ai bien compris, Monsieur le Président, merci, après que cela a été dit, très bien dit, par les uns et par les autres, et notamment par les conseillers régionaux, pour les 34 heures de Calais qui vont devenir une référence dans le débat démocratique et une référence pour les grands projets. Merci à vous aussi, personnellement, d'avoir maîtrisé ce débat. Merci à vous pour cette autorité malicieuse, vraisemblablement aussi nécessaire à la qualité du débat.

Je voudrais aborder deux ou trois thèmes.

Premièrement, dire à Jean-Marc Puissesseau, aux Calaisiens, que c'est un véritable bonheur, au fond, de prendre cinq minutes pour parler du projet Calais 2015. C'est un bonheur, nous sommes dans la plus grande ville, la première ville du Pas-de-Calais - Calais, 80 000 habitants -, dans le deuxième port de voyageurs du monde, sur un littoral qui est pratiquement l'un des deux plus fréquentés de la planète, le détroit, et nous parlons d'un projet de 400 ou de 500 millions d'euros - nous ajusterons -, nous parlons d'un formidable projet.

Je le dis aux membres de la Commission du débat, que j'ai écoutés avec le respect, l'attention et la patience que méritaient leurs interventions : ce n'est pas tous les jours depuis deux générations que l'on parle de projets dans le Nord - Pas de Calais.

Je leur tourne le dos, et c'est bien ainsi, parce que je leur dis aussi que nous avons reculé pendant 40 ans, nous ne nous sommes pas réunis pour parler des projets, nous nous sommes réunis pour parler de nos problèmes et de nos malheurs, nous nous sommes réunis pour dire que dans le textile, c'étaient 160 000 emplois qui s'en allaient au gré des accords multifibres et de la mondialisation du textile et de l'économie, pour dire que les 220 000 emplois de mineurs directs, 350 000 au total, étaient définitivement perdus et que si les cités minières restaient, avec leurs mineurs retraités, à l'espérance de vie bien abrégée, et avec leurs populations en difficultés, aussi disciplinées, c'est parce que nous leur parlions justement le langage du futur malgré tout, même si le ciel était bas et même si les nuages étaient vraiment noirs.

Et puis ce n'est pas non plus souvent qu'on s'est réuni pour parler de projets dans la construction navale. On parle maintenant de la Socarenam, de notre industrie, de la sidérurgie et de la métallurgie. Je leur dis culturellement d'écouter le silence au tournant des années quatre-vingts de Denain, 12 000 emplois perdus dans la ville en quelques semaines, plus de sidérurgie, et qu'ils pensent, quand on parle, ici, de projets, d'avenir, de trafic, de développement économique, à ces sidérurgistes, à ce Valenciennois blessé, avant que des hommes et des femmes, et notamment le ministre, aujourd'hui, de

l'Environnement et des Transports, Jean-Louis Borloo, ne décide le pari impossible de réenchanter le territoire.

Oui, je leur tourne le dos mais ce n'est pas tous les jours que nous avons des projets, nous avons tant reculé, mais la retraite n'a pas été déroutée, mais la retraite n'a pas été débandade.

Je dis à Jean-Marc Puissesseau et aux Calaisiens à quel point nous les remercions de ce projet, nous les remercions de parler au futur qui est aujourd'hui pratiquement la seule langue des collectivités locales, nous les remercions de tutoyer l'avenir comme ils le font ! Vive le projet Calais 2015 !

C'est important que vous entendiez ce discours, parce que nous ne sommes pas simplement là blottis à Calais, sur le littoral, ouvert à 180 % ; il y a toute la région derrière nous et nous devons donc culturellement célébrer ces moments de démocratie partagée, d'espoir partagé et d'optimisme partagé, comme ils le méritent. Je suis venu vous le dire, vous dire avec vivacité... non, avec sincérité, parce que c'est le moment de vous le dire.

