

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015



Le compte rendu du débat public Calais Port 2015

21 décembre 2009



établi par la Commission particulière du débat public (CPDP)

www.debatpublic-calais-port2015.org

Cadre juridique du débat public

Le débat public autour du projet d'extension du port de Calais s'est officiellement achevé le 24 novembre 2009 à minuit, conformément à la décision N° 2009 / 35 / EPC / 5 de la Commission nationale de débat public lors de sa séance du 1er juillet 2009.

Voici les principaux textes juridiques qui régissent la fin du débat public et ce qui s'ensuit :

Etape 1 :

La remise du compte rendu du Président de la Commission particulière du débat public (CPDP)

• **Décret n° 2002-1275 (22.10.2002), titre I^{er}, chapitre II, article 7, alinéa V**

(...) Le président de la Commission particulière élabore le compte rendu du déroulement du débat et l'adresse à la CNDP de telle façon que le bilan dressé par le président de la Commission nationale puisse, ainsi que le compte rendu, être publié dans un délai de 2 mois à compter de la date de clôture du débat.

Etape 2 :

L'élaboration d'un bilan par le Président de la Commission nationale de débat public (CNDP)

• **Code de l'environnement, article L 121.11, 3^e alinéa**

(...) Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public publie un compte rendu du débat et en dresse le bilan.

Etape 3 :

Décision du Maître d'ouvrage concernant le projet

• **Code de l'environnement, article L 121.13**

Lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. (...)

	1. Introduction	
	1.1 La problématique de développement du trafic transmanche, du Calaisis, de la Côte d'Opale et de ses quatre ports	5
	1.2 La nouvelle responsabilité portuaire du maître d'ouvrage (la Région Nord-Pas de Calais), les rôles présents des chambres de commerce et leur avenir	9
	1.3 La position régionale, nationale, et européenne de Calais, les liens des quatre ports avec les réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux. Forces et faiblesses de Calais	10
	1.4 La sortie de crise espérée et les prévisions de trafic (voyageurs, fret, industriel) et les prévisions d'activité	13
	2. Préparation et déroulement du débat	
	2.1 La préparation d'un débat public à Calais	15
	2.2 Les prises de contacts	18
	2.3 Le lancement officiel du débat	27
	2.4 La logistique du débat	27
	2.5 Le déroulement du débat	29
	3. Principaux reflets du débat	
	3.1 Les caractéristiques géographiques, historiques, et socioéconomiques du projet Calais Port 2015	33
	3.2 Environnement, cadre de vie, divers usages liés au projet, développement durable	37
	3.3 Acceptabilité, utilité, calendrier et opportunité du projet	41
	4. Quelques enseignements tirés du débat	
	4.1 Propos introductifs	45
	4.2 Les aspects spécifiques du projet	47
	4.3 Aspects environnementaux	48
	4.4 Gouvernance et financement	49
	4.5 Considérations générales de synthèse	51
	5. Annexes	53



1. Introduction

1.1 La problématique de développement du trafic transmanche, du Calaisis, de la Côte d'Opale et de ses quatre ports

Le port de Calais est l'un des leaders européens dans le domaine du transport de passagers et du fret accompagné⁽¹⁾.

La Région Nord - Pas de Calais, qui est propriétaire depuis 2007 des ports de Boulogne et de Calais, vient de soumettre au débat public un projet d'extension du port de Calais "ambitieux et raisonnable".

Celui-ci doit permettre à la fois d'accueillir des navires de taille plus importante et en plus grand nombre, de faire évoluer la répartition modale en matière de transport au bénéfice du ferroviaire, de donner à la ville de Calais l'opportunité d'une nouvelle alliance avec le port, et de relancer un dynamisme pour l'implantation de nouvelles activités.

Ce projet dont l'estimation est de 400 millions d'euros, consiste à améliorer les capacités nautiques en réalisant une nouvelle digue, et à créer de nouveaux terre-pleins qui permettent une augmentation du trafic, une réception de nouveaux services comme la manutention de conteneurs..., et une adaptation du réseau ferroviaire.

Il est présenté comme une condition indispensable de développement pour le port de Calais.

Dans la suite de cette introduction, vont être présentées les éléments de contexte qui situent les enjeux socio-économiques d'un tel projet.

A propos du trafic transmanche

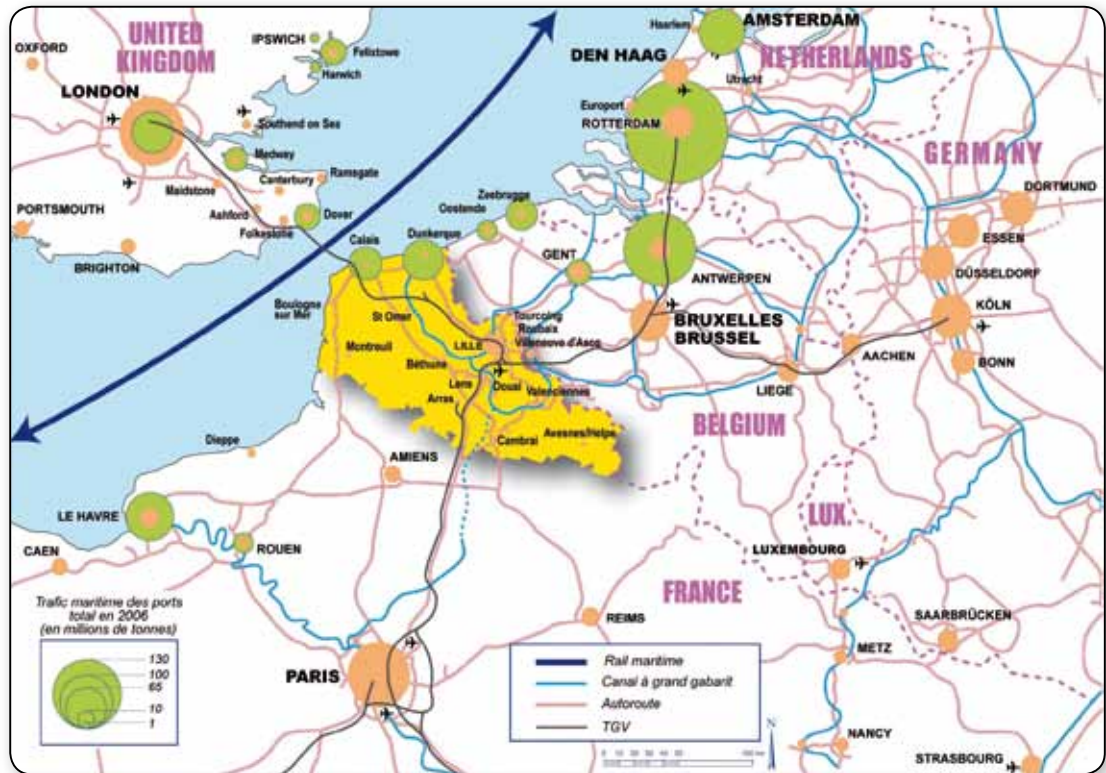
La Manche, qui sépare l'Angleterre du continent, connaît une activité très forte, que ce soit comme voie maritime ou comme siège d'un tunnel. Plus précisément dans le domaine maritime, elle est à la fois un lieu de transit vers les ports de la Mer du Nord, et à la fois un espace de traversée entre la France et le Royaume Uni.

Les deux illustrations jointes, issues du Dossier du débat, montrent clairement la structuration des équipements portuaires qui bordent ce détroit.

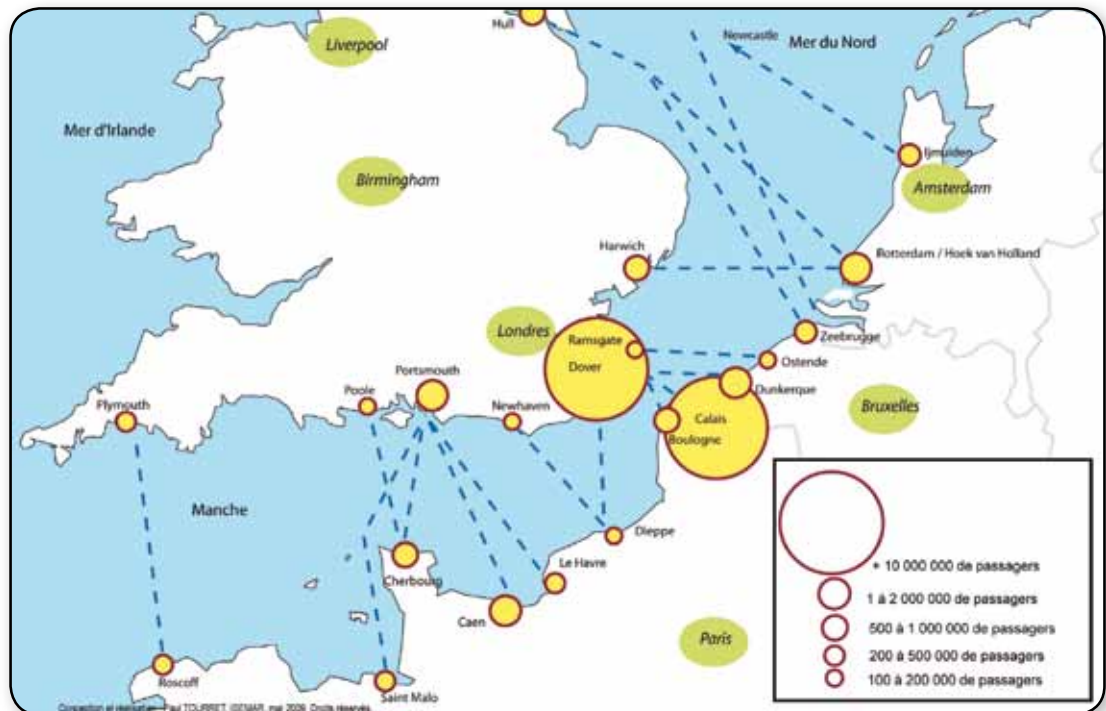
1 - La marchandise reste sur le camion avec chauffeur.

