

# DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

Réunion publique du 5 octobre 2009 – Salle des fêtes de Fréthun

*La séance est ouverte à 19 heures 30 sous la présidence de M. Ténrière-Buchot, président de la commission particulière de débat public.*

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Madame la Présidente, Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, Messieurs les présidents, je vais ouvrir cette séance qui est un peu particulière puisque c'est une réunion dite « d'expression. Vous voyez que je suis tout seul derrière cette table ; mes éminents collaborateurs sont répartis dans la salle.

Je crois qu'il reste quelques places encore. Pour ceux qui sont debout et qui ne veulent pas être dans l'annexe un peu réfrigérée à côté, n'hésitez pas à vous asseoir. La salle est peut-être un peu petite mais nous ne pensions pas que notre débat attirerait autant de public et nous nous en réjouissons. Nous avons fait une petite erreur de logistique que nous n'avons pas pu réparer à temps. Nous essaierons de faire mieux les prochaines fois.

Je voudrais d'abord remercier la municipalité de Calais Fréthun pour son accueil et je vais immédiatement donner la parole à Madame le Maire, Madame Fournier, qui a eu la gentillesse de venir pour nous accueillir.

**Mme FOURNIER.**- Merci à vous.

C'est avec grande satisfaction que je vous accueille ici, sur le territoire de la commune de Fréthun, dans notre salle des fêtes. Il est vrai qu'en matière de logistique, nous avons peut-être fait une petite erreur les uns et les autres mais ce n'est pas grave ; elle est, je l'espère, réparée ; il y a toujours des sièges libres à l'avant.

Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Président de la CCI, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, je voudrais, ce soir, souhaiter plus particulièrement la bienvenue à la table du maître d'ouvrage. Je souhaitais saluer Madame Jeanine Marquaille en sa qualité de vice-présidente aux transports et infrastructures de la Région Nord - Pas de Calais que je remercie d'être parmi nous et Monsieur François, conseiller régional.

Je souhaitais également remercier la Commission particulière que préside Monsieur Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot, son secrétaire général, Monsieur Jérôme Lavaux, et ses membres, Mesdames Patricia Brossier et Clara Banchereau et Monsieur François Perdrizet. Merci à eux de découvrir le territoire de notre commune et d'avoir si bien organisé cette soirée.

Comme vous le disiez tout à l'heure, le débat rassemble nombre de personnes. Je crois que c'est très significatif. Si la participation est importante, c'est parce que nous, élus, vous, membres de l'activité économique, décideurs économiques, vous, population, citoyens, il y a une forme d'incompréhension sur notre territoire. En effet, nous avons tous les atouts et nous nous posons tous la même question : « *Pourquoi sommes-nous la lanterne rouge en matière de chômage, en matière de formation, en matière d'illettrisme, en matière de revenus, de bas revenus ?* » Je crois que si vous êtes là aujourd'hui, c'est simplement parce que, comme nous tous, vous souhaitez comprendre ; comprendre, c'est aussi participer au débat ; participer au débat, c'est aussi s'impliquer dans le développement de notre territoire. Je crois que votre participation, c'est vraiment le reflet de ce que nous ressentons toutes et tous.

Ce débat, c'est effectivement un enjeu stratégique ; stratégique, parce que, comme je vous le disais tout à l'heure et j'aime à le rappeler, Calais est le premier port de voyageurs français, 11 millions de passagers par an environ, le deuxième port mondial. L'ensemble des trois ports que représentent Calais - on commence toujours par nous -, Dunkerque et Boulogne, ainsi que ce que l'on peut

appeler le « *port sec* », Eurotunnel, à lui seul, représente quelque 68 millions de tonnes de marchandises en matière de fret.

Humblement, si nous avons organisé ce débat dans la commune de Fréthun, j'y vois là une tribune pour ce que l'on appelait originellement « *l'arrière-pays* », terme qui peut être considéré comme péjoratif mais je dirai que ce sont les terres qui sont à l'arrière de la zone littorale. Si on reprend le dossier que vous avez tous en main, j'aimerais tout de même rappeler trois points principaux, et ce sont des constats.

Le premier est notre situation. Le fondement même de l'ambition de ce projet Calais Port 2015, c'est optimiser en matière de commerce extérieur notre façade littorale - on sait déjà que la région, si je ne me trompe pas, est la troisième région de France à l'exportation ; cela représente en matière d'exportations quelque 36 % de notre produit intérieur brut régional -, exploiter et optimiser la situation, le positionnement incontestable de Calais, positionnement géographique, par rapport au Royaume-Uni.

À ce propos d'ailleurs, je voudrais **dire** qu'Eurotunnel a sa position à tenir. C'est une position complémentaire. On l'a déjà constaté, quand le port est bloqué, Eurotunnel compense. Je voudrais aussi préciser, vous êtes situés sur le territoire de la commune de Fréthun - le Président de la CCI va me regarder avec un petit sourire -, que nous avons une gare.

**M. PUISSESSEAU.**- Pour sportifs !

**Mme FOURNIER.**- Pour sportifs, tout à fait.

Je saluerai ce soir la Région, en la personne de Madame Marquaille, qui soutient la commune et qui soutient la gare de Calais Fréthun. Je souhaiterais que cette gare ne soit pas oubliée en matière de liaisons prioritaires avec ce projet de Port 2015.

En deuxième point, les emplois. On constate toujours que notre région est à la traîne. Pourtant, on sait que l'ensemble portuaire que composent les trois ports de Calais, Boulogne et Dunkerque représente à lui seul quelque 50 000 emplois et quand on va un peu plus à fond, on s'aperçoit que pour les trois ports, la répartition pour les emplois directs et indirects est similaire mais qu'en revanche, pour ce qui est appelé dans le dossier les « *emplois concernés* », Calais représente 3 129 emplois, Boulogne 3 900 emplois et Dunkerque décolle avec 19 216 emplois concernés ; cela veut dire qu'effectivement, nous avons du travail à faire. Il faut cibler nos défaillances pour essayer de les pallier au mieux.

Le troisième point que je souhaitais évoquer était le point de l'investissement. Le projet de Calais Port 2015 représente quelque 400 millions d'euros.

*(Arrivée de Mme Bouchart.)*

Je salue Madame Bouchart, conseillère régionale et maire de Calais qui vient d'arriver.

Le grand port maritime de Dunkerque, pour la période 2009-2013, en matière d'investissement, représente 368 millions d'euros. Ce sont effectivement les actes offensifs de consolidation et de développement des activités existantes sur lesquels il nous faut travailler, sans oublier, bien sûr, en matière d'investissement, le développement durable.

Alors mes souhaits les plus sincères - je les résumerai à deux - sont que ce grand projet ait un réel impact sur nos territoires ruraux, qu'il intègre en toute objectivité et équité, comme c'est rappelé dans le schéma régional de développement économique, notre développement de territoire dans sa globalité, qu'elle soit touristique, agricole ou économique, et dans le respect des spécificités de chacun et, pour en terminer, qu'il utilise et exploite au maximum des axes routiers, ferroviaires et fluviaux existants.

Notre humble participation va se résumer par un cahier d'acteur que nous aurons le plaisir, Monsieur le Président, de vous déposer dès la semaine prochaine.

Que ce soit un véritable débat d'expression ! Je vous laisse maintenant la parole. Merci.

(Applaudissements.)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Madame la Maire. J'ai compris à peu près ce qu'il y aurait dans le cahier d'acteur de la Ville de Fréthun ; c'est très bien de nous avoir donné la teneur un peu en avance.

Si certains n'aiment pas être debout trop longtemps, je signale qu'il y a quatre places assises - ce n'est pas énorme - au premier rang et qu'ils sont les bienvenus, au moins pour six d'entre eux ; au-delà, je ne garantis rien. Ceux qui ont un manteau ou qui sont réchauffés peuvent aller dans l'annexe située à côté ; un écran reproduit ce qui se passe ici, même si c'est un peu moins agréable... S'ils veulent rester debout, ils sont les bienvenus, bien entendu. S'ils veulent aller à côté et souhaitent prendre la parole, c'est tout à fait possible ; nous avons prévu cela de façon à agrandir un peu la salle sans y arriver vraiment, sans pousser les murs mais en créant un espace qui communique, dans tous les sens du terme. N'hésitez pas à venir au premier rang ; on ne vous remarquera pas forcément si vous êtes au premier rang.

Aujourd'hui, c'est une réunion d'expression, donc un peu différente des deux réunions thématiques qui ont eu lieu à Calais le 18 septembre, puis à Marck la semaine dernière. Il s'agit, et cela va être le cas dans un instant, de vous donner, vous, la salle, la parole d'abord sur les sujets que vous souhaitez, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'ordre du jour bien arrêté.

La feuille qui vous a peut-être été remise à l'entrée - si vous ne l'avez pas, les hôtesse vous la donneront - indique un petit ordre du jour approximatif ; nous le suivrons plus ou moins en fonction de ce que vous aurez à dire - on espère beaucoup de choses - et en fonction aussi d'une discussion un peu plus centrée sur trois cahiers d'acteurs - d'autres séances permettront d'en présenter d'autres -, à savoir :

- le n° 5, l'ADECA, présenté par M. Bogaert ; on discutera sur son cahier d'acteur à la suite de sa présentation ;
- M. Puissanceau, en tant que concessionnaire du port de Calais, présentera le cahier n° 1 qu'il a rédigé ; j'insiste sur les chiffres, car pour la CCI, il y a un n° 2 également ;
- le Conseil de développement de l'agglomération du Calaisis, M. Soubry, pour le n° 9 qui vient d'être publié.

Vous voyez que mes aimables collaborateurs, confrères et consœurs, ont disparu de cette table, non pas parce que je les ai assassinés, rassurez-vous - il faut se défendre mais quand même pas à ce point-là -, mais tout simplement parce que, symboliquement, cela marque le fait que la tribune est de votre côté et n'est ni de mon côté, ni de celui du maître d'ouvrage. Ce n'est pas une réunion sur un thème, ce n'est pas une réunion pour discuter du document de base que l'on appelle le « *Dossier du débat* » qui est également à votre disposition à l'entrée mais plutôt pour que vous discutiez de ce que vous avez sur le cœur et j'espère que vous avez un certain nombre de choses auxquelles vous tenez.

Aujourd'hui c'est un peu l'inverse, c'est-à-dire que vous avez d'abord la parole. Si vous prenez la parole, je vous demande de vous présenter car une personne prend en sténotypie tout ce qui est dit, de façon à ce que ce soit vérifiable ensuite, avec la preuve de la vidéo prise en même temps - cela a un aspect réglementaire auquel je tiens beaucoup -, qui permet, d'une fois sur l'autre, d'aller sur le site du débat : [www.debatpublic-calais-port2015.org](http://www.debatpublic-calais-port2015.org), de façon à vérifier si ce que vous avez dit est bien conforme au souvenir que vous en gardez. Si ce n'est pas le cas, il faut vous plaindre, c'est-à-dire qu'il faut envoyer un mail, une lettre ou appeler pour dire : « *je ne suis pas d'accord, il faut vérifier ce que le verbatim a dit* ». J'insiste là-dessus, car c'est un point essentiel pour que le débat avance.

Il ne s'agit pas d'être d'accord les uns avec les autres - on ne cherche pas le consensus -, de voter à la fin, il n'y aura pas de votation, de référendum à la fin de notre débat, mais de pouvoir déposer les divers éléments de discussion, du débat, pour l'enquête publique qui, peut-être, suivra un jour et qui amènera à une ouverture ou n'amènera pas à une ouverture de chantier pour l'extension du port. C'est important car cela permet d'avoir les arguments qui font pencher telle ou telle modification du projet dans un sens ou dans l'autre.

Je rappelle cela, parce qu'à chaque fois, il y a tout de même des personnes nouvelles qui n'ont pas pu assister aux réunions précédentes, qui découvrent ce qu'est le débat. Je n'insisterai pas plus longtemps, simplement pour dire que si mes collègues sont dans la salle au milieu de vous et mangent trois ou quatre places - je vous prie de bien vouloir les excuser, dans la mesure où certains sont debout -, c'est tout simplement pour être les facteurs de prises de parole, repérer et me faire savoir si tel ou tel, dans leur rangée, veut prendre la parole et n'arrive pas à avoir le micro suffisamment rapidement et manifester leur impatience à votre place, ce qui est infiniment plus poli et délicat, vous en conviendrez.

Ils ont également la possibilité de prendre la parole, non pas pour vous donner leur avis, puisque nous n'avons pas d'avis - je vous rappelle que nous ne sommes ni pour, ni contre, nous sommes là pour animer le débat - mais tout simplement pour susciter des vocations de prises de parole dans la mesure où tel ou tel sujet ne serait jamais abordé et je les remercie d'avance de cette dynamisation du débat.