Sur les autres aspects, je voudrais aborder deux ou trois problèmes qui ont été dits. Ce qui a été très bien dit : opportunité, urgence 2015. Oui, mais parce que je viens de vous exprimer ce que nous ressentons au plus profond, je me permets de vous le dire, nous n'avions pas le temps, nous n'avons pas le temps de dire « *Calais 2020* » ! Vous avez parlé du taux de chômage... Nous n'avons pas le temps de dire que nous avons le 21^e PIB régional sur 22 et que ce sera Calais 2022 ! Nous n'avons pas le temps de dire qu'à Sallaumines, le revenu moyen par habitant est de 13 000 euros, alors qu'il est de 77 000 euros dans les Hauts-de-Seine ! Non, nous n'avons pas le temps ! Calais 2015, le plus vite possible !

Encore une fois, merci aux Calaisiens d'allonger la foulée, merci aux Calaisiens d'avancer, merci aux Calaisiens de nous dire ce que nous devons faire et où nous devons aller, parce que s'ils ne l'avaient pas fait, ni l'État, ni même la Région n'auraient osé le faire ! Soyez fiers de votre audace, soyez fiers de votre raison et soyez fiers de votre projet.

Sur la gouvernance, tout est simple. Vous vous interrogez sur la gouvernance ; je vais vous répondre un seul mot : décentralisation... et proximité. Je vais répondre un autre mot : unité, puisque les deux ports sont régionaux, Calais et Boulogne, et que, désormais, les trois chambres de commerce vont fusionner. La gouvernance va de soi ; nous ne sommes plus avec un État un peu lointain, qui n'avait pas tout à fait les moyens d'être propriétaire et qui l'était par concessionnaire interposé à Calais et à Dunkerque, nous ne sommes plus avec des chambres de commerce et d'industrie ô combien compétentes, mais parfois aussi, c'est vrai, un peu concurrentes, mais ainsi va la vie et ainsi se dressent les clochers ! Non, pas du tout, gouvernance, c'est évident !

Il y aura peut-être, à côté du raccourci entre Calais et Douvres, le raccourci de la société portuaire. Ce que je peux vous dire, c'est que la Région prendra ses responsabilités financièrement et qu'elle a une confiance absolue dans le monde consulaire et dans les chambres de commerce, séparées ou unies, vraisemblablement très rapidement unies après avoir été longtemps séparées.

Pour la gouvernance, aucun problème, les investissements, nous les financerons. Nous ne sommes plus au temps où Calais, à la place de l'État, dépensait comme Calais savait dépenser et nous ne sommes plus au temps où Boulogne, non pas à la place de l'État, tout simplement parce que l'État ne le pouvait pas, ne dépensait pas. Le port a rouillé à Boulogne, il est magnifique à Calais.

Soyons clairs, la gouvernance ne posera aucun problème, nous prendrons nos responsabilités financières, nous avons des partenaires et des concessionnaires dans lesquels nous avons absolument confiance ; cela veut dire, tout simplement, que dans les économies ouvertes comme la nôtre, l'économie mixte fonctionnera et que nous serons, nous, au fond, port public, à l'écoute du marché.

Sur ce point, je voudrais aussi vous répondre ; imaginez qu'on réduise les capacités de Calais, parce que peut-être, je l'ai entendu, je me pinçais, les trafics vont être réduits ! Non, je suis un Président social démocrate et je suis persuadé que la croissance va reprendre et, j'espère, sur la base de 2 ou 3 % et que les trafics vont se développer.

Où pouvons-nous imaginer que l'Europe, le continent le plus riche du monde à l'heure actuelle, la première puissance commerciale du monde, va voir ses trafics se réduire ? Où pouvons-nous imaginer ? Le Club de Rome, c'est derrière nous, c'était il y a 40 ans ! L'économie a parlé, le monde a parlé et le monde est aujourd'hui une seule et même zone d'échange et nous sommes là dans le détroit, avec Eurotunnel, avec cette charnière unique, justement à la croisée des échanges et nous devons les anticiper. Les trafics se développeront, je n'ai aucune crainte.