Dans ce trafic de traversée de la Manche, la Côte d'Opale, de Boulogne à Dunkerque, occupe une place privilégiée du fait de sa proximité avec la côte

anglaise et de la présence des 3 ports maritimes, Boulogne, Calais, Dunkerque, ainsi que celle du port "sec" que constitue le tunnel sous la Manche.



Les trafics de passagers entre le continent et la Grande Bretagne⁽²⁾. [page 48 du dossier du débat]



Le trafic maritime des ports du Range Nord-Européen. [page 34 du dossier du débat]

2 - Les trafics transmanche peuvent être subdivisés en trois zones : la Bretagne / Manche Ouest, détroit, la mer du Nord. Le détroit comprend les trois ports de Boulogne-sur Mer, Calais et Dunkerque, et le Tunnel. La mer du Nord comprend tous les ports de Benelux. La Bretagne / Manche Ouest capte principalement des trafics locaux ou des trafics passant par l'autoroute des estuaires et destinés à l'ouest de l'Angleterre. Les trafics transitant par les ports du Benelux reflètent le poids logistique et industriel des territoires et portent sur du fret en majorité non accompagné (remorques seules ou conteneurs); de moins en moins de voyageurs. La prééminence du détroit est évidente au sein des relations transmanche. Le détroit offrait au cours des dernières années une soixantaine de départs par jour dans ces ports maritimes (dont environ 50 via Calais) ainsi que 50 départs de services de navettes par le Tunnel.

Ces ports représentent un poids économique considérable, comme le montre le tableau ci-dessous :

Traffic transmanche 2008	Passagers (en milliers)	Véhicules de tourisme (en milliers)	Poids Lourds (en milliers)	Marchandises (mt = milliers de tonnes)	Traffic complémentaires spécifiques (mt = milliers de tonnes)
Dunkerque	2 203	675	580	12 700	Commerce hors transmanche: 45 000 mt dont 215 000 conteneurs
Boulogne-sur-Mer	59 3	246	-	-	Commerce hors transmanche : 524 mt Pêche : 35 mt
Tunnel (Navettes)	7 000	1 963	1 254	28 600	Fret ferroviaire : 1 240 mt Eurostar : 9 113 000 passagers
Calais	11 002	1 976	1 773	40 387	Commerce hors transmanche : 670 mt
Douvres	1 3 300	2 700	2 310		

Le poids économique des 3 ports et du Tunnel. [page 20 du dossier du débat].

A ce propos il est utile de rappeler les activités spécifiques de ces 4 ports, situées dans le cœur de métier.

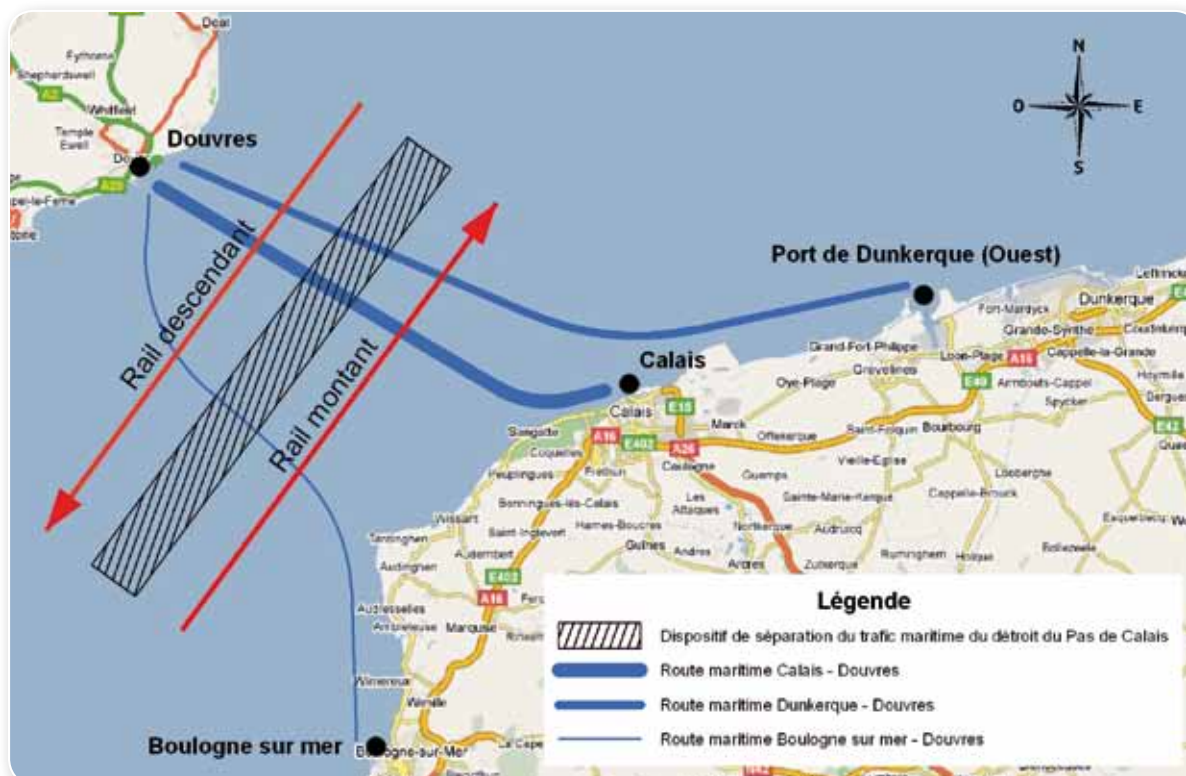
Pour Dunkerque, il s'agit des vrac solides ou liquides, ainsi que des conteneurs.

Pour Calais, c'est le transport de camions et de véhicules avec passagers.

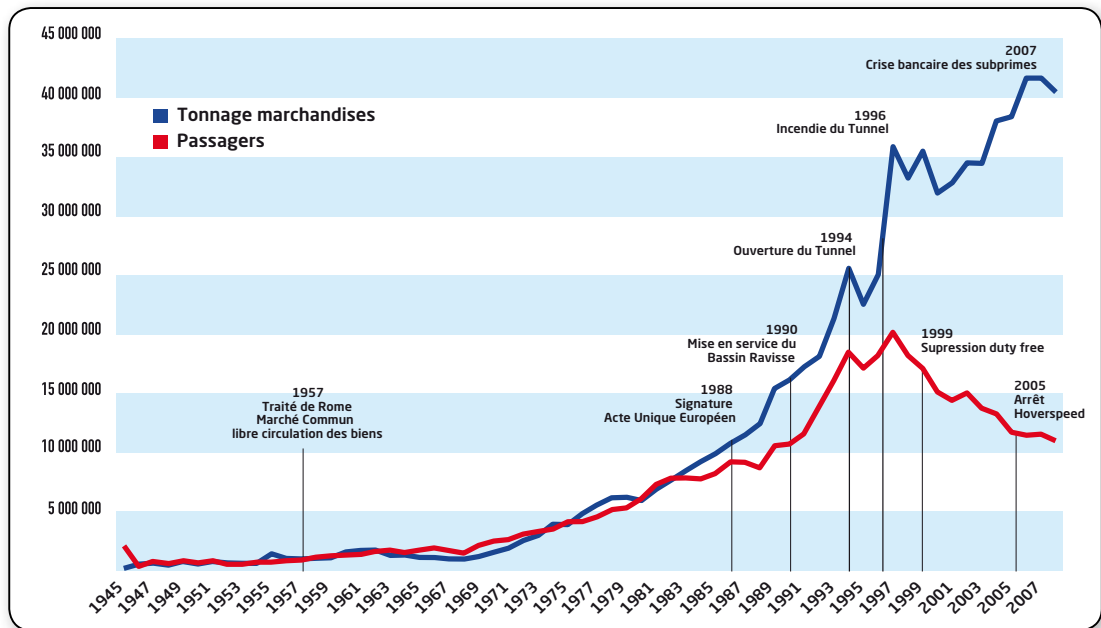
Pour le Tunnel, la véritable spécificité consiste dans le passage de trains de voyageurs (Eurostar) ou de trains complets de marchandises, sans oublier les navettes qui jouent un rôle analogue aux ferries.

Enfin pour Boulogne, il faut mentionner principalement les navires de pêche.

En revenant plus précisément au trafic transmanche, il est utile de noter l'importance de Calais, avec le port et le Tunnel. Cela s'explique aisément car Calais donne accès à la route maritime du continent vers l'Angleterre, et notamment vers la grande région de Londres.



Carte des tracés maritimes Angleterre - continent. [page 82 du dossier du débat]



Evolution des tonnages et des passagers du port de Calais, de 1945 à 2007. [page 82 du dossier du débat].

Venons-en maintenant à une brève rétrospective des trafics transmanche dans les vingt dernières années, et ce en partant de l'évolution des trafics sur le port de Calais. Comme le montre le graphique ci-dessus :

Deux événements ont marqué cette période, à savoir l'ouverture du Tunnel en 1999 et la fin du "duty free" en 1999⁽³⁾.