Je vais m'arrêter là. Simplement, m'adressant à la table du maître d'ouvrage, leur rappeler qu'aujourd'hui, ils n'ont pas de présentation à faire, mais qu'au bout de cinq ou six questions ils peuvent essayer de répondre, soit directement, soit en prenant note des questions ou observations, promettre, et nous vérifions que ces promesses soient suivies d'effets, dans les huit jours, de bien vouloir apporter les éléments qui permettent de faire avancer la question en y apportant telle ou telle réponse, allant ou n'allant pas dans le sens de l'intervenant. Je vous rappelle que toutes ces réponses, comme le *verbatim*, sont mises en ligne et consultables et que si l'on n'a pas de terminal internet, on peut demander une copie papier ; il n'y a aucune raison de forcer tout le monde à avoir internet. Ce point doit être rappelé. Je m'excuse, pour ceux qui connaissent déjà tout cela par cœur, de rabâcher mais c'est ma tâche d'effectuer ce rappel à chaque fois que l'on se réunit. Je m'arrête là pour le moment. S'il y a des questions sur l'organisation, n'hésitez pas à me poser une question ; moi aussi, je suis redevable de réponses si ce n'est pas clair ou si des choses ne vous paraissent pas normales ; c'est tout à fait le moment de dire votre indignation et le moment pour moi d'essayer de la calmer.

Je vais donc vous demander, à celui ou celle suffisamment courageux, d'être le premier ou la première à prendre la parole pour donner votre impression, vos observations et, tant qu'à faire, vos questions, de façon à ce que l'on puisse prendre en compte votre opinion. Qui veut se jeter à l'eau ?

**M. DEFRUIT.**- Je suis conseiller municipal jeunesse à Gravelines. Ma question sera la même que concernant le terminal méthanier. Quand on regarde les gens dans cette salle, on s'aperçoit qu'ils ont un certain âge, voire un âge certain. Or, les personnes qui seront dans l'action, ce seront des jeunes, plus tard. 2015, c'est dans peu de temps ; les jeunes qui ont 15 ans, 16 ans, auront 21 ans d'ici peu. Serait-il possible de faire une consultation avec les jeunes ? J'habite Gravelines, commune voisine de Calais, et cela peut concerner des jeunes.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. Nous enregistrons pour le moment, puisque j'ai dit que nous prendrions cinq ou six questions avant de répondre. Personnellement, je n'ai rien contre les consultations avec les jeunes, mais on pourra y revenir.

Avez-vous une autre question ou un autre commentaire ?

**M. BUHAGIAR.**- Je représente les Verts du Littoral. Pour l'instant, je me contenterai de questions. Nous vous avons promis un cahier d'acteur ; je le déposerai demain à vos bureaux.

Une question sur l'aspect du développement ferroviaire, dans un premier temps. Quand on analyse le document, on voit beaucoup de conditionnel : « *si une dynamique* », « *l'accès ferroviaire pourrait* », « *à moyen terme* », « *à long terme* »... Cet aspect nous fait douter du volontarisme par rapport à ce sujet, alors que depuis le début du débat, nous sommes tous d'accord pour dire que nous devons utiliser, dans le futur, autre chose que la route.

Y a-t-il une étude de faisabilité ? Y a-t-il une estimation des investissements par rapport à cet aspect ferroviaire ? Plutôt que de lire dans le document « *à moyen et à long terme* » - il n'est pas écrit : « *à court terme* » -, serait-il possible d'avoir un échéancier précis concernant ce développement ?

La deuxième question sera évoquée à nouveau la semaine prochaine ; elle concerne les études environnementales. On lit en page 74 du document qu'un « *programme ambitieux d'études* » sera donné à la réflexion ; même question, un programme ambitieux, dont acte, mais quel programme ? On parle d'études de 9 à 12 mois ; est-ce à dire que ces études seront connues après le débat ? Ce serait extrêmement ennuyeux.

Souvent, dans ce genre de grand projet, on dit : « *développement durable* », donc on dit : « *économique, social, environnemental* » mais l'environnemental, c'est toujours après. Il nous semble important de connaître ces études avant. Quels intérêts auront-elles si le projet se fait ? Cela nous aidera à mettre en œuvre les mesures compensatoires.

Nous avons travaillé sur ce projet en allant voir nos collègues du Havre, puisqu'il y a eu, au Havre, un projet qui, sans être exactement le même, a certaines similitudes. Ils nous ont alertés ; les mesures compensatoires, si elles ne sont pas prises en amont du projet, cela devient le parent pauvre, ce que j'appelle de « *l'écologie cosmétique* » ; on prend l'aspect environnemental en dernier lieu et il est trop tard, on n'est plus dans le développement durable ; oui économique, oui social, oui environnemental, mais en même temps.

Même question sur les études environnementales, nous aimerions plus de précisions avant la fin du débat.

Sur les projections de trafic, je me suis déjà exprimé ; je détaillerai ce sujet dans le cahier d'acteur, car je ne veux pas monopoliser la parole.

La question sur laquelle, la dernière fois, je n'ai pas eu de réponse ou pas satisfaisante selon moi est celle des activités en zone portuaire. J'avais fait le parallèle, et Madame le Maire l'a fait, on note qu'il y a plus d'emplois à Dunkerque qu'à Calais, avec des trafics quasiment similaires, avec moins de passagers à Dunkerque mais plus de fret. En gros, avec un trafic similaire, on a 2,5 fois plus d'emplois à Dunkerque. Pourquoi ? Parce que le transbordement est moins créateur d'emploi que les activités sur la zone portuaire. J'ai posé la question la semaine dernière et ai trouvé la réponse un peu courte. Des études sont-elles prévues ? Quelle est la stratégie pour attirer les investisseurs ? Comme nous avons, juste avant, évoqué à nouveau les problèmes environnementaux, tant qu'à attirer les investisseurs, il n'est pas question de recréer des activités aussi polluantes que celles que nous voyons à Dunkerque, donc attirons des investisseurs sur des activités, tant qu'à faire, liées, pas uniquement mais pourquoi pas, à l'environnement, aux éco-industries.

Dernier point sur cet aspect - de même, sur le document, c'est très peu développé -, nous ferons un cahier d'acteur - on ne peut pas qu'interpeller, il faut aussi construire - sur la notion d'Ecoport - c'est cité mais ce n'est pas développé dans le document - parce que cela boucle avec ce que je disais avant : attirer les investisseurs autour d'activités éco-industries ou emplois verts, environnementales, ne se fera que si le port a lui-même un environnement préservé. Ce label Ecoport, ce n'est pas simplement dire qu'on va le faire. Comme pour les études environnementales, si l'on y pense après, cela aura une efficacité beaucoup moindre, voire nulle. Sur ce label Ecoport, où en est-on ? Les choses sont assez vagues sur le document. A-t-on avancé ? Existe-t-il des documents plus précis, des échéanciers, toute chose qui pourra préciser ? En effet, quand on est précis, on agit et on va plus vite. Merci.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Monsieur. Je vous propose de prendre encore une question puis de passer la parole au maître d'ouvrage. Sur les questions d'étude, je désirerais apporter une petite explication d'organisation, pas sur le fond mais sur la forme réglementaire.

Une personne veut-elle encore prendre la parole, sur n'importe quel sujet, comme si vous connaissiez par cœur le dossier du maître d'ouvrage - faites semblant au moins - et comme si vous aviez lu tous les cahiers d'acteurs, notamment ceux des autres car je ne parle pas du vôtre si vous êtes en train de l'écrire ? (*Aucune.*)

Je passe donc la parole à Madame Marquaille et à ses collègues et je la prendrai pour les questions d'études tout à l'heure.

**Mme MARQUAILLE.**- Monsieur le Président, je vous redonnerai volontiers la parole pour répondre sur la consultation des jeunes, car je pense que cette question est de la compétence...

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Vous avez raison, j'y répondrai.

**Mme MARQUAILLE.**- Sur les questions posées par les Verts du Calais, concernant la question ferroviaire, je pense qu'il ne faut pas avoir de doutes, le texte est écrit au conditionnel parce que les études qui sont, sur ce sujet, forcément réalisées par Réseau ferré de France, propriétaire de toutes les infrastructures ferroviaires, sont en cours et ne sont pas encore chiffrées.

Je n'aurais donc pas de réponse plus précise que celles que j'ai déjà données dans les séances précédentes. Quant à l'assurance d'une desserte ferroviaire des ports, sachez qu'elle est inscrite dans nos priorités dans le schéma régional des transports et c'est vrai pour les trois ports. J'avais eu l'occasion de le dire, je le redis, la desserte des trois ports du littoral est pour nous une priorité et sera donc bien une réalité parce que nous souhaitons, et c'était la trame majeure de tout notre schéma régional des transports, la recherche de transports alternatifs à la route, pas dans le but de supprimer le transport routier mais de le contenir et de le placer à sa juste place, c'est-à-dire les trajets plus courts ou les trajets pour lesquels il est indispensable. À chaque fois que c'est possible, notre position de fond, et je pense que nous ne sommes pas soupçonnables de légèreté sur ce sujet, est de rechercher des transports alternatifs à la route et notre priorité est clairement le fluvial, le ferroviaire et le portuaire et notre compétence portuaire, le cabotage.

Pour ce qui concerne le développement durable, ce sujet sera plus longuement développé lors de la séance de lundi prochain à Dunkerque. Une présentation complète du projet sera faite sous ses aspects environnementaux. On peut déjà mentionner des choses qui sont faites sur le port et sur d'autres ports. Nous avons pris une délibération cet après-midi en Commission permanente sur un rail qui va protéger de la pollution le port de Boulogne ; cela existe déjà sur le port de Calais. Il y a un plan déchets sur le port de Calais ; le Président pourra peut-être le développer s'il le souhaite. Il y a des bassins de sédimentation pour recueillir les eaux pluviales qui pourraient être polluées. Un certain nombre de choses existent et seront détaillées lundi prochain. Nous avons également engagé, début 2009, une étude sur les comportements des sédiments et les mouvements engendrés par la marée et les courants. Pour qu'une étude soit fiable, il faut avoir un an de relevés précis afin d'en tirer vraiment des conclusions. Cette étude ne sera donc réellement disponible qu'au début de l'année 2010.

Pour ce qui concerne les implantations industrielles autour du port de Calais, je redis à nouveau que les industries qui s'implantent autour du port de Calais ne font pas partie elles-mêmes du projet Calais 2015. La géographie du port ne permet pas, sur le site même du port, l'implantation d'entreprises. Sur une des cartes du document, on voit bien que les zones d'activité sont implantées un peu partout autour du port mais ce n'est pas le cœur du projet Calais 2015. Bien sûr, ce sont des choses complémentaires mais cela ne fait pas partie du projet Calais 2015 en lui-même. Si le Président de la communauté d'agglomération le souhaite, je lui donnerai la parole, si vous le permettez, Monsieur le Président, pour évoquer éventuellement ces aspects. Il existe déjà des

entreprises autour du port de Calais mais le développement des entreprises ne fait pas partie du cœur de projet Calais 2015.

Je reviens un peu sur le label Ecoport. La démarche est en cours ; nous souhaitons l'excellence dans ce domaine pour le port de Calais et sommes inscrits dans cette démarche qui serait labélisée Ecoport. Monsieur Puisseuseau en dira peut-être quelques mots tout à l'heure dans la présentation du cahier d'acteur qu'il a rédigé au titre de la CCI.

**M. PUISSESSEAU.**- Tout à fait.

**Mme MARQUAILLE.**- Je pense que je n'ai rien oublié. Je vais demander à Madame Bouchart si elle a d'autres précisions à apporter.

**Mme BOUCHART.**- Je voulais apporter, non pas quelques précisions, mais un avis sur le développement ferroviaire, en disant que la Région a inscrit trois sujets, dont deux plus avancés que l'autre : l'électrification et le lien avec le port ; arrivera un troisième sujet : le branchement de la Turquie. Une estimation financière nous a été transmise de l'ordre de 130 millions d'euros.

En revanche, il est vrai qu'on ne peut que regretter le manque d'engagement de RFF pour pouvoir programmer ce dossier dans le temps ; il me semble important de pouvoir l'affirmer ce soir, on aimerait bien que RFF s'engage un peu plus dans le discours et l'échéancier prévu et qu'on ne vienne pas demander à notre territoire de justifier un trafic entre le port et le tunnel - c'est vraiment quelque chose d'inconcevable - alors qu'on voit bien par ailleurs et dans d'autres territoires que des choses se sont faites sans cet apport économique et sans cet apport de population.

Ensuite, dans le cadre du développement durable, sans avoir eu accès aux études qui sont très techniques - ce sont les techniciens qui sont à même de nous renseigner le mieux possible et il faut leur faire confiance -, dans le projet présenté, « Ecoport » n'est pas un mot ; derrière, il y a tout un dispositif que vous connaissez bien, me semble-t-il, qui va plus loin qu'un simple label, il y a tout un travail et des conditions qu'il faudra respecter.