Il y a aussi le problème de l'environnement et je dirai à la charmante dame qui l'a abordé avec tant de conviction : bienvenue sur le littoral où il n'y a pas de centrale à charbon, bienvenue sur le littoral où il n'y a pas de centrale au fuel, bienvenue sur le littoral où il y a une centrale nucléaire qui fait que dans le domaine des gaz à effet de serre, nous sommes, si j'ose dire, « réglo », parce que nous ne rejetons pas de gaz à effet de serre à propos de l'énergie parce que nous avons de l'énergie propre ! Vous me direz « *oui mais c'est le nucléaire* ». Oui mais c'est la chance de la France et prenons-la comme elle est, acceptons-la comme elle est, revendiquons-la comme elle est !

Quant à l'environnement, vous reviendrez après nous avoir tant et tant accompagnés, vous reviendrez après nous avoir tant et tant écoutés, vous reviendrez après nous avoir, je l'espère, tant et tant supportés et vous verrez que dans cette région, le développement a été insoutenable, de Metaleurop en passant par les terrils, une friche sur deux en France se trouve dans le Nord - Pas de Calais. Le développement a été insoutenable et il faudrait que nous ayons perdu la mémoire et il faudrait que nous ayons perdu l'esprit pour ne pas aller vers le développement durable, comme nous l'a dit un jour un Premier ministre socialiste norvégien qui, depuis, a fait école et c'est bien ainsi.

Bien sûr, le principe de précaution sera là, mais comprenez qu'à côté du principe de précaution, notre histoire nous dit et l'actualité exige que la plus grande des précautions soit la précaution sociale et qu'à partir de là, compte tenu de la précaution sociale, la création de richesse à travers une réalisation comme Calais 2015 pour l'économie du littoral, pour l'économie des Calaisiens qui le valent bien, et le partage de ces richesses soit une priorité que nous osons affirmer. Nous aurons, par conséquent, toutes les précautions, toutes les études, toutes les prudences du monde, mais nous les aurons parce que nous avancerons avec Calais 2015.

Le dernier problème que je voudrais aborder est celui que Lucette - c'est un prénom mais c'est un prénom qui s'imposait avec tellement de gentillesse et tellement de sympathie - a elle-même abordé : le transfert intermodal. Il y a un an ou deux, j'étais à un colloque où Christian Estrosi, ministre chargé en partie de l'aménagement du territoire, nous expliquait qu'un porte-containers immense d'aujourd'hui, avec ses niveaux démesurés de containers, avec ses étages impressionnants, ces gratte-ciel qui circulent sur les mers du globe, représentait, une fois déchargé, 57 kilomètres de camions. En même temps, les chiffres tombaient, implacables, pour la desserte des six ports autonomes français les plus importants, le trafic poids lourds entre 1999 et 2006 a augmenté de 77 %, bref le transfert intermodal n'est pas facile, le transfert intermodal est compliqué, le transfert intermodal est un formidable pari.

Vous me direz : « *eh bien alors ?* » Eh bien alors, ce pari, dans le cadre de la République décentralisée, les habitants de la région Nord - Pas de Calais, qui ont le 21^e PIB sur 22, sont en train de le gagner. Nous avons emprunté un milliard d'euros et vous avez entendu ma vice-présidente, ma remarquable vice-présidente, dire avec la naïveté qui la caractérise : « *nous mettrons 250 millions d'euros* ». Où ? Là où nous ne sommes pas concernés, sur les infrastructures ferroviaires, qui ne nous appartiennent pas, qui ne nous regardent pas ! Nous les mettrons ! Nous les mettrons pour faire le port, nous les mettrons

pour desservir nos ports, nous les mettrons parce que notre port de Dunkerque est le premier port ferroviaire de France, 50 % du trafic évacué par voie ferrée, nous les mettrons parce que c'est l'intérêt vital du littoral du Nord - Pas de Calais ! Nous avons emprunté, nous dépenserons pour vous et le transfert modal se fera ici sur le littoral !

Enfin, sur l'alliance de la ville et du port, c'étaient vraiment des thèmes qui ont été passionnants. C'est sûr que Calais qui, un soir, au Stade de France, a découvert l'ambition avec ses footballeurs ouvriers, Calais qui s'est tournée, cher Jean-Marc, vers l'hinterland et vers la région et non pas uniquement vers le large, Calais, première ville du Pas-de-Calais, depuis ce tournant, rêve et se développe.