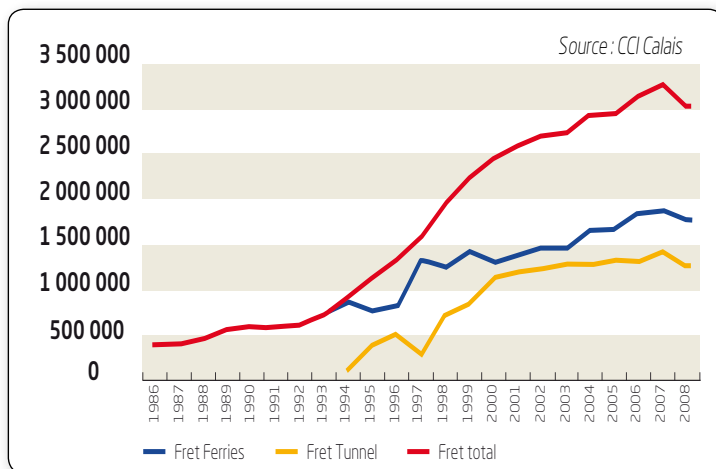
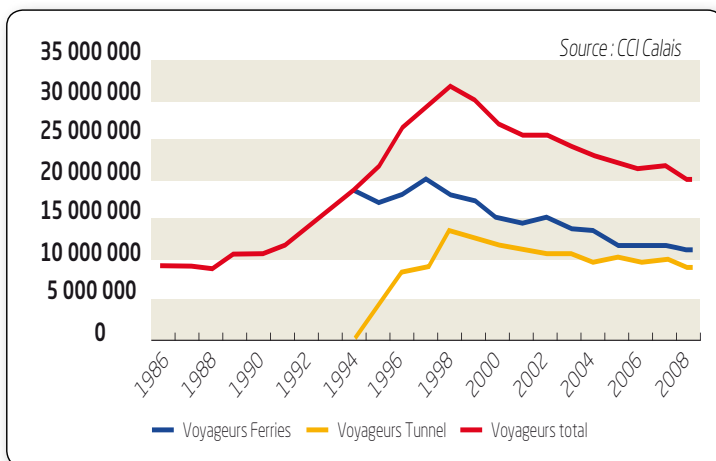
Au niveau de l'activité du port de Calais, l'ouverture du Tunnel a eu une incidence limitée, car les armateurs avaient décidé de concentrer leur desserte sur l'axe Calais- Douvres, afin d'affronter la concurrence. En effet cette desserte permet aux navires de faire 5 rotations par jour au lieu de 4 par Boulogne ou Dunkerque.

Par contre, cela a eu, semble-t-il, de fortes répercussions sur les ferries de Boulogne.

D'autre part, la suppression des "duty-free", associée à l'attrait des voyages en avion "low-cost" a conduit de façon générale pour Calais à une décroissance du trafic "passagers" (ferries ou navettes du Tunnel) entre 1998 et 2007 - de l'ordre en moyenne de 3 % par an. Toutefois ce type de trafic semblerait rentrer dans une phase de stabilisation.

Enfin durant cette même période, à Calais, le trafic "fret accompagné" a connu une augmentation globale certaine, de l'ordre de 3 % par an, avec une contribution un peu plus faible⁽⁴⁾ de la voie maritime.

On retrouve bien sûr des évolutions similaires au niveau de Douvres dont 80 % du trafic passe par Calais. En particulier, l'autorité portuaire de Douvres confirme un retour des touristes vers le ferry en 2007 et 2008, ainsi que qu'une augmentation de 50 % du nombre des poids lourds dans les 10 dernières années.



L'évolution des trafics par les ferries et le tunnel. [page 51 du dossier du débat].

3 - Cela correspondait à des recettes importantes pour les compagnies, dans les boutiques à bord des navires
4 - de l'ordre de 2 %.

1.2 Nouvelles responsabilités portuaires et perspectives à court terme

Une loi d'août 2004 sur les libertés et responsabilités locales a transféré la propriété des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais à la Région Nord-Pas de Calais avec date d'effet au 1^{er} janvier 2007.

Considérés comme formant un seul port, les sites de Boulogne-sur-Mer et de Calais sont en fait pour le moment concédés aux deux chambres de commerce et d'industrie locales, l'échéance des contrats de concession étant de 2025 pour Calais, de 2016 et 2035 (outillage) pour Boulogne-sur-Mer.

Selon la réforme nationale en cours des chambres de commerce et d'industrie, celles-ci devraient fusionner durant l'année 2010, probablement pour la totalité de la Côte d'Opale, ce qui inclut Dunkerque. Si tel n'était pas le cas, les CCI d'aujourd'hui seraient rattachées à la fin de 2010 à la Chambre régionale de commerce et d'industrie du Nord-Pas de Calais, à Lille.

La fusion avec Dunkerque ne constitue actuellement qu'une hypothèse. Du point de vue portuaire, Calais-Boulogne forment un port régional sous l'autorité de la Région, tandis que Dunkerque, ancien port autonome, est devenu grand port maritime national, sous l'autorité de l'Administration.

En 2009, le rapprochement qui date de deux ans des ports de Boulogne-sur-Mer, 1^{er} port de pêche français et Calais, champion du transmanche voyageurs et fret accompagné, n'est guère perceptible. Que ce soit au niveau des interviews individuelles, des contenus de cahiers d'acteurs, des déclarations durant les séances de débat, force est de constater que le chemin est encore long vers une vision commune.

Celle-ci est envisagée à travers la création d'une société portuaire « Boulogne-Calais » rendue possible par une loi de janvier 2006.

Cette perspective dépend cependant de plusieurs préalables non encore résolus :

- Le rapprochement de plusieurs CCI locales, sujet difficile, déjà évoqué.

- Les relations de complémentarité et de concurrence maîtrisée entre Calais et Boulogne d'une part, Calais-Boulogne et Dunkerque d'autre part. En première approximation, en fait assez peu significative, on peut voir dans les trois ports de la Côte d'Opale une complémentarité presque parfaite. A Boulogne, la pêche et la transformation du poisson ; à Calais le transport voyageurs et le fret accompagné ; à Dunkerque, le vrac industriel et les containers. En

deuxième approximation, une vive concurrence est perceptible entre compagnies de ferries présentes dans les trois ports avec des succès commerciaux variables et des situations financières parfois critiques (SeaFrance à Calais). De manière similaire, la pêche professionnelle, si elle est massive à Boulogne, existe également dans d'autres sites. Enfin des innovations dans le domaine des transports, comme Eurotunnel hier, peut-être comme le canal seine-Nord demain (auquel seul le port de Dunkerque peut économiquement se relier), peuvent constituer des modifications importantes dans les parts sectorielles de marché. En résumé, la vision commune et stratégique de l'ensemble Boulogne-Calais, si elle peut exister, reste à préciser.

- Le rapprochement décidé des ports de Calais et de Boulogne semble révéler des situations financières très contrastées entre les deux CCI concessionnaires. Une étude sur ces aspects a été confiée au cabinet Ernst & Young. Ses conclusions n'ont pas été rendues publiques durant le débat mais devraient être disponibles au moment où la CNDP indiquera ses recommandations au maître d'ouvrage. De manière très approximative mais en vue de faire progresser la réflexion, il est aisé de percevoir une situation d'endettement relativement élevé à Boulogne à la suite d'investissements probablement nécessaires mais coûteux (réhabilitation d'une ancienne zone portuaire industrielle abandonnée, en nouveau terminal transmanche). Les capacités d'emprunt de Boulogne seraient donc désormais limitées. De manière inverse, la CCI de Calais disposerait de moyens financiers importants lui permettant de faire face aux dépenses envisagées pour le projet Calais Port 2015 mais à condition que ces moyens ne soient pas employés prioritairement à compenser les demandes éventuelles que Boulogne pourrait présenter à l'occasion d'un récolement comptable brutal créé par une société portuaire unique.

- Une vision globale « Côte d'Opale » des relations financières existant entre Calais et Boulogne avec l'autorité portuaire unique qu'est aujourd'hui la Région, la comparaison avec les moyens financiers mis en œuvre ou envisagés durant la même période (2010 – 2015 – 2030) par Dunkerque, Eurotunnel et Douvres serait également bienvenue. Elle permettrait de préciser au-delà des ordres de grandeur actuels les enjeux et les risques.

Pour le moment ces ordres de grandeur (à faire évoluer en fonction des données non encore disponibles mais qui devraient le devenir à court terme) sont les suivants :

Nouvelles responsabilités portuaires et perspectives à court terme

Investissement Calais Port 2015 :	400 M€
Aménagements Boulogne :	250 M€
Aménagements Dunkerque :	350 M€
Adaptations Réseau Ferré de France (pour les trois ports) :	210 M€
Total estimé Côte d'Opale (portuaire)	1210 M€

A titre de comparaison :

Investissement Douvres Terminal 2 :	420 M€
et (rappel) Investissement total Tunnel :	15 000 M€

Ce dernier chiffre – exceptionnel car innovant – relativise les projets portuaires dont l'ensemble, Douvres compris, reste à la fois cohérent et mesuré.

1.3 La position régionale, nationale, et européenne de Calais, les liens des quatre ports avec les réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux. Forces et faiblesses de Calais.

Calais aujourd'hui : pourquoi le besoin d'un nouveau port ?