Par rapport au développement économique, en dehors du port, on a toute la partie de ce que l'on appelle aujourd'hui « *développement durable* ». Que met-on derrière le développement durable ? C'est une grande question. Sachez que pour la Ville de Calais, nous sommes très attachés à l'innovation, à la recherche ; nous mettons en place une commission d'experts sur le sujet pour mettre en œuvre une stratégie de création d'emploi du développement durable. Si cela peut vous rassurer, nous commençons à bien avancer sur le sujet. Ensuite, au niveau du développement économique, vous savez que nous sommes très attachés et très avancés à travers l'étude urbaine qui est en train de se réaliser sur le lien avec l'activité du port, le port même, structurant, et la ville, chose qui n'existe pas aujourd'hui. C'est toute une stratégie de développement économique et donc d'emploi qui, derrière, va générer des emplois en dehors de l'activité même portuaire.

**Mme MARQUAILLE.**- François a-t-il des choses à ajouter ? (*M. Perdrizet fait un signe de tête négatif.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. Y a-t-il un ou une représentante de RFF dans la salle ? Non...

Je me permets de poser des questions...

Évidemment, Réseau ferré de France fait partie de l'échantillon des acteurs économiques et industriels à qui, dans une première phase de travail, la Commission particulière a rendu visite, dans la mesure où il paraissait important d'avoir une réaction de la part de ceux qui entretiennent et construisent les voies ferrées. Nous avons été fort bien reçus et, comme toujours dans la plupart des cas, nous avons demandé si RFF souhaitait écrire un cahier d'acteur pour donner le point de vue de cet établissement par rapport à la problématique du projet Calais Port 2015.

Si je cite cela, c'est parce que nous avons obtenu un papier qui, comme tous les papiers et toutes les paroles qui sont enregistrées, est versé au dossier que nous remettrons solennellement à la Commission nationale. RFF nous a écrit qu'ils avaient décidé de ne pas faire de cahier d'acteur. J'indique cela, parce que cela nous a paru être une position un peu paradoxale, pas très rassurante si l'on voit l'expansion du port comme étant souhaitable, normale si on la voit comme n'étant pas souhaitable.

Vous n'avez pas eu photocopie de cette lettre mais elle existe et sera remise à la Commission, à moins que RFF ne change d'opinion d'ici la fin du débat. Nous avons rencontré RFF avant les augmentations budgétaires qui ont été annoncées dans la presse il y a peu de temps. RFF est un établissement qui compte ses sous, qui a des difficultés budgétaires ; d'ailleurs, ces aspects budgétaires, ces aspects de chiffre d'affaires, ces aspects de calcul de rentabilité, il faudra bien qu'on en parle aussi un jour. Je vous rappelle que dans les réunions d'expression, on peut parler de tout, y compris de cela. Je signale cela, parce que ce n'est pas tout à fait normal qu'un complément aussi indispensable que la voie ferrée, d'autant plus que c'est un sujet marqué dans la feuille de route de notre Commission particulière... Il y a deux articles dans la décision de la Commission nationale. Le premier est très simple : créer une commission particulière ; c'est fait, vous en avez la preuve ce soir, avant et après. La deuxième question, que je résume en termes tout à fait vulgaires : on parlera des voies ferrées. Nous avons apporté cette précision à RFF mais RFF n'est pas là. Je souhaiterais qu'on lui fasse savoir et je suis certain que ce sera le cas.

Les études représentent la deuxième chose sur laquelle je voulais intervenir. Je suis déjà intervenu mais l'intérêt de ces réunions transversales à travers tous les thèmes est de pouvoir revenir, tant sur les questions que sur des explications ou des réponses ou des non-réponses si l'on ne sait pas trop comment répondre. Pour ce qui concerne les études, le fait que les études soient terminées avant ou durant le débat n'est pas une obligation légale, c'est-à-dire que la loi de 2002, précédée par la loi de 1995 sur l'organisation des débats publics, indique que c'est l'occasion de souligner les manques d'études - c'est ce que l'on est en train de faire -, soit parce que ces études n'ont pas été commencées, soit parce qu'elles sont en cours et n'ont pas été terminées.

Ce qui me paraît raisonnable -quand je dis « me », c'est quand même une réponse que l'on trouve fréquemment dans les débats publics sur d'autres sujets-, c'est que ceux qui s'intéressent aux études soient associés et non pas tenus à l'écart, par des commissions d'experts, comme on a dit tout à l'heure, par des commissions spécialisées, par des groupes de travail, peu importe - c'est de l'organisation locale à déterminer -, et qu'on les fasse participer à l'élaboration, à la programmation et au suivi des études, de façon à ce qu'ils soient au courant quand on arrive au stade des résultats, stade des résultats qui, lui, est obligatoire dans la loi de 1983 sur l'enquête publique. Je vous rappelle qu'il existe deux lois à l'heure actuelle qui, sans se chevaucher, au contraire, laissent une sorte de solution de continuité, un écart un peu vide, entre la fin du débat et le début de l'enquête publique.

L'étude, on peut la réclamer au titre du débat et on peut l'exiger au titre de l'enquête publique. Il faut avoir cela à l'esprit, sachant que la législation -je crois, heureusement- est en cours d'évolution grâce au Grenelle et qu'un jour, il y aura peut-être une fusion ou en tout cas une bonne continuité, plus améliorée que celle qui existe à l'heure actuelle, entre la réglementation sur les débats et la réglementation sur les enquêtes, ce qui signifie que dans ce cas-là, on préconisera sans doute le fait qu'il y ait un suivi. Je dis cela parce que je suis quand même un peu un ancien scientifique et je peux vous dire que donner le résultat d'une étude ne sert strictement à rien. On peut démontrer tout ce que l'on veut, tout et son contraire, sachant qu'on ne sait pas comment on est arrivé à ce résultat. Ce qui est intéressant, même et surtout si l'on n'est pas expert du domaine, c'est de pouvoir suivre les « méandres » de l'étude et de comprendre la philosophie qui se dégage derrière le résultat. Pour cela, il faut qu'il y ait un comité d'étude à côté qui puisse apprendre, petit à petit, comment on fait l'étude. Cela paraît tout à fait raisonnable. C'est presque toujours le cas dans les conclusions d'une commission particulière que de dire : « on recommande au maître d'ouvrage -mais il l'a dit tout à l'heure- de créer des commissions de façon à réfléchir ensemble et non pas de créer une polémique



*quand le résultat arrive parce qu'on ne sait pas d'où on est parti, qu'on voit encore moins où on est arrivé et qu'on ne sait pas par où on est passé* ». Tout cela devrait pouvoir évoluer, on l'espère, dans les mois qui viennent.

Les jeunes sont le troisième point de mon intervention. C'est un problème compliqué parce que les jeunes sont encadrés par un système éducatif qui, lui aussi, est réglementaire et qui donne lieu parfois à des incompréhensions qui se traduisent d'une manière un peu brutale de la part d'un rectorat, d'enseignants, d'interlocuteurs du service public ou de collègues du privé - il ne faut jamais oublier qu'il y a deux sortes d'enseignement dans notre pays : *« pas de politique chez nous ! »*, *« débat public, vous vous rendez compte, ces jeunes têtes blondes fraîches et absolument incapables de comprendre tout ce que vous êtes en train de tramer, il ne faut surtout pas les amener devant la dure réalité de la vie ! Il est grand temps qu'ils apprennent, mais plus tard »*. C'est à peu près l'expérience que nous avons reçue. Cela ne veut pas dire que nous, CPDP, n'accepterions pas, bien au contraire, de nous rendre, à la demande -j'insiste sur le terme « demande »- de représentants du rectorat, de l'académie, de toutes sortes d'enseignants qui pourraient venir... Dites-leur, c'est le mieux. En effet, jusqu'à présent, le fait de les démarcher en tant qu'acteurs n'a pas été couvert de succès, c'est le moins que je puisse dire. Peut-être qu'à leur place, on en ferait autant, je ne les juge pas et n'ai pas à les juger ; je dis simplement que généralement, il n'y a pas une demande extrême et d'ailleurs, il n'y a pas beaucoup de jeunes ou de représentants d'associations de jeunes dans ce genre de réunions. Là aussi, je pose la question : à part le premier intervenant qui s'occupe des jeunes et s'en occupe bien, y en a-t-il d'autres dans la salle qui seraient intéressés par sa question, auquel cas nous sommes à leur disposition ? On a vu qu'il n'y avait pas RFF mais y a-t-il des représentants des cercles éducatifs, publics ou privés, ou d'associations qui s'occupent des jeunes ? Ils n'ont pas l'air très nombreux ou alors ce sont de grands timides. Encore une fois, ce n'est pas un jugement, c'est simplement une difficulté, c'est quelque chose qui n'est pas encore passé dans les règles, habitudes et traditions.

Insistez ! Nous sommes à votre disposition, Monsieur, comme nous l'avons été il y a deux ans. C'est difficile, mais ce n'est pas impossible et nous ne voyons absolument aucune difficulté pour essayer de venir intéresser ceux qui auront, en 2015, l'âge de voter, ni plus ni moins.

Je m'arrête là. Si vous avez, encore une fois, des questions d'organisation auxquelles mes collègues ou moi-même pouvons répondre, n'hésitez pas. Avez-vous d'autres questions à poser ou à reposer ?

Je vois, dans la salle voisine, des personnes à moitié frigorifiées ; je les prie de nous excuser. Si elles souhaitent poser des questions, un micro est à leur disposition. Pour ceux qui commenceraient à avoir des courbatures parce qu'ils sont debout depuis un certain temps, vous avez cette possibilité à côté.

**Mme MARQUAILLE.-** Monsieur le Président, si vous le permettez, en attendant qu'une autre question germe dans les esprits, j'apporterai peut-être un complément de réponse sur Réseau ferré de France. Il ne m'appartient pas de défendre Réseau ferré de France mais il faut tout de même savoir que Réseau ferré de France est une toute petite équipe dans la région Nord - Pas de Calais et la région Picardie ; ils ne sont pas plus d'une dizaine. En revanche, je crois extrêmement important qu'ils soient là à un moment ou à un autre. Si l'on peut comprendre qu'ils ne soient pas à toutes les réunions, il faut vraiment expressément que nous leur demandions d'assister à une de nos réunions pour qu'ils expliquent où ils en sont dans leurs travaux sur cette desserte ferroviaire du port de Calais. Je proposerais volontiers, mais je vais le leur demander, qu'ils puissent venir à la réunion de début novembre pour présenter de façon exhaustive l'état de leurs travaux et de leurs réflexions sur la desserte du port de Calais. Je pense que c'est indispensable, car la question est revenue très souvent ; je pense qu'il faut les réponses nécessaires et utiles sur ce sujet.

**M. TENIERE-BUCHOT.-** Merci. Je pense que ce serait une bonne initiative, effectivement, de les inciter à participer un peu, ceci n'étant pas dit sur un ton aigre -pas du tout-, parce que c'est tout de même l'occasion et qu'à un moment donné, il faudra bien qu'ils s'expriment et donnent une

préférence dans le programme qu'ils ont contracté avec la Région. « *Quelle est l'intersection de ce programme avec Calais Port 2015 ?* » me paraît être une question importante ; « *quelle est la part dans l'augmentation de leur budget national qui revient à la Région ?* » est une autre question qui paraît tout à fait importante. Je vous rappelle que ces réunions sont faites pour ne pas regretter après d'avoir posé une question qui, sur le moment, paraissait saugrenue, mais qui, ensuite, ne l'était pas, parce qu'on ne l'avait pas posée. C'est ainsi que l'on regrette.

**Mme BANCHEREAU.**- Je suis membre de la CPDP. La réflexion sur le fait de mettre les jeunes au courant de ce projet peut susciter des questions sur la formation. À plusieurs reprises, au cours des réunions et des entrevues que nous avons eues avec notamment des transporteurs, des gens qui travaillent dans des entreprises ou qui ont monté des entreprises autour de Calais, nous avons eu le même constat : les jeunes, ici, ne sont pas formés pour répondre à la demande.

À défaut d'avoir des professeurs dans la salle, si on peut avoir des gens qui peuvent nous renseigner ou poser des questions sur ce qui est éventuellement prévu en termes de formation, à la fois pour le chantier du port de Calais mais aussi pour, ensuite, tous les emplois qui vont être créés...

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. Voilà un exemple de question que vous n'avez pas posée mais à laquelle vous n'allez pas échapper. Y a-t-il des réactions dans la salle sur ces questions de formation, initiale ou professionnelle ? (*Aucune.*)

**Mme MARQUAILLE.**- S'il n'y en a pas, Charles François aurait une réaction à l'intervention.

**M. FRANCOIS.**- Merci, Madame la Présidente. Le problème s'est déjà posé lors de la construction du tunnel sous la Manche et je dois dire que l'appareil de formation local et régional a bien su répondre à la demande. Sur le chantier, on peut dire que 80 % des employés étaient issus du milieu local. De quel appareil dispose-t-on ? Vous avez tous les grands lycées de Calais (enseignement général, formation professionnelle, lycée professionnel), au nombre de trois, la formation continue avec les GRETA, la présence de l'université -sur Calais, le domaine de l'université, ce sont les sciences et techniques ; c'est donc parfaitement adapté- et d'un Institut universitaire de technologie.