Alors, nous disons vraiment en termes de « propriétaire » - le mot n'est pas très beau - du port que nous ferons tout pour que le mariage de la ville et du port soit un mariage heureux et nous ferons tout naturellement, simplement, en faisant les concessions foncières, en permettant l'aménagement du territoire et en faisant que vous ne fassiez qu'un ; je sais que c'est votre ambition aux uns et aux autres, à l'une et à l'autre, et, par conséquent, cette ambition ira à son terme.

Voilà ce que je voulais vous dire avec conviction.

Ce matin, j'étais à la remise des lots de chantier pour le Louvre. C'est un autre aspect que je voudrais évoquer, le Louvre au cœur du bassin minier, le Louvre sur le carreau de la Fosse 9 de Lens, là où remontaient les mineurs, si fiers d'avoir travaillé et d'avoir travaillé si durement et si dangereusement, le Louvre indique, sur décision exceptionnellement courageuse du Président de la République - il s'appelait Jacques Chirac -, que nous allons rentrer dans l'économie résidentielle, que même un arrondissement sinistré comme Lens, dans le domaine aujourd'hui du développement économique, se tourne vers le levier culturel et qu'il envisage la renaissance de son territoire, son développement économique, à travers un investissement régional de 150 millions d'euros.

Vous avez parlé du tourisme ; c'est le même problème. Vous avez parlé des flux et des trafics, vous avez parlé de l'attractivité du Calaisis et vous êtes devant le même défi. Savez-vous que l'arrondissement qui s'est le plus développé, où les richesses ont crû le plus au niveau individuel et collectif dans le Pas-de-Calais, c'est l'arrondissement de Montreuil ? Pourquoi ? Parce que dans l'arrondissement de Montreuil, au tournant des années 2000, vers 2003, chaque habitant recevait, si j'ose dire, l'équivalent de 40 000 francs - je parle en francs, c'est plus simple - par an de revenus venant de l'extérieur, parce que l'arrondissement de Montreuil gardait ses retraités - eh oui -, l'arrondissement de Montreuil attirait les retraités, l'arrondissement de Montreuil attirait les touristes et les voyageurs ; c'était la fameuse économie touristique, l'économie résidentielle si chère à Léonce Deprez que nous devons, à cette tribune, respectueusement saluer pour ce qu'il a fait.

Dans le Calaisis, puisque les flux sont là, puisque les Anglais sont là, puisque les hommes vont et viennent, c'est un enjeu considérable et je suis sûr, et c'est là que me semble être aussi l'un des formidables espoirs des 34 heures de Calais, que les débats que vous avez eus, que ces débats très complets qui vous ont fait vous intéresser, dans le Nord - Pas de Calais, à l'avenir de la première ville de notre département et à l'avenir de cet immense port d'aujourd'hui et de demain, serviront fondamentalement la diversification économique et l'attractivité de l'ensemble de votre territoire.

Voilà ! Alors, culturellement, je pense que vous avez entendu ma plainte, je pense que vous avez entendu aussi ma conviction, on ne vient pas impunément à Calais, lorsque le taux de chômage est ce qu'il est, lorsque les revenus par habitant sont ce qu'ils sont, on ne vient pas impunément écouter les Calaisiens, écouter les habitants du littoral. On est dans le Nord - Pas de Calais, on est dans une région qui n'a jamais dit un mot, qui a fait son métier de région industrielle, qui sait que ce métier est en partie terminé, avec nostalgie, mais qui entend le réinventer avec conviction. On est dans une région qui célèbre à chaque fois qu'il le faut l'avenir et les projets et qui envisage à chaque fois qu'il le faut de lever la tête et de regarder l'horizon. On est dans une région qui veut vivre intensément les

lendemain ; après tout, c'est le sens de la démocratie, du contrat citoyen et de ces 34 heures de débat que vous avez animées sur notre littoral.