Calais et son port sont inséparables, le port est le poumon économique de la ville et a toujours su au cours du temps adapter ses infrastructures au trafic maritime, qui a toujours été croissant jusqu'à présent. Actuellement, Calais est le leader indiscuté pour le trafic fret transmanche (environ 50 départs par jour) et Calais est le 2^e port voyageurs du monde. Le port de Calais génère actuellement 12 000 emplois, directs, indirects et induits et ses retombées économiques se situent dans un cercle d'environ 50 kilomètres. En revanche, Calais souffre aussi d'un fort taux de chômage (15 % : 11 000 chômeurs) et si le port ne se fait pas, d'autres emplois seront perdus. Ce contexte est très néfaste d'un point de vue sociologique « on est souvent chômeur de père en fils », et aussi économique car Calais compte 6 000 RMIstes et le pouvoir d'achat se trouve réduit, rejaillissant sur toute l'économie locale. L'emploi reste fragile et certaines entreprises comme SeaFrance sont en grande difficulté.

Par ailleurs, les infrastructures du port ne

semblent plus adaptées pour permettre à Calais de conserver sa position de leader sur le Transmanche et pour répondre aux besoins qui vont évoluer dans plusieurs domaines :

- Le trafic fret est appelé à croître même en tenant compte de la crise économique. La plupart des prévisions font état d'une croissance modérée de 1 % par an pour les 30 ans à venir. Le trafic "voyageurs" restera important mais stable. Néanmoins, le port atteint actuellement son niveau de saturation tant au niveau des terre-pleins pour les camions en attente, que pour le réseau autoroutier qui sert parfois de zone d'attente. Il faut donc garantir la fluidité des circulations.
- L'entretien des équipements actuels perturbe le bon déroulement du trafic.
- Une nouvelle génération de navires (jusqu'à 240 m de long) va commencer à accoster en 2011, ce qui nécessite une zone d'évitement plus grande dans le port et de nouvelles infrastructures à quai. Aussi des parkings plus grands seront nécessaires

pour gérer les 180 poids lourds qui pourront être transportés par ces nouveaux bateaux à chaque traversée.

- De nouveaux trafics sont à prévoir dans une société post-Copenhague : le cabotage maritime et les autoroutes de la mer, le fret non-accompagné et les autoroutes ferroviaires. Ces diversifications sont actuellement impossibles à cause de l'absence de desserte ferroviaire sur le port, des zones de stationnement et de déchargement insuffisantes, des ruptures de charge non praticables.
- Les autres activités du port : le port de commerce, la pêche, la plaisance sont à protéger, voire à développer.

Calais se situe à 40 km de Douvres et détient une position privilégiée de porte d'entrée de la Grande Bretagne qui importe une grosse part de ses consommations. C'est le trajet le plus court et le plus sûr qui permet 5 rotations par jour et par navire. De ce fait Calais bénéficie d'une relation forte avec le port de Douvres dont il assure 80 % des échanges (fret et passagers) et les opérateurs ont clairement exprimé leur préférence pour maintenir la route Calais-Douvres. Douvres envisage aussi d'agrandir son port en construisant son Terminal 2, car des deux côtés de la Manche il est clair que le développement des marchés passe par une cohérence d'infrastructures entre les deux ports pour garantir la cadence des circulations : le moindre engorgement d'un côté a des répercussions immédiates sur l'autre. Il est donc important que les deux ports adoptent le même phasage pour leurs projets respectifs. Il est à noter que le calendrier et les prévisions de trafic annoncés par Douvres sont parfaitement cohérents avec ceux de Calais.

Calais se situe sur le Déroit, une des routes maritimes les plus fréquentées du monde au milieu d'une façade littorale qui a des activités diverses : Dunkerque, port de conteneurs, de vrac, Boulogne premier port français de pêche et de transformation des produits de la mer, auxquels s'ajoute Eurotunnel le port sec. Cette façade littorale fait de la Région Nord-Pas de Calais une région importante pour les transports maritimes et une région à fort potentiel logistique (notamment routier).

Toutefois, les quatre ports du littoral (les trois ports maritimes plus le Tunnel) n'ont pas encore une vision d'ensemble, ce qui peut être nuisible pour toute action concertée à l'avenir. Ceci dit,

tout en restant concurrents pour certains marchés, le Port de Calais et le Tunnel se considèrent comme complémentaires et les prévisions mises en avant comme objectif, soit 100 millions de tonnes de marchandises, sont établies pour le Port ET pour le Tunnel. Il est à noter que le transport maritime a continué à progresser parallèlement à l'essor des trafics du tunnel.

Du point de vue européen, cette façade littorale est bien située entre le port du Havre, et les ports du Benelux qui bénéficient d'infrastructures énormes et d'un réseau ferroviaire et fluvial qui détourne une partie potentielle du trafic fret des ports du littoral et d'autres régions françaises et européennes. Par contre, les routes plus longues ne semblent pas attirer la plupart des voyageurs qui choisissent d'abord de transiter par Calais (le port et le tunnel). Il est à noter que Calais se situe sur la pointe nord-ouest de la "banane bleue", zone clé pour les échanges intereuropéens.

La décision prise par la CNDP d'organiser un débat public autour du projet Calais Port 2015 insiste sur la nécessité d'étudier les hypothèses de transferts modaux vers le fer compte tenu des préoccupations climatiques. Calais doit donc répondre à cette attente en privilégiant la multi-modalité au lieu du tout-camion.

Sur le plan national, la Région Nord-Pas de Calais a l'ambition d'être une grande région maritime et dans certains secteurs est correctement desservie en liens ferroviaires : le contournement de Lille est bien avancé. **Mais en direction des ports du littoral**, force est de constater l'absence ou l'insuffisance de ces liens qui a été évoquée tout au cours du débat. Pour l'instant, la ligne Calais - Dunkerque n'a jamais été électrifiée et consiste en une voie unique. Enfin le faible trafic fret qui est acheminé par le rail passe par le centre ville de Calais. Sur le port, peu de place existe pour gérer ce trafic non-accompagné, et les terre-pleins sont insuffisants pour envisager une diversification de l'activité du port de Calais presque exclusivement centré sur le mode poids-lourd accompagné. Pour l'instant 2 trains par jour passent par la ville de Calais (pour le transport de voitures neuves) et dans l'hypothèse d'une diversification du trafic, le réseau pourrait supporter jusqu'à 22 trains par jour. Par contre, ceci paraît problématique pour les populations.

Il est actuellement communément admis que d'autres modes de transport doivent être trouvés pour acheminer un volume croissant de trafic

de marchandises. Les réflexions nationales (le Grenelle de l'Environnement) et internationales (Sommet de Copenhague) sont menées pour lutter contre les effets de changement climatique. Les transports font naturellement partie de ces préoccupations. Le transport par la route doit être remplacé au moins en partie (à hauteur de 10 %) par les autoroutes ferroviaires et le ferroutage, car le fer a une empreinte carbone bien moindre. Deux autoroutes ferroviaires sont actuellement en construction et qui permettront aux camions et leurs chauffeurs d'être transportés sur de longues distances, et un projet d'autoroute ferroviaire va passer à Lille. Le ferroutage est actuellement très déficitaire et la SNCF (pour ne citer que l'opérateur principal) reste prudente quant à l'ouverture de nouvelles lignes.

Le réseau autoroutier autour de Calais est prévu pour accueillir jusqu'à 35 000 unités par jour. Actuellement ce réseau gère environ 25 000 unités par jour mais, si une marge semble exister, il y a toutefois des périodes d'engorgement aux heures de pointe et, dès qu'il y a un incident sur le port, on observe des retards sur les départs. Dans de tels cas, les camions restent en attente sur la rocade et sur l'autoroute, faute de parkings adéquats sur le port proprement dit. Si le nombre de camions doit augmenter de 2/3 sur 30 ans, des congestions routières s'ensuivront. Mais toute amélioration du réseau routier relève de l'Etat. Il y a enfin le problème de stationnement sécurisé et anarchique, voire dangereux, près du port. Des possibilités de stationnement sécurisé existent mais ce service reste cher et non-obligatoire, d'où la difficulté que rencontre l'Etat pour réglementer ce problème. Il est à noter qu'Eurotunnel met à la disposition de ses clients des parkings sécurisés.

Par ailleurs, le transport fluvial est devenu en France l'objet d'investissements majeurs. Le Canal Seine-Nord va modifier les modes de transport entre la région parisienne et les régions du Nord, en direction du Nord-Pas de Calais et au-delà, en direction du Bénélux. Même si le port de Dunkerque peut envisager d'être un jour connecté à ce réseau fluvial, ceci n'est pas réaliste à Calais car les canaux sont trop étroits et les frais à engager trop importants.

Les relations entre le port et la ville : les Calaisiens, tout en étant très attachés à leur port, déplorent le manque de liens entre la ville et le port et constatent que la ville et le port se tournent le dos. Il y a de fait une contradiction fondamentale entre un port transmanche efficace qui vise à faire transiter ses trafics le plus

rapidement possible, en envoyant vers les axes autoroutiers les 8 000 camions qui transitent par Calais chaque jour, et l'accueil des passagers qui ne sont pas incités actuellement à entrer dans la ville. Aussi, les nombreux touristes motorisés s'arrêtent peu à Calais qui n'est pas perçu comme un lieu touristique et leurs dépenses sont faibles. Pour les Calaisiens et les visiteurs, les transports publics ne favorisent pas les liens entre la ville et le port, ni entre Calais-Ville et Calais-Fréthun, la gare internationale TGV. Pour le moment, Calais et le Calaisis ne retiennent que peu de flux touristiques et ce secteur économique reste insuffisamment exploité.



[Sources cahier d'acteurs N°2 et N°9].