On peut répondre très rapidement à tout besoin, ne serait-ce que par le biais des licences professionnelles ou des formations qui sont à la demande. L'appareil de formation est très compétent localement.

**Mme MARQUAILLE.**- Yves Lalaut aurait un complément d'information.

**M. LALAUT.**- Merci, Madame la Vice-présidente. Je suis directeur des ports à la Région Nord - Pas de Calais. Quelques éléments complémentaires par rapport aux questions soulevées par le représentant des Verts.

Tout d'abord, sur la desserte ferroviaire, pour marquer la volonté de la Région, aujourd'hui, le SCOT du Calaisis est en cours d'élaboration et la Région a demandé, dans le cadre des réunions techniques menées sur ce thème, l'inscription de cette liaison ferroviaire au SCOT. Cette démarche montre la volonté de la région d'avancer sur ce sujet, même si le délai d'instruction, d'étude, n'est pas tout à fait le même que celui du projet Calais Port 2015.

Concernant l'environnement et le programme d'études lancé, je remercie le président Ténrière-Buchot d'avoir rappelé que si toutes les études étaient menées d'ores et déjà, on ne serait plus sur un débat d'opportunité mais déjà dans l'enquête publique. Aujourd'hui, des programmes d'études ont été lancés et on les exposera le 12, la semaine prochaine, à Dunkerque. Malgré tout, pour lancer ces études, élaborer les cahiers des charges et suivre les études par les bureaux d'études désignés, avec des bureaux importants comme la Sogreah, Hydra environnement, on a constitué autour de ces études un petit comité de suivi qui comprend également les services de l'État comme la DREAL, la police de l'eau, l'Ifremer, l'Université du littoral, pour nous apporter ses éclairages dans une

optique d'études complètes qui serviront à réaliser l'étude d'impact nécessaire dans le cadre de l'enquête publique ultérieure. Tout cela prend du temps, le diagnostic est en cours, les études hydrosédimentaires en sont à une étape de validation du passé au niveau des modélisations, mais nous en reparlerons le 12 octobre prochain.

S'agissant d'Ecoport, un programme a été présenté ; les élus régionaux ont validé l'adhésion effective à cette démarche Ecoport qui marque la volonté de la région de s'engager dans ce programme, en complément de la CCI de Calais ; M. Puissesseau pourra évoquer l'action même du concessionnaire dans cette voie.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci pour ces précisions. Avez-vous des questions ?

**M. SOUBRY.**- Je suis président du Conseil de développement lié à la Communauté d'agglomération. Je voudrais revenir sur la formation. On a un appareil de formation bien développé sur le Calaisis, tant sur le plan de la formation initiale que sur le plan de la formation permanente ; on a cité le GRETA mais il y a l'AFPA, l'université... Je crois qu'au-delà, il y a aussi une culture de travail en commun entre les établissements de formation et les entreprises. De mémoire, sur le Calaisis notamment, il me semble qu'il y a un pôle maintenance et un pôle logistique.

La semaine dernière, dans les locaux de la Scène nationale, était organisé le Forum des Métiers, opération qui regroupait les entreprises et les établissements de formation.

Je ferai une petite mention particulière, et je n'y reviendrai pas tout à l'heure, sur l'accompagnement nécessaire lors de la construction ; c'est un peu rebondir sur ce qui a été fait au moment du chantier du tunnel. Les membres du Conseil de développement qui étaient en charge notamment de l'accompagnement des jeunes à cette époque ont souhaité souligner qu'il fallait absolument gérer avec attention cette embauche de jeunes notamment, parce que, quand le tunnel a été fini, on a observé une certaine difficulté à continuer sur la lancée et à assurer une pérennité des parcours. Un de nos points d'alerte est d'être attentif à la clause sociale dans les contrats qui seront passés, parce que l'accompagnement de ces populations est très important après la construction.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci pour cet apport qui me paraît tout à fait important.

**M. LEMOINE.**- Je suis ouvrier à la CCI de Calais et élu Force ouvrière. On a énormément parlé des trafics en baisse, des trafics qui ne fonctionnent pas vers l'Angleterre. Nous sommes à environ -20 % sur le trafic transmanche. Seul le port de Calais est sur un trafic positif, non pas par rapport à 2008 qui était une mauvaise année mais surtout par rapport à 2007. 2007 était la cinquième année de progression consécutive. En 2008, il y a eu, comme tout le monde le sait, la crise mondiale. En 2009, le port de Calais est la seule entreprise capable d'augmenter ses trafics. Certains demandent comment on peut évaluer des trafics, comment on peut, d'ici à 10 ans, savoir que l'on va faire +8, +10, +20 %. Les chiffres nous prouvent actuellement que le port de Calais est capable, pendant une crise, par sa situation géographique mais aussi par sa capacité à s'adapter, d'être performant.

Pour l'emploi, depuis deux ans, l'entreprise a mis en place des contrats de professionnalisation. En tant que syndicat, nous espérons que ces contrats de professionnalisation seront pérennisés. Ce sont des jeunes, pour la plupart de moins de 25 ans ; si cette politique continue, nous pensons que les jeunes ne seront pas oubliés.

Par ailleurs, il y a toujours eu sur le port de Calais une présence d'employés importante. En 2000, un gouvernement a signé des accords avec des Anglais en nous disant qu'il fallait mettre une sécurité. La CCI de Calais a pris cette responsabilité à sa charge. Ce sont tout de même 14 millions d'euros par an qui sont déboursés par la CCI de Calais pour pouvoir assumer une sécurité portuaire. Nous pensons que ces infrastructures ont permis au port d'être efficace et que si, demain, le port de Calais veut être efficace, il faudra lui donner les moyens de l'être. Ce n'est sûrement pas en stagnant et en restant sur nos positions qu'on y arrivera. C'est juste un avis.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci pour cet avis qui paraît tout à fait positif, d'une certaine façon.

(*Applaudissements.*)

Vous avez du succès ! Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole ?

**M. BUHAGIAR.**- Sur le trafic, on ne va pas faire le débat ce soir, ce n'est pas parce qu'on veut que cela se fera. Ce trafic augmentera peut-être mais il sera forcément différent. On dit qu'on va sortir de la crise -déjà, est-ce certain ?- mais de toute façon le développement économique ne sera pas le même. Ce trafic, s'il augmente, sera différent, on transportera les marchandises différemment. En effet, peut-être que la crise cessera mais le pétrole continuera à augmenter, c'est inscrit. On ne va pas se tourner vers les études mais on a dépassé le *Peak Oil*, c'est-à-dire qu'il y a plus de demande que d'offre, il y a encore du pétrole mais il est beaucoup plus cher à extraire... Je ne vais pas monopoliser...

Ce trafic se déplacera donc différemment. C'est là que j'ai lancé le débat autour du ferroviaire ; il est vrai que le maritime est aussi une alternative... Cela étant, les bateaux utilisent aussi le pétrole.

On ne peut pas être tout à fait certain d'une reprise... De toute façon, le pétrole augmentant, des difficultés nous attendent. Toutefois on peut s'en sortir - c'est ce que nous appelons « *conversion écologique de l'économie* » -, par exemple sur les marchandises, en préparant dès maintenant le fait qu'on les déplacera différemment ; c'est une évidence.

Sur le ferroviaire, nous l'avons dit à la première réunion, quand M. Sarkozy dit que 7 milliards vont être développés sur le ferroutage, il est certain que si l'on est très volontariste, on arrivera certainement à récupérer quelques millions.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Je vois que François Perdrizet souhaite prendre la parole.

**M. PERDRIZET.**- Je suis membre de la Commission du débat public. En vous écoutant, dans la lignée des questions posées sur RFF (sont-ils là ?), il y a vraiment une question que je ressens comme un manque : a-t-on, aujourd'hui, dans la salle, les agents économiques les plus concernés, c'est-à-dire les transporteurs, routiers et maritimes ? En effet, il me semble tout à fait important que l'on entende de façon directe à la fois leurs attentes et leurs perspectives, parce que le Port 2015 sera réussi s'il y a une synergie entre ce qu'ils envisagent de faire et ce que nous allons ou vous allez leur offrir.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Y a-t-il des transporteurs dans la salle ?

**M. LAUNAY.**- Je représente la société SeaFrance et suis très heureux de participer à ce débat ; cela fait du bien de se projeter dans un avenir de développement.

Aujourd'hui, nous avons, à Calais, un port très efficace, où nous sommes bien. Nous aurions pu avoir la tentation du repli sur soi ; nous avons notre place et nous aurions pu souhaiter préserver cette place par une attitude un peu malthusienne. En fait, les trafics aujourd'hui sont sans doute en régression mais nous avons constaté dans les années précédentes que l'infrastructure dont nous disposons peut être rapidement insuffisante quand le trafic augmente ou quand elle est soumise à un petit incident. C'est pourquoi un développement tel que Calais Port 2015, du point de vue d'un transporteur maritime, est important pour accroître les capacités du port lui-même et également adapter les capacités aux nouvelles capacités qui seront mises en ligne par les opérateurs maritimes sur le lien transmanche.

Nous avons vu, au cours des dernières années, la taille des navires se développer très sensiblement. Les infrastructures portuaires ont été adaptées. Elles le seront encore, sans doute, pour accueillir de plus grands navires. Ces plus grands navires deviendront la règle. Avoir des capacités portuaires adaptées aux flottes de l'avenir, à des flottes qui offriront une capacité plus importante pour absorber des flux plus importants, une flotte qui, modernisée, offrira une meilleure performance

écologique et une flotte qui, parce que c'est du transport maritime, offre un rendement à la tonne transportée qui se situe au meilleur niveau, ce développement portuaire, nous l'appelons de nos vœux.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. Vous voyez qu'il est utile d'interpeller de temps en temps. Ce n'est peut-être pas très poli mais c'est relativement efficace. En tout cas, merci d'avoir pris la parole.

**Mme MARQUAILLE.**- Monsieur le Président, si vous le permettez, pour abonder dans le sens de ce que disait Monsieur, pour faire un petit rappel historique, nous sommes peut-être en train de refaire ce qui avait été fait en son temps en 1980, quand on a décidé la construction du bassin Ravisse. Je rappelle que quand il a été mis en service, le bassin Ravisse était le seul à être capable de recevoir des bateaux de 140 mètres. M. Ravisse approuve... Je pense que nous sommes en train de nous projeter dans l'avenir pour nous adapter à l'évolution des bateaux, être en mesure de relever les défis des années à venir et offrir des emplois aux jeunes qui ne sont pas dans la salle mais qui sont à la porte et en attente des emplois qui seront offerts par ces nouveaux équipements et trafics. C'était un petit rappel historique qui met les choses en perspective et qui ne me semblait pas inutile.

Maintenant, si vous le permettez, Monsieur le Président, on peut demander à M. Meyer de redire sur quelles bases son bureau d'études, CATRAM, a établi les prospectives et perspectives de trafic pour les années à venir ; peut-être n'est-il pas inutile de le refaire, puisque tout le monde n'a pas entendu la démonstration faite par M. Meyer la semaine dernière à Marck.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Bien entendu.

**M. MEYER.**- Madame la Présidente, merci. Je voudrais, plutôt que de revenir sur des choses qui ont déjà été dites, apporter quelques précisions dans la foulée de choses qui viennent d'être dites par deux intervenants.

Le projet Calais Port 2015 vise à s'adapter à l'avenir, de deux façons peut-être.

La première, quantitative, le trafic va sans doute augmenter ; les analyses prospectives que nous avons utilisées, parcourues, le montrent, aussi bien pour les trafics de voyageurs que pour les trafics de marchandises.

Mais le projet Calais Port 2015 est également destiné à adapter le port aux changements qui ont été évoqués tout à l'heure. Demain, le trafic ne sera pas complètement semblable à ce qu'il a été jusqu'ici. L'un des aspects de ces changements vient d'être évoqué par le responsable de SeaFrance, qui vient de s'exprimer, les navires vont grandir, être plus longs en particulier et ne vont pas pouvoir se satisfaire des installations actuelles du port, notamment en termes d'évitement, etc. Ce port sera donc plus au large du point de vue du navire.

Par ailleurs, le trafic va également changer du côté terrestre. Si l'on fait Calais Port 2015, c'est en bonne partie pour adapter les installations au changement modal. On prévoit qu'une partie du trafic va être transportée jusqu'à Calais par le fer et cela ne peut pas se faire dans un port qui avait été conçu dans un autre contexte et qui est particulièrement à l'étroit du point de vue des terre-pleins. Le port actuel de Calais est adapté à du transport accompagné où les camions tournent à toute vitesse sur les terre-pleins, où, dans une même journée, un terre-plein donné, un espace donné, voit passer une dizaine de camions ou davantage.

Si l'on veut faire de l'acheminement par fer de remorques, les manutentions prennent du temps, l'espace nécessaire est beaucoup plus important par unité transportée.