Alors, ne l'oubliez pas, soyez le bienvenu, bienvenu bien sûr à Calais et dans le Nord - Pas de Calais et, en vous remerciant, je vous renouvelle notre respect et notre confiance. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup Monsieur le Président pour votre fougue. Je crois que, maintenant la parole appartient à l'État, à Monsieur le Préfet du Pas-de-Calais. Monsieur Bousquet de Florian, vous avez la parole.

M. BOUSQUET DE FLORIAN.- Madame le Maire, Monsieur le Président du Conseil régional, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, si vous n'aviez pas senti jusqu'à présent combien ce projet était porté et partagé, ce qui, au-delà de sa nécessité intrinsèque, est sans doute sa plus grande force, la conviction vibrante exprimée par le Président Percheron avec son talent habituel emporterait, je n'en doute pas, votre sentiment.

Nous parvenons aujourd'hui à la fin de ce grand débat public, deux mois de débat, un débat riche, un débat ample, un débat nourri, un débat maîtrisé et structuré par vos interventions, qui restera, par ces cahiers d'acteurs et par toutes les traces qui ont été laissées.

Je crois que, comme l'avait dit Charles François, c'est d'abord un très bel exercice de démocratie que nous avons vécu, exercice de démocratie au cours duquel chaque citoyen a pu donner son avis sur un projet qui est réellement un projet stratégique de développement qui nous est proposé et qui est évidemment susceptible d'avoir des impacts économiques, sociaux, environnementaux, extrêmement amples sur le territoire concerné. Ce territoire, c'est évidemment Calais, le Calaisis, c'est la région, mais je dirai que c'est notre pays tout entier, tant est focal ce point de passage entre la France et la Grande-Bretagne par le détroit.

Le projet Calais Port 2015 s'inscrit, chacun l'aura compris, dans une véritable stratégie d'anticipation pour accueillir les nouvelles générations de navires, pour intégrer l'ensemble des problématiques de développement durable, notamment sur les nouveaux modes de transport, et garantir la sûreté des chaînes logistiques de demain, surtout celles qui intéressent nos amis britanniques qui sont, on ne le répétera jamais assez, très étroitement dépendants de la fluidité du trafic qui passe par Calais.

Calais est un complexe logistique transmanche tout à fait essentiel, qui traite, grâce à ses installations portuaires et au terminal d'Eurotunnel, près de 80 % du trafic transmanche qui passe par le détroit. En 2008, cela représentait 70 millions de tonnes qui ont transité par Calais, trafics du port et du tunnel confondus. Si je rappelle ces chiffres, c'est qu'ils placent Calais parmi les grands opérateurs européens logistiques, position que ce territoire doit préserver, position que ce territoire ne pourra préserver que s'il modernise, adapte et développe son port.

Le projet Calais Port 2015 nous paraît donc, à l'État, absolument indispensable. Il est, de plus, fondé sur des hypothèses de trafic qui sont tout à fait réalistes et sa séquence dans le temps s'inscrit très opportunément en miroir du doublement du port de Douvres qui est, lui aussi, envisagé dans les prochaines années.

Bien évidemment, le développement du port de Calais n'est pas exclusif du développement des autres ports du littoral ni de celui du tunnel sous La Manche.

Plusieurs acteurs, on l'a vu, ont appelé l'attention de la Commission sur les problématiques d'emploi sur le Calaisis en demandant qu'on ne se focalise pas exclusivement sur les questions de trafic. L'étude menée à l'initiative de la Chambre de commerce et d'industrie en 2004 permettait de confirmer que les activités directes et indirectes du port, ainsi que leurs effets induits, étaient à l'origine de

vraisemblablement 8 000 emplois et plus de 220 millions d'euros de valeur ajoutée injectée grâce à cette activité portuaire dans le tissu économique local et régional.

La croissance et l'évolution quantitative des trafics qui seront liés à la réalisation du projet contribueront vraisemblablement à la création d'activités nouvelles et non seulement consolideront considérablement les emplois et les entreprises présentes, mais permettront de les amplifier dans des fonctions nouvelles qui sont liées à l'organisation des échanges de marchandises.

Sans être exclusif de ce secteur de développement, il est très clair aussi que le projet favorisera l'essor touristique de Calais et du Calaisis et permettra de développer l'activité tout à fait bienvenue du port de plaisance.