1.4 La sortie de crise espérée, les prévisions de trafic (voyageurs, fret, industriel) et les prévisions d'activité.

Le thème des prévisions de trafic a souvent été évoqué lors du débat, notamment par les interlocuteurs qui émettent des doutes sur le bien fondé du saut de dimensionnement que représente le projet d'extension du port de Calais.

Il comprend deux aspects intimement liés, à savoir la crise et le retour à une normalité d'une part, et les tendances du trafic à moyen-long terme d'autre part.

Sur le premier aspect, très peu d'éléments, si ce n'est l'évocation informelle d'une baisse de 20 % du trafic poids-lourds sur Calais en 2009, avec cependant un maintien d'activité du fret au niveau du port de Calais. Une analyse de l'impact de la crise est d'autant plus difficile qu'en 2008 un important incendie dans le Tunnel a reporté le trafic sur la voie maritime.

Il faut néanmoins tenir compte de l'analyse du port de Douvres, qui prévoit une reprise du trafic à un niveau normal dans les 3 ou 4 ans. (schéma ci-dessous)

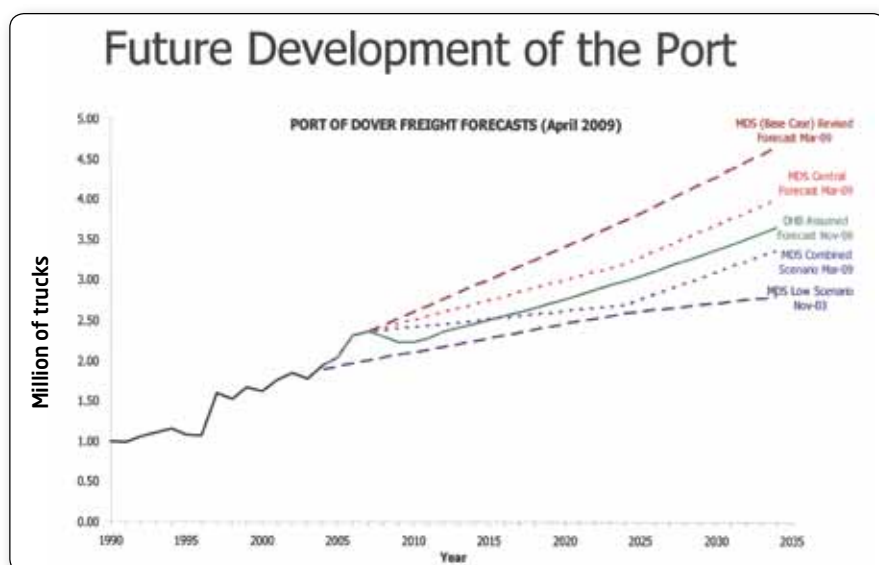
Concernant les perspectives de trafic à moyen-long terme, les arguments entendus lors du débat en faveur d'une augmentation du trafic transmanche sont les suivants :

- La France et la Grande-Bretagne, plus encore que le reste de l'Europe, connaîtront une forte croissance démographique.

- La pyramide des âges fait qu'une part toujours plus importante des habitants de ces pays effectueront des déplacements de loisir.
- Le Royaume-Uni s'est "désindustrialisé" et importe par conséquent de plus en plus afin de répondre aux besoins de sa population ;
- À chaque élargissement de l'Union Européenne, les trafics augmentent, et l'UE n'a pas fini de grandir ;
- Le cabotage maritime de marchandises dites "nobles" (par rapport au vrac) va se développer dans les 10 prochaines années grâce aux conteneurs, unités de remorque et autres caisses mobiles.

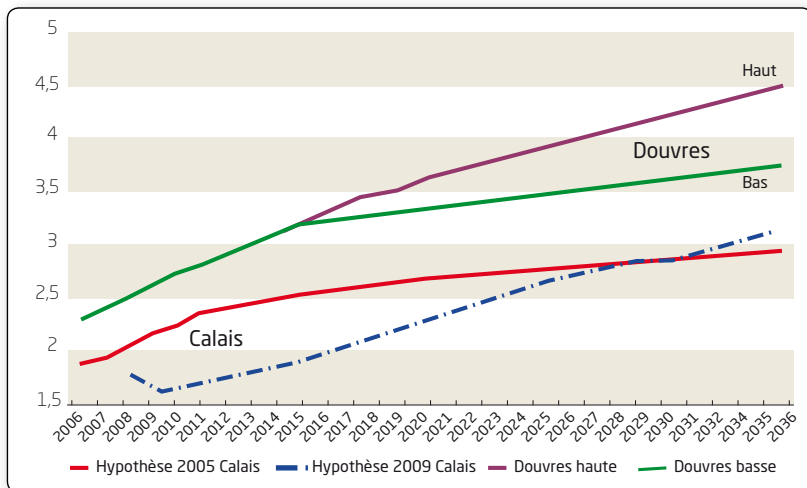
Cette augmentation va particulièrement concerner les 4 ports de la Côte d'Opale, pour les passagers et pour certaines marchandises dont le délai d'acheminement est un enjeu.

À l'inverse, les interlocuteurs qui critiquent cette perspective d'augmentation du trafic mettent en avant la nécessité de relocaliser les échanges de marchandises et de diminuer le trafic existant de véhicules particuliers et de poids-lourds, dans un contexte de pénurie de pétrole et de durcissement des normes d'émission de gaz à effet de serre.

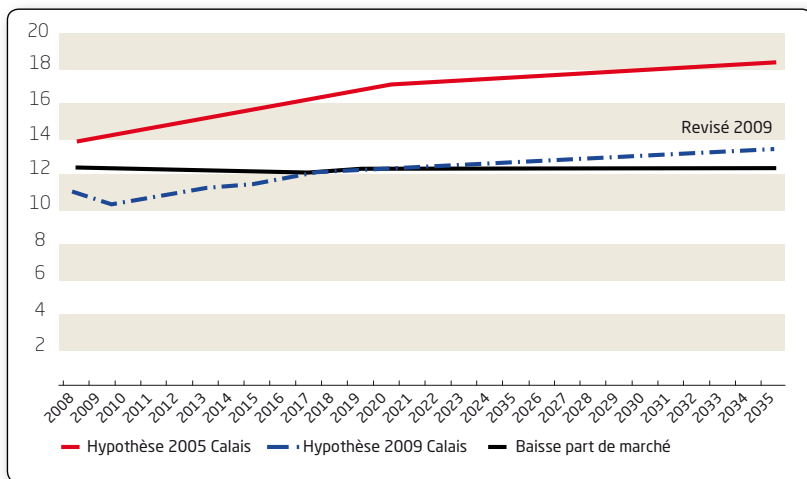


- MDS (Base Case) Revised Forecast Mar-09
- MDS Central Forecast Mar-09
- DHB Assumed Forecast Mar-09
- MDS Combined Scenario Mar-09
- MDS Low Scenario Nov-03

Prévisions du trafic fret pour le port de Douvres. [Sources cahier d'acteurs N°21].



Hypothèse de croissance du trafic fret accompagné à Douvres et à Calais
Unité : million d'unités de fret. [Sources dossier du débat p 90].



Hypothèse de croissance du trafic passager à Calais
Unité : million de passagers. [Sources dossier du débat p 90].

Par ailleurs, les prévisions du maître d'ouvrage ; figurent dans le tableau c-contre : Parmi les variables internes au système de transport qui auront de l'influence sur les prévisions de trafic, il faut mentionner

- la compétition du ferroviaire avec l'aérien pour les liaisons de ville à ville,
- la politique d'Eurotunnel en matière de répartition des sillons (navettes ou trains),
- l'apparition d'autoroutes de la mer et d'autoroutes ferroviaires (les camions sont transportés en train sur de longues distances),
- les modalités d'obtention de la sécurité et de la sûreté,
- ainsi que la répartition du trafic entre port, à un double niveau : entre ports du Range Nord-européen, et entre ports de la Côte d'Opale.

Pour résumer, si l'on souhaite retenir quelques ordres de grandeur significatifs pour les prévisions du trafic avancées pour le port de Calais :

- 13 millions de passagers en 2030, contre 11 millions en 2008 ;
- une croissance de 50 % du fret accompagné à l'horizon 2030, soit un passage de 40 millions de tonnes en 2008, à 60 ;
- un flux ferroviaire (voitures neuves et unités de transport intermodal) de 400 000 unités, soit à peu près 5 millions de tonnes en 2030.

À noter que ces ordres de grandeur se trouvent dans les prévisions du port de Douvres.

Enfin, rappelons qu'en terme d'activités, il est prévu que dans sa nouvelle configuration le Port de Calais génère 3 600 emplois, ainsi que 1 800 emplois localement, à l'échéance 2030. L'effet d'entraînement du nouveau port devrait inciter de nouvelles entreprises à s'implanter à proximité de la zone portuaire, tandis que l'augmentation envisagée du trafic passager devrait susciter un regain d'activités dans le secteur tertiaire, dans le tourisme notamment.

Ces prévisions sont calculées sur une période de 20 à 40 ans.



2. Préparation et organisation du débat

2.1 La préparation d'un débat public à Calais

Le contexte

Le contexte présenté dans l'introduction de ce compte rendu est une réalité bien identifiée notamment car le projet d'extension et de développement du port est évoqué depuis longtemps localement.

Une des particularités réside dans le fait que le maître d'ouvrage soit une collectivité territoriale. Si les conséquences sont multiples, la CPDP sera principalement concernée par l'association des élus et des représentants des services dans l'ensemble de leur mission, par la contrainte de temps des marchés publics peu compatible avec les exigences de réactivité d'un débat public.

La saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP)

En août 2008, le maître d'ouvrage - le Conseil régional Nord-Pas de Calais - du projet nommé "Calais Port 2015" a saisi la CNDP de sorte que son projet respecte la procédure obligatoire du débat public.

Celle-ci a ensuite été organisée par des décisions de la CNDP du 1^{er} octobre 2008 pour valider l'opportunité d'un débat, l'étayant sur trois considérations :

- compte tenu de ses incidences possibles sur les activités des ports voisins et du tunnel sous la Manche et compte tenu de son ambition, Calais constituant déjà le principal pôle d'échanges avec le Royaume Uni, le projet revêt un caractère d'intérêt national ;
- le projet a des impacts sur les milieux dunaires et marins ;
- les enjeux socio-économiques sont importants, l'activité portuaire engendrant un quart des emplois salariés de Calais.

La nomination d'une Commission particulière du débat public (CPDP) et la constitution d'une équipe

Le même jour, la CNDP confiait le débat public à une CPDP et en nommait le président, Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, le 1^{er} octobre 2008.

La création de cette CPDP a été accompagnée de la mention suivante : "le dossier du débat ne sera considéré comme complet que s'il comporte des études de trafic actualisées, prenant en considération les hypothèses de transferts modaux vers le fer susceptibles d'être induits par les évolutions de paramètres tel que le coût du carburant ou la taxation du carbone ou du trafic routier".

Un calendrier serré

Le maître d'ouvrage étant concerné au premier chef par les élections régionales annoncées pour mars 2010 et l'interruption du débat par les congés d'été 2009 ayant été considérée comme inopportune, la CPDP a jugé raisonnable de limiter la durée du débat en évitant d'empiéter sur l'ouverture de la campagne électorale.

La CNDP a validé le calendrier officiel avec une ouverture le 11 septembre et une clôture le 24 novembre. La seule incidence évoquée au cours des réunions publiques est la possibilité de concer-ner un territoire plus large (jusqu'à Bruxelles par exemple) qu'aurait offerte un calendrier moins serré.

Des profils complémentaires pour la Commission

L'équipe de la CPDP fut nommée par la décision de la CNDP du 3 décembre 2008 :

- Clara BANCHEREAU,
- Patricia BROSSIER,
- Claude HANOTEAU,
- François PERDRIZET.

Pour des raisons de santé, Claude HANOTEAU a du renoncer au maintien de son engagement au sein de la Commission. Il a démissionné le 11 mars et fut remplacé par Patrick LE LORIER en date du 1^{er} avril 2009.

Pour prendre en charge les aspects logistiques et la coordination du débat, la CPDP reçut l'appui d'un secrétaire général, Jérôme LAVAUX, intervenant du cabinet-conseil Ides-Consultants de Lyon, qui avait déjà eu l'occasion d'organiser des débats

publics, notamment celui relatif au projet de terminal méthanier à Dunkerque.

Lorsque les bureaux furent installés en plein centre de Calais, à proximité du port, au début de l'été, pour y installer la permanence de la CPDP, ouverte au public, deux collaborateurs vinrent seconder le secrétariat général : Nathalie OZANNO et Véronique PENET. La première fut plutôt chargée de l'organisation des réunions du débat et de l'ensemble des contacts avec l'extérieur, la seconde du développement et de l'animation du site internet **www.debatpublic-calais-port2015.org** en liaison avec les prestataires internet de la CNDP et le suivi de supports de communication.

Les profils succincts des membres de la CPDP sont décrits ci-après en précisant qu'aucun n'est originaire de la région du Nord-Pas de Calais ou n'y a exercé professionnellement. Ce choix, s'il est parfois contraignant pour les déplacements, a été arrêté afin de contribuer à la plus grande neutralité vis-à-vis des enjeux et des acteurs régionaux.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président

Centralien, docteur d'Etat Paris-Dauphine, il est gouverneur du Conseil mondial de l'eau (World Water Council), en tant que représentant de l'Académie de l'Eau. Administrateur de l'Académie de l'Eau-France, il est également membre du Directoire du Mouvement universel de la responsabilité scientifique (MURS). En 2007-2008, il a présidé la Commission particulière du débat public relatif au projet de port méthanier de Dunkerque.



Commission Particulière du Débat Public. [Source journal du débat N°1]

Patricia BROSSIER

De nationalité anglaise, elle a choisi de vivre en France il y a près de 40 ans. Après des études de marketing et d'histoire de l'art à Paris, elle a travaillé pour un journal international (service marketing) et pour une entreprise pharmaceutique (service juridique). Aujourd'hui, elle exerce à Dijon le métier de traductrice spécialisée dans les domaines de la recherche médicale et de la recherche agronomique. Elle a également traduit plusieurs documents pour la Commission nationale du débat public.

François PERDRIZET

Ingénieur Général honoraire des Ponts et Chaussées, commandeur de l'Ordre national du mérite, et ancien élève de l'Ecole Polytechnique, il a exercé plusieurs métiers au sein du Ministère de l'Equipement : ingénieur d'arrondissement autoroutier, responsable d'urbanisme, directeur de l'Equipement. De 1993 à 1995, il a occupé les fonctions de directeur du Port de Marseille, puis fut directeur de l'Ecole des ingénieurs des Travaux publics de l'Etat.

Clara BANCHEREAU

Après des études de lettres classiques et un parcours professionnel aussi riche qu'hétéroclite - elle a exercé notamment les métiers de fil-de-fériste, professeur de lettres, chargée d'édition littéraire et de production audiovisuelle - Clara Banchereau est aujourd'hui romancière, illustratrice, et artisan restauratrice de céramiques à Paris.

Patrick LE LORIER

Retraité du groupe Lyonnaise des Eaux, aujourd'hui GDF Suez, il a durant 20 ans exercé la fonction de contrôleur de gestion avant de prendre la tête d'une filiale de distribution d'eau potable. De 1997 à 2003, il a dirigé les projets pour la zone Europe, Moyen Orient et Afrique, nourrissant ainsi une expérience étendue dans le domaine des partenariats publics-privés, dans leurs aspects notamment juridiques et financiers.

Une variété de compétences techniques et d'expériences professionnelles a été recherchée entre les membres de la CPDP afin que le maximum de sensibilités puisse s'exprimer, s'enrichir mutuellement mais aussi s'équilibrer. Cela a permis naturellement aux membres de traiter, dans la phase de compte rendu lors de la clôture du débat, certaines facettes du projet évoquées lors du débat.

Chaque membre de la Commission particulière a veillé à respecter scrupuleusement le code de conduite adopté par la CPDP (voir Lettre du débat n°2) et résumé par l'acronyme ETAIN : Equivalence (d'expression entre les divers acteurs, absence de protocole), Transparence (des débats et de l'accès à l'information avec une retranscription intégrale des échanges sous forme de verbatim), Argumentation (des propos tenus pour que les contributions soient fructueuses et constructives), Indépendance (des membres de la CPDP vis-à-vis des maîtres d'ouvrage), Neutralité (à l'égard des opinions et des propositions présentées).

L'élaboration du Dossier du débat sur le projet " Calais Port 2015 "

De février à juin, les équipes du Conseil régional Nord- Pas de Calais ont rédigé le Dossier du débat qui présente de manière favorable le projet.

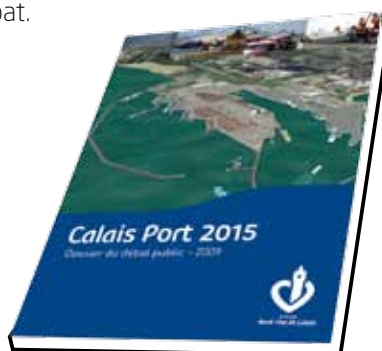
Des évolutions du projet ont justifié des différences importantes avec les éléments mentionnés dans le Dossier de saisine, y compris sur les aspects budgétaires.

Les membres de la CPDP ont pour leur part rencontré régulièrement les rédacteurs de ce document tout au long de cette période afin d'apporter quelques avis sur le contenu, sur l'organisation des chapitres ou sur la nature des données.

Au-delà du souci de disposer d'un support exhaustif et compréhensible par tous les lecteurs, ils ont également rappelé les exigences mentionnées sur le fond par la CNDP, notamment pour les actualisations de trafics et la multimodalité.

La CPDP a été invitée lors de la session plénière Conseil régional/CESR du 24 juin pour évoquer le débat en préparation.

En date du 1^{er} juillet 2009, la Commission nationale a considéré le Dossier comme suffisamment complet pour qu'il permette le lancement officiel du débat.



2.2 Les prises de contacts

Comme indiqué précédemment, les membres de la Commission n'étant pas originaires du Nord-Pas de Calais, et le territoire du Dunkerquois (connu par Pierre Frédéric Ténrière-Buchot pour le débat sur le projet de terminal méthanier) étant bien différent de celui du Calaisis, un certain nombre de rencontres ont été organisées pour s'imprégner des enjeux du territoire.

Les objectifs sont de plusieurs ordres : Il est tout d'abord primordial de présenter le fonctionnement légal du débat public en général, ses particularités en termes d'organisation (constitution d'une Commission intervenant de manière neutre), de calendrier (quatre mois maximum de réunions publiques, deux mois pour rédiger le compte rendu, trois mois pour le maître d'ouvrage pour indiquer les suites qu'il donne au projet), son caractère "non décisionnel". Le processus ne datant que de 2002, le rappel de ses caractéristiques paraît important, sans compter les confusions parfois constatées avec l'enquête publique.