De la même manière, le non-accompagné ou le cabotage est particulièrement exigeant en matière d'espace à terre. C'est dans ce contexte que le port de Calais, qui semble très ample par rapport aux installations actuelles, est conçu ; c'est bien pour permettre ce changement modal que vous appelez, par ailleurs, de vos vœux. Je vous remercie.

**M. TENIERE-BUCHOT.-** Merci beaucoup. Nous allons changer un peu d'organisation de réunion, à moins que vous ne souhaitiez encore intervenir mais j'ai fait plusieurs fois un appel aux questions et ne vois pas de main se lever.

Il y a la présentation ce soir de trois cahiers d'acteurs : le n° 5 de l'ADECA, présenté par M. Bogaert, puis M. Puissesseau pour le cahier n° 1 et M. Soubry pour le Conseil de développement de l'agglomération. À chaque fois, une petite discussion suivra cette présentation que je demande en 10 à 15 minutes, pas plus, de façon à ce que les derniers aient le même temps de parole que les premiers.

Monsieur Bogaert, pouvez-vous venir au pupitre pour attirer l'attention sur les points importants de votre cahier, que tout le monde connaît et a lu, bien entendu ?

**M. BOGAERT.-** Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, permettez-moi, au nom de l'ADECA et des adhérents que nous représentons, de vous remercier de nous avoir reçus en mai 2009 dans vos locaux qui n'étaient pas encore très bien aménagés et de remercier votre secrétariat de nous avoir permis de rédiger un cahier d'acteur.

**M. TENIERE-BUCHOT.-** Ce n'est pas nous qui l'avons rédigé.

**M. BOGAERT.-** C'est vrai... D'ailleurs, je voudrais dire que l'ensemble de nos écrits a été respecté, à la virgule près, ce qui est à souligner. Les responsables de ces écrits sont la vice-présidente de l'association, Joëlle Pojé, et moi-même, Dany Bogaert, président de l'association.

Depuis sa création il y a 18 ans, une des missions de l'ADECA est l'information de la population. Dans cette optique, nous avons examiné plus d'une centaine d'enquêtes publiques, ces enquêtes publiques désuètes dans leur façon d'être présentées car elles n'attirent plus grand monde, sauf en cas de polémique. En règle générale, sur la centaine d'enquêtes publiques que nous avons examinées, nous étions très souvent les seuls.

Si je peux me permettre une première réflexion, il faut absolument dépoussiérer les enquêtes publiques telles qu'elles sont actuellement présentées, d'abord pour qu'elles soient mises en ligne, afin de ne pas être obligé forcément de se déplacer à chaque fois en mairie, ce qui n'est pas toujours facile. C'est une parenthèse mais elle est importante, puisque le débat public précède une enquête publique.

Nous avons un regard totalement différent de tous les intervenants qui ont beaucoup plus l'habitude que nous de parler en public ; nous avons un regard écocitoyen - je n'ai pas dit « écologiste » - et surtout apolitique, mais nous sommes vigilants sur tout ce qui se passe, sur le plan de l'aménagement, du développement, tout ce qui touche les riverains, quels qu'ils soient, dans l'ensemble du Calaisis. Il est évident que nous sommes à notre place ici, à suivre l'évolution des échanges à propos du débat public concernant Calais Port 2015.

Afin d'être complémentaire avec notre cahier d'acteur, aussi modeste soit-il, j'insisterai sur trois points essentiels et essayerai d'argumenter nos réflexions. Ce ne sont pas des prises de position - je tiens à préciser les choses -, simplement des constats, des regards de riverains.

En page 2 de notre cahier d'acteur, nous titrons : « *Une épée de Damoclès sur le projet* ». Ce titre provocateur, je vous l'accorde, ne relève pas pour autant de la fiction ; c'est une hypothèse plus qu'envisageable. Vous avez entendu parler, les Calaisiens surtout, du projet d'installation du site industriel Eras Métal, classé Seveso seuil haut, en lieu et place de l'ancien site Umicore, donc à côté du port actuel. Pour mémoire, ce site aurait pour but de valoriser une partie des poussières d'aciérie en produisant de l'oxyde de zinc.

La phase de l'enquête publique est terminée concernant Eras Métal ; nous sommes donc dans une phase d'attente décisionnelle. Nous avons, en ce qui nous concerne, reçu les investisseurs et le bureau d'études d'Eras Métal en mars 2009 lors de notre AG, Madame le Maire de Calais a

organisé une réunion publique le 1<sup>er</sup> juillet avec les mêmes partenaires et nous avons pris connaissance d'une simulation qui nous a été présentée par le bureau d'études chargé du dossier et qui nous a mis un peu la puce à l'oreille lorsque nous avons eu l'occasion de voir le projet Calais Port 2015 version papier.

On s'est donc - amusé, si je puis dire, mais ce n'était pas un amusement - aperçu qu'en fait, la concentration maximum des rejets telle qu'on nous l'a présentée viendrait sur l'ancien site de l'Hoverport ; à moins que je ne me trompe, on est sur la ligne de l'emplacement de la nouvelle gare maritime et, forcément, de l'entrée et de la sortie des touristes, ainsi que des salariés. On s'aperçoit que c'est la nouvelle gare maritime et ses milliers de passagers et de salariés qui seraient exposés.

On va se référer -vous allez me demander le rapport avec Calais Port 2015- à la pollution atmosphérique et aux rejets soufrés d'octobre 2006, occasionnés par des rejets atmosphériques de Huntsman-Tioxide. Les Calaisiens se souviennent peut-être que l'accident avait déclenché une panique indescriptible au niveau des personnes touchées ; les autorités avaient d'ailleurs pris la mesure assez spectaculaire de déclencher un plan NOVI (nombreuses victimes) et un plan blanc (réquisition de lits dans les différents hôpitaux, etc.) et, finalement, on a emmené 80 personnes environ en consultation à l'hôpital.

Je me souviens toujours d'une réflexion d'un représentant de la préfecture d'il y a quelques années, du Pas-de-Calais, qui disait : « *méfions-nous du syndrome du 15 août à 15 heures en temps de brouillard* » ; c'est une réflexion, tout simplement.

Je pense qu'il va falloir choisir, et ce sera aux décideurs de le faire, entre des raisons économiques (50 emplois environ pour Eras Métal et on nous en promet 1 800 pour Calais Port 2015) et surtout un choix humain. Ce projet d'installation n'étant pas évoqué dans le dossier, il est de notre devoir de mettre en garde les décideurs.

Je profite de la présence de Monsieur le Sous-préfet... On va encore me demander quel rapport avec Calais Port 2015, mais si, on parle de sites classés Seveso seuil haut. C'est un secret de polichinelle, Huntsman-Tioxide va devenir établissement classé Seveso seuil haut. Il faudra donc que le CLIC se réunisse assez rapidement pour évoquer tous ces problèmes et avoir en tête ce fameux projet Calais Port 2015.

En page 4 de notre cahier d'acteur, nous titrons : « *Un impact prévisible : la dégradation de la qualité de l'air* ». Là aussi, c'est un constat. À la fermeture d'un des plus gros émetteurs de SO<sub>2</sub> de la zone industrielle des dunes, Umicore, fermeture que nous regrettons en termes sociaux bien entendu, on pensait que les rejets en dioxyde de soufre allaient baisser de manière significative. Or, cela n'a pas été le cas. Comme un bruit peut en cacher un autre, une pollution peut en cacher une autre. En 2007, une étude d'analyses à partir de laboratoires mobiles par la structure ATMO a mis en évidence les conséquences en rejet en SO<sub>2</sub> du trafic maritime, en grande partie le trafic transmanche. Une source de SO<sub>2</sub> assez importante a été imputée au trafic transmanche, aussi bien en escales, en manœuvres, en entrées et en sorties. Une seconde étude a été menée en 2009 ; nous n'avons pas encore les analyses.

Deuxième constat, toujours lié à une éventuelle dégradation de la qualité de l'air, si l'on en restait là, le capteur situé près du futur site Eras Métal à l'EREA - on l'a appris à l'assemblée générale d'Opal'Air, structure de surveillance de la qualité de l'air sur le littoral - a enregistré les valeurs les plus hautes de tout le littoral Flandre - Côte d'Opale, Dunkerquois compris, en SO<sub>2</sub>, en valeur maximum horaire et en quart horaire. Il ne fait pas de doute que le trafic transmanche, à l'heure actuelle, est un gros émetteur de SO<sub>2</sub> sur Calais.

L'ADECA ne se contente pas de constater, elle va à la rencontre des gens, car nous avons fait de la concertation notre credo depuis 18 ans et nous n'avons pas manqué de rencontrer Monsieur Launay de SeaFrance pour voir avec lui et ses collaborateurs ce qu'il était possible de faire, d'imaginer, un mouvement « maritime », c'est-à-dire qui entraînerait toutes les sociétés, qu'elles soient françaises ou étrangères, dans un élan de réduction de ces émissions de SO<sub>2</sub> ; il y a des solutions. On ne peut

pas, pour l'instant, dire que le projet Calais Port 2015 va améliorer la qualité de l'air ; on serait plutôt sur une tendance, si on en restait là, qui verrait à pénaliser la qualité de l'air des riverains.

Sur le PowerPoint, vous avez quelques commentaires que j'ai repris d'ATMO et du rapport d'analyse. Voilà pour ce qui concerne le trafic transmanche et sa pollution en SO<sub>2</sub>.

J'ai peur de ne pas être très apprécié par les remarques que je fais à propos des rejets mais je voudrais que l'on profite de ce projet pour entraîner tout le transport maritime dans cette logique de réduction significative des émissions, notamment en SO<sub>2</sub> ; il y a des moyens, c'est sûr. Évidemment, le financement est une autre affaire.

En page 6 de notre cahier d'acteur, nous titrons : « *la saturation du transport et de l'accueil des poids lourds* ». Là aussi, cela va peut-être faire bondir, environ 14 photos vont défiler et vous montrer un peu le lot habituel des riverains de secteurs malheureusement fréquentés par les poids lourds. Le projet Calais Port 2015 ne peut pas ignorer la situation existante depuis près de 10 ans environ de cette problématique poids lourds. Les images parlent d'elles-mêmes, la saturation du parking sauvage est à son comble, on retrouve les poids lourds stationnés absolument partout, dans les avenues de la ville, dans les zones industrielles, beaucoup plus grave, devant les usines classées Seveso, empêchant l'accès aux secours, notamment le week-end, devant les usines chimiques, même si elles ne sont pas classées Seveso. Lors d'une discussion en sous-préfecture, nous avons évoqué cette réglementation qui est plus stricte en Grande-Bretagne qu'en France, notamment sur le stationnement sauvage des poids lourds, ce qui fait que les poids lourds étrangers se retrouvent très souvent sur notre sol, avant de traverser ou après avoir traversé.

Nous avons suivi à la loupe les aires de stationnement qui ont été créées ces derniers temps. Évidemment, quand on passe devant, on ne les voit pas tout à fait remplies à 100 %. Vous n'êtes pas sans savoir que les sociétés qui misent sur une rentabilité maximum ne vont pas fréquenter ces zones payantes, sauf si on les oblige à le faire.

En ce qui concerne le stockage des matières dangereuses, là aussi, c'est un souci permanent ; stockage des matières dangereuses dans des camions, dans des poids lourds, disséminés un peu partout, aux quatre coins du Calais ; aucun respect de la réglementation ; les chauffeurs, bien souvent, ne sont pas au courant de ce qu'ils transportent.

L'image projetée est impressionnante ; les camions sont face aux deux usines classées Seveso seuil haut de la zone industrielle de Calais. Je vous laisse imaginer les conséquences en cas de souci. On nous parle de l'arrivée de méga trucks de 60 tonnes, de 25 mètres de long... Un peu de raison !

Calais et son Port 2015 mais aussi la région Nord - Pas de Calais ont le devoir de représenter un modèle au plan européen. On sait et on entend dire depuis deux ou trois réunions : « *Calais, deuxième port mondial de trafic de passagers* »... À Calais et à la Région de montrer l'exemple au niveau de ces infrastructures concernant l'extension du ferroviaire, du feroutage, toutes les solutions que l'on a, ici ou là, entendues. La priorité n° 1 de ce projet sera ce développement. Il n'est pas concevable que l'on puisse encore alourdir -je vais faire un mauvais jeu de mots- le trafic routier avec des poids lourds sur des autoroutes littorales déjà saturées.

Quand je dis « *autoroutes littorales* », on n'a jamais évoqué pour l'instant dans nos débats la Belgique, la Flandre, qui est exactement dans le même cas de figure que la rocade littorale Calais-Dunkerque. S'il y avait une question à poser que je n'ai pas posée, ce serait : peut-on envisager, autrement que comme concurrent, la Flandre, en tant que partenaire pour régler ce type de problèmes qui ne sont, en fait, que des problèmes européens ?

Nos remarques, nos mises en garde, ne sont exposées publiquement que dans le cadre de la concertation. Ne cherchez pas à y voir un obstacle, un encouragement ; ce sont simplement des constatations. Nous sommes très curieux et assez impatients de voir comment va évoluer ce projet, car, à notre niveau, nous sommes demandeurs, nous sommes Calaisiens et nous estimons que l'emploi est important mais n'oublions pas le mot « durable » dans le développement.