Ainsi, outre le maintien des emplois actuels, nous estimons que Calais 2015 devrait contribuer de façon extrêmement significative et nécessaire à la création de ces emplois dont Calais a tant besoin.

Le développement du port et la perspective de développement plus global du territoire qui l'entoure ne peuvent réussir que par un travail commun, un travail commun de toutes les parties qui sont intéressées au projet, les collectivités locales, leurs établissements de coopération intercommunale, la Chambre de commerce et d'industrie, on l'a dit, mais aussi les associations, les professionnels, les syndicats, les usagers et l'État. Un travail de fond est d'ores et déjà entrepris par la Ville de Calais afin d'améliorer les échanges ville/port sur lesquels beaucoup ont insisté, notamment dans le cadre de la révision de son plan local d'urbanisme. Ce travail s'inscrit également, je tiens à le souligner, dans le projet d'excellence territoriale qui est, par ailleurs, en cours d'élaboration.

Afin de répondre aux objectifs de Calais Port 2015, une politique globale de transport nous semble, nous aussi, absolument indispensable et que soient développées les infrastructures adaptées qui tiennent à la fois compte des nécessités de la desserte interne au port et de la desserte extra-muros ; tout cela est, je crois, à mettre en place après y avoir très soigneusement réfléchi. La desserte ferroviaire, je n'y reviens que pour mentionner l'importance que l'État y porte aussi, est absolument essentielle et, dans ce domaine, je crois que les projets ont bien avancé : le projet de la Chambre de commerce sur le port actuel, le projet de la zone de la Turquerie qui est porté également par Cap Calaisis.

Bien sûr, il faut poursuivre les efforts engagés, Madame la Présidente, et notamment l'amélioration de la ligne Calais-Dunkerque.

Je crois qu'il faut également, Madame le Maire de Calais, réfléchir, comme vous avez commencé à le faire, sur de nouvelles modalités de la desserte de Calais qu'on ne peut continuer à couper en deux par un trafic ferroviaire.

Les préoccupations environnementales doivent, bien évidemment, être également prises en compte mais, là encore, je suis assez rassuré. Les premiers résultats des études en cours semblent montrer que l'évolution des courants, les mouvements de sédiments devraient assez bien fonctionner avec ce projet très ambitieux.

Par ailleurs, il apparaît que les impacts sur les milieux naturels, qu'il s'agisse de la faune ou de la flore, devraient pouvoir être maîtrisés par les mesures de compensation nécessaires que nous savons aujourd'hui prendre. Bien évidemment, ces études nécessitent d'être affinées et poursuivies pour obtenir toutes les garanties suffisantes. Personne ne comprendrait aujourd'hui qu'on construise un pareil équipement sans prendre toutes les garanties, mais vous avez aussi compris que ce n'était pas simplement un port mais un Ecoport qui était aujourd'hui promis.

Il appartient désormais à la Commission particulière du débat public d'élaborer le bilan de toutes ces consultations. Les premières synthèses qui nous ont été présentées montrent déjà beaucoup de travail.

Le bilan, c'est dans deux mois. Le travail du maître d'ouvrage ensuite, en réaction à ce premier bilan, c'est dans trois mois. Je propose donc un nouveau rendez-vous qui sera certainement très suivi, comme l'ont été l'ensemble des réunions du débat public et comme, ce soir encore, votre grand nombre le montre, pour permettre à tous les acteurs qui seront nécessairement parties prenantes à ce grand et beau projet de voir comment plus et mieux encore le soutenir.

Vous l'avez compris, l'État apporte ce soir, sans aucun état d'âme, son entier soutien à la réalisation de ce projet essentiel pour l'avenir économique de Calais, du littoral, de la région et, je le répète, également de notre pays.

Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup Monsieur le Préfet.

Les 34 heures de Calais viennent de s'achever. Nous voudrions dire merci à tous et célébrer cet achèvement, cette expérience partagée, autour d'un verre de l'amitié calaisienne. Merci.

La séance est levée à 22 heures 35.