Ce fut le moment de faire connaître aux interlocuteurs rencontrés l'existence du Dossier du débat réalisé par le maître d'ouvrage, son contenu bien qu'il soit en cours de finalisation, son rôle de "document de référence" voire de "document martyr". Il s'agissait aussi pour la Commission particulière du débat public de présenter concrètement la manière dont elle envisageait le débat sur ce projet d'extension du port de Calais, sur les objectifs qu'elle souhaitait atteindre ; lors des entretiens, elle a également cherché à démontrer la pertinence de cette démarche de concertation, l'opportunité qu'elle représente en termes d'échanges (parler et écouter...), la valeur ajoutée des opinions lorsqu'elles sont ainsi exprimées publiquement, la trace laissée par les prises de position. Les modalités de participation, notamment avec les cahiers d'acteurs et le rôle du site internet, ont été régulièrement mises en avant sur le fond comme sur la forme.

L'accent a été mis sur la motivation de la Commission pour tenter de mobiliser un public large qui dépasserait les cercles naturellement concernés par un projet de cette nature, avec l'espoir d'avoir une assistance aussi nombreuse, variée et représentative que possible, et stimuler chez elle une participation effective.

Pour intégrer les principaux traits du territoire, saisir les diverses problématiques suscitées par le

projet dans les domaines les plus variés (opportunité, économique et social, cohérence logistique, gouvernance du territoire, sûreté et sécurité, environnemental...), découvrir sur place les caractéristiques du projet, la Commission a identifié un certain nombre d'interlocuteurs.

Ces initiatives ont été globalement bien perçues, la Commission a été favorablement accueillie. Seul le Président du Conseil général du Pas de Calais n'a pu être rencontré pour des raisons non identifiées. Des difficultés d'emploi du temps n'ont pas permis de voir le président de la Chambre régionale de commerce et d'industrie, Monsieur Bruno BONDUELLE.

De nombreuses rencontres ont donné lieu à la rédaction par les parties prenantes de cahiers d'acteurs ou de contributions sous d'autres formes. Exceptés les représentants des associations d'aide aux migrants, des chasseurs maritimes du Calaisis, des associations de consommateurs, d'opérateurs transManche (Norfolk et LD Lines), les rendez-vous ont tous eu une suite concrète dans le déroulement du débat.

Accessoirement, nous pouvons mentionner ici qu'un rapide survol de la zone au départ de l'aéroport de Marck a permis à quelques membres de la Commission, au-delà d'une carte géographique, de prendre conscience des espaces, de leurs juxtapositions, de certaines incidences réciproques, de découvrir enfin des sites plus difficiles d'accès par la voie terrestre.

Rencontres avec les représentants de l'Etat et des administrations

Il revenait tout d'abord à la Commission particulière de prendre l'attache des principaux représentants de l'Etat, la CNDP -et par conséquent les CPDP- étant une création de celui-ci. Furent ainsi chronologiquement rencontrés Monsieur Gérard GAVORY, sous-préfet de Calais, le 12 février, puis Monsieur Jean-Michel BERARD, préfet de Région à Lille, le 26 avril et enfin Monsieur Pierre de BOUSQUET DE FLORIAN, préfet du Pas de Calais à Arras, le 6 mai.

Ils ont tous assuré la Commission de leur appui en cas de besoin (éventuelles facilitations, prises de contact...), ont fait part de leur perception de la place du projet dans l'aménagement du terri-

toire régional et du développement économique correspondant, et en ont enfin évoqué les facettes juridiques. Une seconde visite début septembre auprès de Monsieur GAVORY a permis de présenter l'état d'avancement des travaux de la Commission, d'actualiser les sujets évoqués cinq mois plus tôt et d'annoncer le calendrier du débat validé par la CNDP.

Leur présence à l'ouverture et à la clôture du débat a été sollicitée et reçue favorablement.

Ainsi, pour la réunion de lancement le 18 septembre la parole des représentants de l'Etat a été portée par Monsieur le Directeur départemental de l'Equipement du Pas de Calais, pour celle de clôture le 16 novembre c'est le Monsieur le Préfet du Pas de Calais qui a conclu la réunion. Pour sa part, Monsieur Gérard GAVORY a participé à chacune des réunions et a pu apporter, lorsqu'elle était utile, la position de l'Etat. La Commission a apprécié cet investissement en temps qui a illustré l'importance accordée à l'intérêt des échanges.

Les directeurs des services les plus concernés par le projet ont également été approchés. La Commission a été reçue le 31 mars par Monsieur Michel PASCAL, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et le 6 mai par Monsieur Dominique VALLEE, directeur départemental de l'Equipement du Pas de Calais.

Avec certains de leurs collaborateurs dont Monsieur Arnaud GRAVES et Madame Isabelle MATYKOWSKI, chef de la Division Aménagement du territoire, les forces et faiblesses du Calais, l'ac-

tualité des territoires de la Côte d'Opale, celle du Grenelle de la mer, celle des études menées, les problématiques des domaines portuaires et maritimes ont été évoquées collectivement et certains supports documentaires ont été transmis pour accroître les connaissances de la CPDP. La rédaction d'un cahier d'acteurs au titre des services de l'Etat a été annoncée comme possible.

Rencontre avec la Chambre de commerce et d'industrie de Calais

Le lien entre le projet et le Président de la Chambre de commerce et d'industrie est bien particulier puisque ce dernier est reconnu unanimement comme étant le "père" du projet. Par ailleurs, la CCI de Calais est actuellement le concessionnaire du Port pour le compte du Conseil régional Nord-Pas de Calais. Monsieur Jean-Marc PUISSESSEAU a reçu la CPDP le 8 avril pour expliquer le cheminement historique du projet d'extension, le contexte économique du Port, faire part de ses convictions sur le devenir de l'activité portuaire et plus globalement du tissu économique local.

Préalablement, le 12 février, le directeur de la Chambre de commerce et d'industrie, Monsieur Patrick FOURGEAUD et son directeur du développement, Monsieur Laurent DEVULDER, avaient organisé avec le directeur du Port, Monsieur Patrick DECORY (Conseil régional Nord-Pas de Calais) et Monsieur Daniel PERET une visite des installations portuaires (passerelles, capitainerie, digue actuelle, espaces envisagés pour la digue future..).



Port de Calais. [Source journal du Débat N°2].

Rencontre des Chambres de commerce et d'industrie de Boulogne-sur-mer et de Dunkerque, du CESR

Compte tenu de l'actualité du rapprochement consulaire annoncé sur la Côte d'Opale, des rendez-vous ont été pris avec les présidents des CCI de Boulogne-sur-mer et de Dunkerque.

A Dunkerque, Monsieur Dominique NAELS, président, a rencontré la Commission le 2 avril en présence de son proche collaborateur Monsieur Bernard MONTET. A Boulogne-sur-mer, Monsieur Francis LEROY, président et son directeur, Michel BAILLIEU, ont reçu la CPDP le 5 mai puis organisé une visite du port le 1^{er} septembre pour prendre connaissance concrètement des derniers aménagements déjà réalisés ou envisagés à terme, des espaces occupés et des espaces disponibles, de ceux dédiés à la transformation et au conditionnement des produits de la mer.

L'historique, les contextes portuaire, économique et consulaire de chacun des sites ont été traités lors de ces contacts.

Le 8 avril, Monsieur Frédéric MOTTE, président du Conseil économique et social régional (CESR) du Nord-Pas de Calais a reçu la Commission en compagnie de Messieurs Francis ALDEBERT, président de la Commission "Transports, infrastructures, accessibilité, aménagements", Marcel STEENLANDT, Guy JOIGNAUD et Lionel GARBE, membres de cette même commission, et Nicolas BOISSEL, chargé de mission. Ils connaissent bien le sujet car il a déjà figuré à l'ordre du jour de plusieurs réunions de travail, certains élus ayant une importante maîtrise de la problématique des transports maritimes et des installations portuaires. Ils ont prévu d'apporter leur contribution à l'issue de réflexions et d'échanges complémentaires.

Rencontres avec les opérateurs transmanche

Les armateurs choisissant leur implantation et l'itinéraire de leurs croisières, ils sont concernés au premier chef par les différents critères de performance d'un port ferries. Pour connaître leur perception de la situation actuelle sur la côte d'Opale, leurs éventuelles attentes complémentaires, l'actualité de leur entreprise et les perspectives à moyen terme pour les trafics comme pour les navires, SeaFrance, P&O Ferries, LD Lines, Norfolk ont été approchés.

Monsieur Vincent LAUNAY, directeur général adjoint de SeaFrance a reçu la Commission le 18 mai à Calais et a évoqué à la fois la situation conjoncturelle de sa société et celle du trafic transmanche en mentionnant l'évolution des flottes, les fluctuations de trafics fret et voyageurs, le calendrier opportun de modernisation des quais et des passerelles.

Pour LD Lines, un rendez-vous avec Monsieur Christophe SANTONI a eu lieu le 2 juin au siège parisien au cours duquel la position et l'ambition de l'entreprise sur le marché du ferry transmanche, les arguments justifiant son choix pour le port de Boulogne-sur-mer, la spécificité de ses navires ont été abordés.

Le 3 juin, Monsieur Bertrand DEMESTER, responsable de Norfolk à Loon-Plage, a rappelé l'historique de l'activité sur son terminal, les conditions d'exploitation dans le port de Dunkerque, les différences avec Calais notamment en matière de fluidité et de sécurité/sureté.

P&O Ferries a fait l'objet de deux rencontres complémentaires : celle de Monsieur Alain VEDEL et de son adjoint le 22 avril à Calais puis celle de Monsieur Ronald DAELMAN et Madame



Port de Boulogne-sur-Mer. [Source dossier du débat page 16].



Port Est de Dunkerque. [Source dossier du débat page 17].