En tout cas, l'ADECA reste, à son niveau, disponible pour apporter sa contribution, comme le montre ce petit cahier d'acteur. Voilà, Monsieur le Président, j'espère ne pas avoir été trop long. Merci, Mesdames et Messieurs. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup pour cette présentation. Avez-vous des questions à poser à M. Bogaert ? La table du maître d'ouvrage veut-elle réagir ou y a-t-il dans la salle des demandes de précision ou des réactions ?

**Mme BOUCHART.**- Très rapidement... D'abord, merci pour cette présentation.

Ne jamais oublier que nous sommes à 15 % de chômeurs, jamais, quelles que soient les circonstances, mais ne jamais oublier non plus que nous voulons être les porteurs de l'innovation et de l'exemplarité du développement durable. Au-delà des mots, c'est une action, c'est un engagement que nous avons pris depuis quelques mois. Nous avons fait le plus vite possible. Tout ce qui était demandé depuis des années par rapport au stationnement sauvage est mis en place depuis quelques mois - c'est important à signaler - tant au niveau de l'Agglomération que de la Ville, par des enrochements au départ - les sabots arrivent, ils sont en cours de traitement au niveau des appels d'offres -, pour repousser les véhicules vers les parcs prévus à cet effet qui doivent devenir une obligation de passage.

De la même façon, il y a, au-delà des études, des actions qui se font au niveau de l'agglomération pour des lieux d'accueil, des parkings, pour réduire et réfléchir sur une stratégie cohérente et non plus anarchique comme elle a été faite pendant tant d'années.

Dernière chose, mais vous le savez très bien, vous avez été une première fois réunis suite à notre engagement en juin ou juillet dernier, vous l'êtes à nouveau le 15 octobre avec l'ensemble des élus, sur le dossier Eras Métal. Attendons le 15 octobre... Laissez-nous terminer encore quelques jours nos consultations. Merci.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. Avez-vous des demandes de précision ou commentaires ?

**M. BOGAERT.**- La réaction de Mme le Maire est tout à fait légitime... J'ai complètement oublié de vous remercier, ainsi que Monsieur Mignonet, sur la solution provisoire des blocs de rochers qui ont été mis notamment en face des riverains avenue Saint-Exupéry - vous avez pu voir les photos - et le long de certains endroits de la zone industrielle. Merci de l'avoir souligné ; c'est un oubli de ma part.

**Mme MARQUAILLE.**- Je ne me prononcerai pas sur le projet Eras Métal car c'est un projet qui relève des compétences de l'État et qui est instruit par l'État.

Pour ce qui concerne les rejets émis par les ferries, un intervenant, tout à l'heure, disait que l'enjeu de Calais 2015 est aussi de pouvoir accueillir des navires de nouvelle génération qui devraient être équipés de motorisations différentes et dont on attend qu'elles soient plus écologiques. Un autre aspect à la réponse est que le nouveau bassin est plus éloigné de la ville, puisque c'est une extension en mer, et, du coup, je pense que cet éloignement préservera les populations qui seront, de ce fait, plus loin des bateaux ; c'est un aspect non négligeable de cette question.

Pour ce qui concerne le stationnement des camions, Madame Bouchart a répondu pour les aspects Ville. Je voudrais, pour la Région, simplement rappeler que notre priorité est de faire de la desserte de ce port un projet ferroviaire.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci. Monsieur le Sous-préfet, j'ai vu que vous souhaitiez prendre la parole.

**M. GAVORY.-** Monsieur le Président, je voudrais réagir aux propos de Madame Marquaille qui indiquait que le projet Eras était un projet de l'État simplement en disant que ce n'est pas un projet d'État mais un projet porté par des investisseurs privés ; on est dans un Etat où l'initiative privée est reine. Nous, services de l'État, devons instruire en fonction des lois, décrets et règlements qui s'appliquent, la demande d'autorisation.

Nous sommes actuellement, et Monsieur Bogaert le sait très bien, dans un processus de demande d'autorisation ; il va y avoir très bientôt, avant la fin de l'année, une réunion du comité compétent, en l'occurrence le CODERST, qui va donner un avis. Il appartiendra au préfet de statuer sur l'autorisation à délivrer ou non pour permettre à cette entreprise de s'installer. On est dans ce processus. Il appartient aussi aux élus, et nous avons à plusieurs reprises discuté avec Madame le Maire lors de comités d'agglomération, de se positionner par rapport à ce projet.

Pour la clarté du débat, même s'il ne m'appartient pas de jouer les arbitres, il ne faut pas faire de confusion entre le projet Eras Métal et le projet Calais Port 2015. Les études présentées - j'ai assisté à la réunion publique organisée par Madame le Maire - ont apporté toutes les précisions demandées et que vous aviez souhaité obtenir à propos des différentes formes de rejet.

Le Président de la Communauté d'agglomération pourra le dire mieux que moi, il est vrai que nous sommes confrontés ici, mais c'est récurrent - je ne le dis pas pour m'en satisfaire, bien évidemment -, c'est valable partout, que ce soit aux abords du port, sur l'autoroute A16, aux abords du site Eurotunnel, il faut être honnête, dès qu'il y a un problème sur le port ou sur le site d'Eurotunnel, dès qu'il y a un trafic très chargé - il est vrai qu'en ce moment, le trafic transmanche, du fait de la crise, est plus ralenti -, nous sommes confrontés à de vrais problèmes de sécurité et de stationnement sauvage.

Que faisons-nous ? Nous appliquons les lois et règlements de la République, c'est-à-dire que les textes -il faudrait certainement changer les textes applicables- en France sont beaucoup moins contraignants pour les chauffeurs routiers qu'en Angleterre mais nous faisons avec l'arsenal législatif qui est à notre disposition et avec les forces de police qui sont à notre disposition. Je dis souvent aux élus que nous n'avons pas, même s'il y a une présence policière très importante sur Calais, les moyens en personnel pour verbaliser chaque camion, et encore l'amende infligée est jugée dérisoire par les transporteurs en comparaison d'un prix payé pour aller sur un stationnement privé. Je dis aussi très solennellement qu'il n'appartient pas à l'État -pardon, Monsieur Ravisse- de dire : *« nous interdisons un stationnement sauvage ou nous appliquons les arrêtés que prennent les collectivités, puisque ce sont ces dernières qui prennent les arrêtés et non nous, pour forcer et inciter les transporteurs à aller dans des entreprises privées »* car il y aurait là un détournement du rôle de la puissance publique. Je salue les efforts faits par les élus depuis quelque temps. Il ne suffit pas d'interdire sur le papier, il faut aussi rendre le stationnement insuffisant, il faut créer des surfaces aménagées ; c'est bien l'enjeu. J'ai vu dans le dossier que dans le projet Calais Port 2015, il y aura des projets de parkings, de zones de stationnement ou de zones d'attente réglementées qui vont nous permettre de lutter contre ce stationnement sauvage.

Puisque j'ai la parole, je voulais rebondir sur la question qui vous a été posée, Monsieur le Président, sur la manière d'associer les plus jeunes d'entre nous à ce débat public. Vous l'avez fort bien dit, il est difficile de convaincre le milieu de l'éducation, que ce soit le rectorat, les enseignants ou les responsables d'établissement. Il y a souvent des travaux menés dans le cadre de certains enseignements ; cela peut se faire... Il existe des conseils municipaux de jeunes ; cela peut être une idée. Bien évidemment, si ledit conseil municipal des jeunes veut s'emparer de la question, c'est peut-être un moyen de les inciter à réfléchir et à formuler des propositions sur un sujet qui concerne la jeunesse.

**M. TENIERE-BUCHOT.-** Merci, Monsieur le Sous-préfet. On répondra « présent » si une telle demande nous est présentée.

**Mme MARQUAILLE.**- Monsieur le Président, si vous le permettez, je voudrais demander pardon à Monsieur le Sous-préfet car je pense que je me suis mal exprimée. Bien évidemment, il s'agit d'une entreprise privée, je voulais simplement dire que les autorisations d'exercer relevaient de votre compétence et en aucun cas de la nôtre et que nous n'étions pas non plus, vous l'avez redit, sur le périmètre du port mais sur les entreprises qui s'implanteront sur les zones d'activité autour du port.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci. Je vous propose de passer à la présentation du cahier n° 1, qui sera suivi aussi d'une petite discussion. Monsieur le Président Puisseuseau se charge de présenter ce cahier.

**M. PUISSESSEAU.**- Merci, Monsieur le Président, de me donner la parole, me permettant ainsi de vous préciser les raisons qui nous ont conduits à imaginer ce développement portuaire dont nous avons besoin pour garantir dans l'avenir les atouts qui ont fait du port de Calais un équipement majeur et un point de passage stratégique pour les échanges entre la Grande-Bretagne et le continent européen. La Chambre de commerce et d'industrie de Calais, gestionnaire des installations portuaires, se doit d'être à l'écoute de ses clients, les compagnies maritimes, mais aussi de leurs propres clients, les passagers, les chargeurs et les transporteurs, et cela afin de répondre et parfois d'anticiper leurs besoins.

C'est ainsi que le port de Calais, en coordination avec les opérateurs maritimes P&O Ferries et SeaFrance, a su adapter ses équipements et ses infrastructures à l'évolution de leurs flottes aux différentes étapes de leur développement, la nouvelle génération (le SeaFrance Molière 205 mètres, les futurs ferries de P&O 212 mètres et 32 mètres de large) ne pouvant être accueillie dans le port actuel qu'au prix de lourdes adaptations et cela uniquement sur deux postes. Pour les opérateurs, en faisant ce choix, il s'agissait avant tout, grâce à des navires plus grands, d'augmenter leurs capacités de transport sans effectuer un plus grand nombre de traversées, une option qui présente de nombreux avantages au plan économique mais qui contribuera également à économiser l'énergie (en limitant le nombre de traversées dans le Channel) et à limiter l'impact sur la sécurité maritime du détroit du Pas-de-Calais.

Dans ses limites géographiques actuelles le port de Calais n'est plus en mesure, faute de place, d'apporter des réponses satisfaisantes pour l'accueil des nouveaux ferries qui auront besoin, pour être exploités dans de bonnes conditions, de nouvelles passerelles et de zones de manœuvre que nous ne pouvons pas réaliser dans les limites du port tel qu'il existe aujourd'hui. Cette problématique de développement se pose également de l'autre côté du détroit, au port de Douvres, engagé lui aussi dans un programme de développement portuaire à horizon 2013/2015.

Ce programme, très cohérent avec le projet Calais Port 2015, nous permet de dire que Calais restera dans l'avenir le principal partenaire du port de Douvres si nous savons nous adapter. Calais Port 2015 nous permettra, grâce aux nouveaux espaces créés, de mettre en place les équipements nécessaires pour offrir aux clients des compagnies maritimes des choix de pré et de post-acheminement alternatifs à la route. Je pense, bien entendu, au rail et au ferroulage.

Calais Port 2015 permettra également de diversifier les activités portuaires au-delà du transmanche en s'impliquant dans le développement du cabotage maritime transeuropéen. Nos accords de partenariat avec les ports de Tanger et d'Algésiras confirment cet engagement qui débouchera sur des activités de groupage et de dégroupage de marchandises venant par exemple du sud de l'Europe à destination de la région Nord - Pas de Calais ou de la Grande-Bretagne, une stratégie de développement que nous mettons depuis plusieurs années en œuvre avec une forte participation dans les grandes manifestations internationales permettant de promouvoir nos installations et nos potentialités. Calais a bâti son développement sur un concept fort de port rapide s'appuyant sur trois atouts majeurs :

- la fréquence des départs ;

- la qualité des accès ;
- la fluidité du passage vers la Grande-Bretagne.

Il faut que ces caractéristiques demeurent pour assurer à nos clients un excellent service, indispensable pour maintenir notre statut de 1<sup>er</sup> port d'Europe continentale pour le trafic roulier, de 4<sup>e</sup> port français pour le trafic des marchandises et de 1<sup>er</sup> port français pour le trafic des passagers.

Je tiens beaucoup à développer devant vous quelques éléments concernant l'adhésion de l'ensemble de nos collaborateurs au projet Calais Port 2015 et je souhaite ici me féliciter de leur présence très nombreuse à chaque réunion du débat public depuis la séance inaugurale à Calais le 18 septembre dernier, une adhésion qui se traduit également très concrètement au plan des Ressources humaines du port de Calais par une évolution acceptée et accompagnée des métiers, des métiers qui évoluent et le devront encore pour mettre en adéquation les besoins du Port 2015 avec ce qui existe aujourd'hui.

La recherche de la polyvalence fait partie des axes de réflexion. Pour préparer ces mutations, un accord de Gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC) est en cours de négociation. Cet accord tient compte des métiers stratégiques, ainsi que des métiers à développer pour garantir un fonctionnement moderne des nouvelles installations. Les effectifs seront formés aux nouvelles technologies applicables au projet Calais Port 2015, le renforcement des compétences dans les domaines de la maintenance, la sûreté et l'exploitation sera l'axe majeur des plans de formation des années à venir. Les méthodes de travail, les rythmes de travail, ainsi que les effectifs seront étudiés dans un observatoire des métiers mis en place pour anticiper les évolutions et permettre de répondre à toute augmentation des besoins.

La Chambre de commerce et d'industrie de Calais a intégré de manière volontariste de nombreuses problématiques liées à l'environnement.

Son adhésion à l'association Ecoports il y a déjà deux ans et sa démarche de labellisation PERS (Port environmental review system) en cours viennent renforcer cet engagement. À ce sujet, je voudrais préciser que la labellisation Ecoport est à nos yeux la première étape nécessaire pour atteindre d'autres certifications environnementales. Pour ce qui concerne notre labellisation Ecoport, nous avons reçu il y a quelques semaines (fin du mois d'août) une évaluation de notre système de management « qualité environnement » qui nous indique que 93 % des critères requis sont satisfaits et que notre labellisation peut sereinement être envisagée pour début 2010.

Le projet Calais Port 2015 participe donc à créer les conditions d'une accélération de ce processus d'amélioration permanente des qualités environnementales du port qui répond déjà, par exemple, aux exigences imposées dans le domaine du traitement des eaux. En quelques années, nous avons mis en œuvre trois décanteurs géants déjà opérationnels. Les travaux pour l'installation d'un quatrième décanteur, puis d'un cinquième, vont débiter très rapidement, l'investissement total correspondant à une somme de 10 millions d'euros.

J'aimerais maintenant évoquer quelques exemples sur des études et réflexions en cours ou planifiées :

- L'intégration des énergies renouvelables dans les terminaux du Port Calais 2015 : cela passe par une démarche HQE pour l'ensemble des bâtiments (solaire, éolien domestique, pompe à chaleur...) mais également par le déploiement de systèmes expérimentaux de récupération de l'énergie cinétique des millions de véhicules en transit (on connaît déjà les systèmes installés sur les véhicules hybrides qui permettent de récupérer l'énergie cinétique produite par la masse du véhicule en mouvement lorsqu'il y a décélération). Pour ce qui nous concerne, il s'agirait plutôt de récupérer l'énergie cinétique produite par le passage de véhicules sur des capteurs permettant sa transformation en énergie électrique.
  - o Tous ces systèmes devraient permettre, à terme, de baisser considérablement les besoins d'apports énergétiques du terminal transmanche.

- Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre des navires en escale et donc limiter l'empreinte carbone du port, nous étudions l'alimentation électrique bord à quai pour les navires de commerce et les câbliers (installation déjà en œuvre pour les remorqueurs).
  - o À noter que cette technologie est aujourd'hui inadaptée pour les ferries dont les escales sont trop courtes (moins d'une heure).
- En revanche, nous suivons avec intérêt les solutions expérimentales mises en œuvre dans le port américain de Long Beach pour la récupération et le traitement des fumées des navires à quai. Ces « *smoke socks* » pourraient apporter une réponse aux besoins des opérateurs maritimes qui, lors d'escales courtes de l'ordre de la demi-heure, ne peuvent pas stopper complètement leurs machines.
- Je rappellerais enfin, au plan environnemental, le pari ambitieux du report modal de la route vers le fer. Nous venons de lancer une étude de marché sur les potentialités de développement de trafic ferroviaire au port de Calais. Un report modal que nous pourrions réussir à Calais grâce à la fois
  - o aux volumes de trafic que nous traitons (et que nous traiterons demain) ;
  - o aux nouvelles surfaces de terre-pleins dont nous disposerons, comme je l'ai déjà indiqué précédemment.

Le projet que nous avons proposé et qui est désormais porté par l'ensemble de la région Nord - Pas de Calais a été qualifié par le secrétaire d'État aux Transports, Monsieur Dominique Buisserreau, de « *raisonnablement ambitieux* ». Raisonnablement ambitieux puisqu'il répondra, dans un premier temps, aux besoins immédiats des opérateurs transmanche, mais il pourra ensuite s'adapter au fil des prochaines décennies aux évolutions des modes de transport que nous serons amenés à connaître et à accompagner. Raisonnablement ambitieux puisque la réalisation de la première phase des travaux devrait correspondre à un investissement d'environ 400 millions d'euros (un des rares projets portuaires français équilibré sur le long terme), montant à mettre en rapport d'autres chiffres :

- durant les dix dernières années la concession portuaire a investi 180 millions d'euros pour adapter le port existant et pour réaliser de nouveaux équipements (40 millions d'euros ont été dépensés, par exemple, pour réaliser le poste 9) ;
- en comparaison, voici quelques chiffres d'investissements en cours dans le domaine portuaire :
  - o TangerMed :
    - lancement en juin dernier des travaux de la seconde tranche des travaux de TangerMed : un investissement de 825 millions d'euros pour les travaux portuaires et de 320 millions d'euros pour les équipements,
    - au total, le projet de TangerMed (y compris infrastructures routières et ferroviaires) représentera un investissement total de 4 milliards d'euros ;
  - o Port 2000 au Havre :
    - une première phase réalisée de 1,2 milliard d'euros et 700 millions d'euros d'investissement d'ici 2013,
    - un investissement total d'environ 2 milliards d'euros ;
  - o la commande de deux ferries de la compagnie P&O Ferries correspond à un investissement de 360 millions d'euros ;
  - o le projet du port de Douvres correspond à un investissement de 400 millions de livres, soit environ 500 millions d'euros.

J'aimerais maintenant terminer mon propos en mettant en perspective notre projet de développement portuaire et les exigences que nous nous sommes fixées en matière de développement durable lors de nos réflexions. Calais Port 2015 s'inscrit bien dans cette dynamique, tant au plan environnemental qu'au plan économique et au plan humain. Notre souhait de maintenir et de développer les retombées économiques générées par le port de Calais est un élément dans cette démarche de développement durable.

Si je considère les préconisations de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement qui conseille « un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs », je peux affirmer que notre projet répond à cette exigence grâce à son impact limité sur les milieux naturels, à sa flexibilité et à son adaptabilité. Merci. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup, Monsieur le Président. Y a-t-il, de la même façon que tout à l'heure, des commentaires, des questions, des réactions, soit de la part du maître d'ouvrage, soit dans la salle, soit dans la salle à côté ?

**M. PUISSESSEAU.**- J'ai un grand regret parce que je surveillais l'écran du coin de l'œil tout en regardant mes notes et j'espérais vraiment que vous alliez voir cet engin, ce dispositif, qui est expérimenté à Long Beach ; vous auriez vu vraiment que le port de Calais, dans le cadre du projet Calais Port 2015, fait attention à tous les risques de pollution. Vous auriez pu voir qu'au-dessus de certains bateaux, un énorme entonnoir aspire les fumées des bateaux en escale. Je regrette vraiment que vous ne l'ayez pas vu. J'espère que nous pourrons, lors d'un prochain débat, le montrer, car c'est très intéressant et cela montre bien notre désir d'avoir un port exemplaire, comme le disait Madame le Maire.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Nous avons retenu qu'il y avait des chaussettes à fumée. On vous croit sur parole que cela existe. (*Projection d'une photographie de « smoke sock ».*)

Avez-vous des commentaires sur ce que M. le Président Puisseuseau a présenté avec beaucoup de fougue ? (*Aucun.*) Je vais demander au troisième intervenant, M. Soubry, de venir. Il a rédigé avec ses collègues le cahier d'acteur n° 9 qu'il va nous présenter dans un instant.

**M. SOUBRY.**- Merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, quelques mots pour resituer ce qu'est un Conseil de développement. Ce sera très rapide. Je l'ai présenté de manière détaillée en page 2 du cahier d'acteur. C'est une représentation de la société civile qui a été imaginée dans le cadre de la loi Voynet. La composition en est déterminée par la Communauté d'agglomération. Nous avons quatre collèges pour 58 membres, originaires des activités économiques et sociales, des organismes à caractère familial, éducatif, culturel et sportif, des autres secteurs de la vie associative et des personnalités qualifiées.

Sur le plan des objectifs de ce Conseil, il s'agit d'apporter un avis ou une analyse sur tous les problèmes de développement durable ou sur les projets que peut porter la communauté. Nous pouvons être saisis par la Communauté, nous pouvons aussi nous autosaisir lorsque nous estimons qu'un problème est particulièrement important et que nous souhaitons apporter un éclairage et des points de réflexion pour les élus. Sur la méthodologie pour préparer ce grand débat public, nous avons eu deux réunions thématiques sur ce thème avec les membres du Conseil, une en juin et une début septembre. J'ai fait la rédaction ; j'espère qu'ils me pardonneront mes petites erreurs le cas échéant, les petites coquilles qui pourraient rester. Ce Conseil de développement n'exonère en aucun cas les membres du Conseil de produire leur propre cahier d'acteur ; c'est, au contraire, nettement recommandé.

Comme nous avons une entrée générale sur le problème, je ne vais pas vous citer de chiffres ou très peu et je vais plutôt prendre le Port 2015 sur une entrée différente.

Quand j'ai rencontré la Commission et son Président en juin, il nous a demandé -cela devait être un peu une boutade- si nous pensions que les Calaisiens au sens général, le territoire, vont adhérer à ce projet, car c'est tout de même un gros projet et, sans adhésion, qu'est-ce que cela va donner ? Je vais vous rassurer, mais je suis persuadé que vous en aviez déjà conscience, ne serait-ce que par la fréquentation des réunions publiques : le port est inscrit dans la culture du Calaisis. Le port de Calais n'est pas neuf, ce n'est pas un ovni. Je ne vais pas reprendre dans le détail l'historique fait dans la plaquette de la Région : 944, le vieux Paradis, les débuts du transmanche, le bassin Ravisse c'est-à-dire la mise à niveau dans les années quatre-vingts... Le port a toujours vécu ; cela fait partie de l'histoire des Calaisiens. Quand on se promène à la plage, imaginez qu'il n'y ait plus de bateaux du jour au lendemain ; qu'est-ce que ce serait, pour les touristes aussi d'ailleurs ? Le Port de Calais 2015 est donc dans la culture des habitants du Calaisis. Il est aussi intéressant parce que c'est une dynamique. On a besoin d'être porté par un projet. Si vous prenez la presse -je l'ai encore prise hier, P&O, etc.-, on a l'impression qu'on n'est confronté qu'aux difficultés. Je crois qu'on a vraiment besoin, dans le territoire de Calais, d'avoir des perspectives et des choses dans lesquelles on peut croire. Croire ne veut pas dire croire béatement. Il est bien entendu, et je parlerai de l'emploi après, que ce n'est pas Calais Port 2015 qui réglera tous les problèmes d'emploi du Calaisis, mais cela peut en gérer une partie. C'est aussi dans la culture du Calaisis, parce que Calais Port 2015 n'est pas nouveau. Pour ceux qui travaillent autour de ces affaires, on en parle, de mémoire, depuis 2002 ; c'est donc déjà intégré dans la réflexion générale.

L'échéance est-elle vraiment 2015 ? On parle toujours de Calais Port 2015 mais il ne faudrait pas tout jauger à l'aune de 2015 ; on travaille pour 2030, 2040, on est projeté dans le temps et on aura des enjeux à gérer, ceux de l'évolution des techniques, ceux de l'évolution du fret, etc. On arrive près de la phase d'opérationnalisation, l'essor qui avait été fait par la Chambre de commerce et d'industrie 2002 et, maintenant, on le sent bien au travers de tout ce remue-ménages, cette mobilisation des acteurs, l'appropriation que s'en est fait la Région, j'espère que c'est sur les rails et que l'on est parti pour l'avenir.

Le Conseil de développement a fait une entrée - c'est sa principale entrée : l'impact sur l'emploi. Je ne vais pas rappeler la situation du Calaisis, on en a déjà parlé, mais on souffre cruellement. Si on laisse le port dans l'état, c'est fini ; je ne vois pas pourquoi les bateaux qui ne peuvent pas accoster dans un port continueraient à venir dans ce port. Cela veut dire que non seulement la prospective n'est plus possible, mais même les emplois actuels, quelque part, sont menacés si l'on ne fait rien.

Quel type d'emplois ? On a repéré deux masses d'emplois.

Premièrement, les emplois portuaires. Comment fait-on pour développer de l'emploi ? Il faut d'abord que les infrastructures soient assez dimensionnées et correspondent aux attentes pour que dans 20 ans, 30 ans, on puisse encore s'appuyer sur le port. Il faut aussi que les marchés se développent ; si c'est pour rester sur une jauge actuelle dans un équipement surdimensionné, on n'aura rien gagné. Il faut enfin travailler sur la qualification des demandeurs d'emploi du Calaisis ou des salariés du Calaisis. La notion de Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences sera particulièrement importante ; le président Puissesseau nous en parlait.

Le Conseil de développement, au travers du projet tel qu'il est présenté à l'heure actuelle, pense que sur le plan de l'infrastructure, ce projet est dimensionné, adaptable, évolutif et permet une certaine polyvalence, ce qui lui permet de s'adapter aux évolutions que l'on commence déjà à percevoir sur le plan des flux, sur le plan des équipements, et aux évolutions que l'on découvrira, parce que tout va très vite maintenant, dans les 10 ans à venir, donc une structure dimensionnée pour l'avenir. Si on est dimensionné pour l'avenir, il faut quand même aller chercher les marchés. Les membres du Conseil de développement, mais cela a été évoqué par d'autres, parlent de croisière, de cabotage, donc une diversification des possibilités. Nous tenons à ce que cette diversification ne soit pas pensée simplement sur le port de Calais. Peut-on travailler uniquement Port de Calais ou faut-il travailler sur une surface portuaire de la région Nord - Pas de Calais, c'est-à-dire une cohérence

entre Dunkerque, Calais, Boulogne et le tunnel ? C'est cette cohérence qui permettra de trouver de nouveaux marchés.

Je crois qu'il n'y a pas que l'étranger, il y a aussi les marchés régionaux. Les membres du Conseil qui participent aux travaux du Conseil économique et social régional, pour lequel les questions maritimes ont été évoquées, font état de pratique du tissu économique régional qui n'a pas vraiment intégré le fait qu'on avait déjà des ports ; je crois que c'est une dimension à intégrer dans la réflexion : non seulement l'étranger mais la région se mobilise pour utiliser les services qui vont lui être offerts.

Deux points de vigilance : développer une politique volontariste et agressive pour la promotion de l'équipement mais aussi de l'environnement ; les ressources touristiques, on en parlera un peu après, on ne vend pas un équipement avec un quai de tant de mètres, je crois qu'il faut arriver à vendre une région tout entière.

Deuxièmement, les emplois liés aux activités de l'hôtellerie, de la restauration et du tourisme. On sait bien que la vocation première du port est le ro-ro, le trafic en l'état routier comme maintenant ; on est toujours sur un flux remarquable. Bien sûr, il faut renforcer l'activité et l'attractivité par rapport à cette activité de fret, de transport, mais il ne faut pas oublier qu'on a, dans la ville centre, Calais, et tout autour du Calaisis, toute une ressource dans le domaine du tourisme, dans le domaine de la restauration et dans le domaine de l'hôtellerie.

Nous sommes particulièrement attentifs à la situation actuelle ; maintenant, la connexion entre le port et la ville se réduit vraiment à la plus simple expression ; il y a une espèce de *no man's land* entre le centre urbain et le port. C'est ce lien qu'il faut rétablir.

On a vu depuis quelques mois apparaître, porté par la Communauté d'agglomération et par la mairie, le pôle d'excellence territoriale qui développe une attractivité entre le pont Asfeld, le bassin de plaisance, le bassin Carnot ; on voit donc apparaître un projet dans lequel l'agglomération va vers le port. Bien sûr, ce sera un point de vigilance que le Conseil a mis, mais Madame le maire, l'autre jour, et Monsieur le Président de l'Agglomération l'ont évoqué, pour l'instant, on est au niveau du projet et il est urgent de donner du contenu, de telle façon qu'il y ait un phasage avec les travaux qui seront menés dans le cadre du port Calais 2015. On va vers le port mais il faut que le port aille vers nous aussi, c'est-à-dire qu'il faut que les passagers, les touristes qui empruntent les services du port arrivent sur le Calaisis. Or, sur les plans présentés, même si ce n'est que le début du combat, il nous semble que le lien entre le port et la ville n'est pas évidemment perçu.

Boulogne a inauguré ses installations portuaires il y a une quinzaine de jours et, dans la presse, à part la photo de l'inauguration, il y avait aussi la photo de la signalisation routière qui attendait les touristes à la sortie du port : « *Autoroute A16* ». Il ne faudrait pas que cela arrive sur Calais. Je l'ai dit sous forme de boutade lors de la séance de Marck, on s'attend tout de même à ce que certains touristes et certains passagers, le plus possible, s'arrêtent, viennent manger à Calais s'ils n'ont pas beaucoup de temps, profitent des équipements de l'agglomération s'ils en ont un peu plus et, s'ils ont encore plus de temps, restent, une chambre d'hôtes sur Fréthun, les aménagements touristiques qui entourent le Calaisis... Il faut faire attention de ne pas perdre cette clientèle potentielle.

Un point de vigilance est que le schéma de circulation tel qu'il apparaît dans le projet actuel attire les passagers vers la desserte autoroutière. Il est nécessaire de renforcer un lien logique et direct avec la cité. Une réflexion sur une desserte par des modes doux doit être engagée, comme elle l'est pour la desserte de la gare TGV.

Une petite mention sur les emplois liés à la construction du port. Je ne m'étendrai pas, puisque j'en ai parlé tout à l'heure. Je veux simplement rappeler que nous souhaitons qu'une vigilance soit portée aux clauses d'insertion et que les personnes formées, qui travailleront dans le cadre de Calais Port 2015, soient aussi accompagnées dans la sortie de cet emploi.



Je ne vais pas vous étonner mais un des gros thèmes de discussion du Conseil était lié au fait que ce n'était pas seulement un projet de port et que si l'on ne faisait que du transport maritime sans penser au rail, cela n'irait pas très loin. Nous avons eu, lors de la réunion de Marck, quelques précisions sur le doublement de la voie entre Calais et Dunkerque notamment mais ce qui nous est présenté sur le plan de la liaison entre le port et le réseau ferré nous paraît vague et mérite de trouver du contenu. Je n'insisterai pas car ce point a largement été évoqué aujourd'hui.

Le débat public sur Calais Port 2015 se terminera au mois de novembre mais après cela tout commence. Nous estimons indispensable que la réflexion se poursuive après le débat public. On voit bien que de la cohérence et de l'articulation s'installent. On entend les interventions des uns et des autres, on sent quand même un accord global sur l'économie générale du projet, chacun apportant ses réflexions, ses points de vigilance, des contributions vraiment très intéressantes et très spécialisées. Ce débat doit continuer. Nous avons déjà repéré des thèmes sur lesquels nous continuerons à réfléchir :

- Quelle stratégie peut-on développer entre la zone portuaire et les zones de développement économique autour de l'agglomération ?
- L'impact du stationnement, notamment pour le transport de matières dangereuses ; cela ne vous étonnera pas parce qu'un certain nombre de membres du Conseil sont Calaisiens.

En conclusion, parce que l'activité maritime au sens large est ancrée dans la culture du Calaisis, parce que le projet est de nature à maintenir et à développer l'emploi, parce qu'il est porteur d'une dynamique fédératrice et mobilisatrice, parce qu'il peut changer profondément et durablement l'image du Calaisis, le Conseil de développement apporte un soutien déterminé au projet Calais Port 2015, mais il reste attentif, mobilisé, pour s'assurer de la qualité des options retenues, de leur durabilité, tant sur le plan de l'environnement que sur celui de la société.

Je veux simplement ajouter que je vais proposer au Conseil de développement, qui compte déjà trois commissions, de mettre en place une commission spécifique « Calais Port 2015 » dès que Calais Port 2015 sera acté, ce qui, j'espère, ne manquera pas d'arriver. Merci, Monsieur le Président. (*Applaudissements.*)

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci. Je crois que cette présentation, une nouvelle fois, était très claire. Avez-vous des réactions, soit du côté maître d'ouvrage, soit parmi les participants à cette réunion de ce soir ?

Je sais que celui ou celle qui voudrait prendre la parole va être mal vu parce qu'il est tard, mais si vous voulez dire quelque chose, ne serait-ce que pour faire plaisir à M. Soubry qui avait l'inconvénient de passer en dernier dans le tirage au sort...

**Mme BOUCHART.**- Quelques mots pour remercier le Président du Conseil de développement, et j'en profite pour remercier le Président de la Chambre de commerce et d'industrie, pour vous rassurer sur quelques points et vous encourager à continuer.

Je précise que le Conseil de développement est une commission sans élu ; le Président demande à réunir le Conseil de développement et les élus n'ont pas le droit de participer au dispositif. Cela me permet de vous répondre ce soir pour vous rassurer sur le lien fort entre le port et la ville qui va se mettre en place pour plusieurs raisons. D'abord, parce que nous avons une nouvelle gouvernance et, à partir de là, parce que nous fonctionnons en relation étroite avec l'ensemble des acteurs du territoire à travers diverses réunions dont la première, Calais Promotion, qui regroupe l'Agglomération, la Ville, Eurotunnel, la Chambre de commerce et d'industrie, la Communauté de communes de la région d'Audruicq et les partenaires socio-économiques qui souhaitent venir nous rejoindre. Ce dispositif fonctionne une fois par semaine ; il se réunit en codirection pour avancer sur la stratégie du territoire.

Ensuite, dans le dispositif, j'ai parlé de l'étude d'urbanisme ; cette étude est importante puisqu'elle va déterminer la stratégie à partir de Calais, le port et donc les zones de développement qui tournent sur le territoire de la ville de Calais.

Concernant le jalonnement, puisque vous en avez parlé tout à l'heure, sachez qu'il y a eu une première réunion mercredi dernier, une commande de la Ville sur l'ensemble du jalonnement de la ville de Calais. Cette première réunion du compte rendu de l'étude a été vue et étudiée avec un représentant de la Chambre de commerce, de l'UMI puisque les hôteliers et restaurateurs sont également associés, de Calais Grand centre, ainsi que les élus de la Ville. À côté, une étude complémentaire est en cours sur le jalonnement touristique.

Il y a également l'étude portée par la Communauté d'agglomération du Calaisis sur l'excellence territoriale, qui est un projet ambitieux, qui doit se faire de paire et de très près avec l'ensemble des élus de la ville et c'est ce qui est fait actuellement ; pour vous rassurer, ce sont bien évidemment les collectivités qui vont payer. Il est bien évident qu'après, lorsque l'étude est faite, encore faut-il mettre en œuvre et, derrière, une addition tombe. Il s'agit d'un projet ambitieux composé d'un espace congrès, la partie d'urbanisme, tout ce qui est logement, mais aussi tout ce qui est attractivité touristique. Ce projet ne peut pas vous être présenté en l'état parce qu'il est en phase d'étude. Voilà pour les quelques messages que je voulais vous faire passer ce soir.

Il faut, bien évidemment, interroger, interroger et encore interroger le Conseil de développement, il a son utilité. Si, à l'occasion, vous le souhaitez, nous pouvons aussi vous recevoir à Calais Promotion, au milieu d'une codirection, pour que vous puissiez avoir une vision plus large, en dehors des questions posées par l'agglomération du Calaisis.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci beaucoup. Avez-vous d'autres déclarations, explications, commentaires, questions ? (*Aucune.*) J'ai une question, parce que nous avons fait remarquer des absences. Or, notre territoire d'investigation pour la Commission particulière s'étend, je vous le rappelle, jusqu'à Douvres. Où est Douvres ? Nous avons un peu travaillé la question et avons quelques espoirs. Je voudrais interpeller une de nos collègues, Madame Patricia BROSSIER. Pourriez-vous nous faire le point sur nos relations avec nos collègues anglais ?

**Mme BROSSIER.**- Nous sommes allés à Douvres au mois de juin. Nous avons rencontré le port de Douvres, P&O et Dover District Council. Ces trois acteurs nous ont parlé de leurs projets sur Douvres. Nous avons eu la confirmation la semaine dernière que le port de Douvres préparait actuellement un cahier d'acteur, ainsi que P&O. Ces deux cahiers d'acteurs seront présentés le 5 novembre - nous l'espérons - à la réunion Eurotunnel.

**M. TENIERE-BUCHOT.**- Merci. Je voulais donner ce point d'information parce que nous essayons de faire participer tout le monde ; c'est notre rôle. Il y a le barrage de la langue, au-delà de la distance qui n'est pas très longue entre Douvres et Calais, et la présentation rend plus timides nos interlocuteurs, mais je crois que nous trouverons des solutions pour qu'ils ne le soient pas.

Avant de nous quitter, je voudrais remercier tous ceux qui ont pris la parole, et ils ont été nombreux, bien entendu, l'estimable table du maître d'ouvrage qui est séparée par une grande distance ce soir, qui a beaucoup participé, et les auteurs des cahiers d'acteurs qui se sont donné le mal non seulement de les écrire mais de les présenter. Je voudrais rappeler que la prochaine réunion se tiendra lundi prochain, 12 octobre, à la même heure, au port de Dunkerque. De nouveau, ce sera une réunion thématique, c'est-à-dire une présentation par le maître d'ouvrage de son chapitre n° 4 qui porte essentiellement sur l'environnement. Cela ne veut pas dire que les réactions des participants, de la salle, ne s'intéresseront qu'à cela mais notamment à cela ; on pourra, bien entendu, élargir, comme c'est le cas à chaque fois. On vous espère fidèles et nombreux à cette prochaine séance. Je pense que nous pouvons maintenant nous rafraîchir.

*La séance est levée à 22 heures.*