Navires SeaFrance et P&O. [Source dossier du débat page 58].

SUE MACKENZIE au siège de l'entreprise le 4 juin lors du déplacement de la Commission à Douvres (voir paragraphe suivant). Les prévisions de trafic transmanche, la cohérence avec Douvres, le positionnement commercial de l'entreprise, la complémentarité avec le Tunnel, les liens entre les opérateurs et le Port, les droits portuaires, l'impact des mouvements sociaux et grèves ont été les principaux sujets échangés.

Enfin, à la fois quatrième port du littoral et exploitant en direct avec ses propres navettes, EuroTunnel a été approché avec une première rencontre à Paris le 17 juin avec son président directeur général, Monsieur Jacques GOUNON. Après avoir situé son entreprise dans le contexte du trafic transmanche, ce dernier a annoncé souhaiter participer au débat et envisager héberger une réunion dans leurs locaux sis en Calais. A l'invitation de Messieurs Jean-Alexis SOUVRAS et Frédéric SUDANT, une visite du site s'est ensuite déroulée le matin de la réunion publique de Coquelles le 5 novembre pour assister au trafic, pour apprécier les principaux mouvements qu'il génère, se faire expliquer l'histoire précise de la société, connaître son organisation interne, découvrir les dispositifs de sécurité et de sûreté.

Rencontres avec les acteurs de Douvres

La Commission s'est déplacée à Douvres pour y rencontrer les représentants du Port de Douvres, du Comté de Douvres et de P&O Ferries (déjà évoqué ci-haut). Ce fut d'abord l'occasion pour les membres de la Commission d'être clients du transmanche, de dialoguer avec les membres des équipages, de mieux comprendre l'incidence des manœuvres d'évitement, d'abordage, le rythme des rotations et la densité de fréquentation du Détroit.

Au Port de Douvres, la CPDP a rencontré Messieurs Mike KRAYENBRINK (directeur du développement), Richard CHRISTIAN (directeur de la communication), Nigel BODELL (directeur de la prospective) et a pu visiter le port ainsi que le site prévu pour le nouveau terminal, depuis la colline le surplombant.

Au Comté de Douvres, la CPDP a rencontré Monsieur Paul WATKINS (président du Comté), et ses collaborateurs. Le Comté est l'alter ego territorial de Cap Calais (Communauté d'agglomération du Calaisis).

Les interlocuteurs rencontrés sur place ont traité "en miroir" les problématiques vues à Calais : prospective à moyen terme, conjoncture économique, calendrier des projets d'extension, relations voire synergies entre les ports et entre les collectivités, saturation potentielle des voies routières connectées aux ports...

Malgré l'obstacle de la langue et de la distance, il est à noter que les trois acteurs rencontrés ont au final rédigé des cahiers d'acteurs et ont assisté et/ou fait des présentations lors des réunions publiques, faisant ainsi la preuve d'une réelle proximité entre les deux territoires.



Port de Douvres. [Source cahier d'acteurs - Port de Douvres].

Rencontres avec les élus du Calaisis

Si la Commission a eu l'occasion de rencontrer un certain nombre d'élus du Conseil régional, lors d'une session plénière CESR/Conseil régional et notamment les membres de la Commission " Transports " présidée par Monsieur Dominique PLANQUE (par ailleurs membre de la Commission nationale de débat public), pour leur présenter la Commission particulière et les modalités de fonctionnement du débat public, des rencontres individuelles sont venues en complément.

Ainsi chronologiquement, le 12 février, la CPDP a rencontré Madame Natacha BOUCHART, conseillère régionale et maire de Calais (également vice-présidente de Cap Calais pour le développement économique) accompagnée de son directeur général des services, Monsieur Philippe MARIETTE, de son directeur de cabinet Monsieur Paul DEMASSIEUX et de son chef de cabinet Monsieur Mathieu WERTH. Le fond du débat a été traité, notamment avec sa cohérence avec les initiatives prises localement par la Ville et la Communauté d'agglomération, avec la situation très délicate de l'emploi sur le territoire. Sur sa forme, la mise à disposition des salles municipales, y compris le grand Salon de l'hôtel de ville, le relais de l'information par les moyens municipaux pour annoncer les dates de réunions ont été proposés. Un second contact a permis de témoigner de l'état d'avancement de la préparation du débat le 5 juin.

Le 30 mars Monsieur Gilles COCQUEMPOT, député de Calais, a reçu la Commission à sa permanence parlementaire en présence de ses collaborateurs et de Monsieur Charles FRANCOIS, conseiller régional. Au-delà de l'évocation du projet, de l'impact historique de la crise pétrolière, de l'autoroute sur le territoire, des noms d'interlocuteurs opportuns ont été signifiés à la CPDP.

La Commission s'est entretenu le même jour avec Monsieur Philippe BLET, président de Cap Calais (et premier adjoint au Maire de Calais), en présence de Monsieur Pascal DEVAUX son directeur général. La compétence de développement économique, le projet d'excellence territoriale, la conjoncture locale, les liens croissants avec le Comté de Douvres, le rôle du Conseil de développement de l'agglomération ont été les principaux sujets de conversation. Le 2 septembre, une réunion avec Messieurs Jacques DEPRESZ, directeur de cabinet et Patrick VAESKEN, directeur du département Développement économique (en charge de l'aérodrome) a permis d'évoquer ce qui avait été entrepris au moment de la construction du tunnel en matière de formation de personnels, de stimulation des entreprises locales

pour obtenir des contrats, et de pérennisation des emplois. Au titre de l'aménagement du territoire, les sujets sont le lien ville-port, les espaces d'accueil de voyageurs individuels, vacanciers ou professionnels.

Le Conseil de développement du Calais, constitué de représentants de la société civile, est régulièrement consulté pour avis par Cap Calais notamment dans le domaine socio-économique. Son président, Monsieur Ildephonse SOUBRY, et l'un de ses vice-présidents, Monsieur Pierre NOUCHI, ont reçu la Commission le 26 mai et lui ont fait part de leur intention de participer aux échanges d'arguments sur le projet Calais Port 2015 qu'ils souhaitent considérer comme une opportunité pour d'autres développements, qu'il faudra accompagner consciencieusement dans des domaines comme la formation, plutôt que comme une finalité.

La Commission a rendu visite à Monsieur Claude VANZAVELBERG, conseiller régional calaisien et membre du Conseil portuaire le 22 avril, qui a précisé son point de vue notamment sur les aspects budgétaires et de gouvernance, et a pointé la maîtrise du sujet exigée pour le Conseil régional alors que la compétence portuaire n'est que récente.

Faisant partie des conseillers régionaux du Calais et membre de la Commission transports, la CPDP a pris attache avec Madame Catherine BOURGEOIS, avec laquelle les discussions ont porté le 22 avril à la fois sur le fond, situant le projet de Calais dans un contexte économique beaucoup plus large (mondialisation, Grenelle de l'environnement, croissance des échanges...), et sur la forme à propos des moyens de s'exprimer de manière divergente lors d'un débat public.

Le 5 mai, le président du SYMPAC (Syndicat mixte du Pays du Calais regroupant 5 intercommunalités et environ 100 000 habitants), Monsieur Richard GOSSE, a reçu la Commission dans les locaux de sa mairie de Peuplingues, avec Mesdames Graziella LEVIS et Céline DUFFY. Le souci d'une prise en compte du territoire du Pays, au-delà de Calais, a été exprimé avec la préoccupation d'une osmose avec le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) en cours de préparation. Le 5 juin, la CPDP est venue devant la Commission permanente du SYMPAC, au sein de laquelle siègent de nombreux maires, pour présenter les modalités de fonctionnement et de participation au débat public et répondre aux questions.

La Commission a également contacté les maires de Marck et de Fréthun, communes sur les territoires desquelles des réunions publiques étaient envisagées pour mobiliser une population proche de Calais

et directement concernée par le projet (nombreuses entreprises de transport et de logistique d'une part, gare TGV de l'autre). Ainsi, le 6 mai, Monsieur Serge PERON a évoqué le foncier impliqué par les zones Transmarck et la Turquerie, les hypothèses ferroviaires et le territoire du Fort Vert en bord de mer. Il a pris l'engagement de mettre à disposition la salle municipale pour accueillir une réunion.

Le 4 mai, Madame Catherine FOURNIER, maire de Fréthun, a, quant à elle, principalement mis l'accent sur le rôle de la gare TGV, sur la bonne échelle de territoire sur laquelle travailler pour un projet de cette envergure. Après avoir donné son accord de principe pour le prêt de la salle polyvalente municipale, elle a indiqué son intention de rédiger un cahier d'acteur.

Elle a également rencontré le 27 avril dans les mêmes locaux l'ancien maire de Calais et député européen, Monsieur Jacky HENIN. L'historique du projet, le contexte économique et social local, les logiques d'exploitation des trafics, l'opportunité pour d'autres développements d'activités comme la plaisance... ont été présentés et retranscrits ensuite dans un cahier d'acteurs.

Rencontres avec les associations intervenant sur la Côte d'Opale

En complément des représentants institutionnels, la Commission a tenté d'explorer le tissu associatif local susceptible d'être concerné par le débat et/ou le projet.

Ayant identifié lors du débat de Dunkerque en 2006 la fédération Adelfa, intervenant sur "le littoral Flandre Artois", la CPDP l'a jointe et a ainsi eu les coordonnées de l'ADECA. Le Groupe ornithologique du Nord (GON) et OCEAMM qui sont membres de l'Adelfa ont participé à la réunion de Dunkerque consacrée à l'environnement puis ont réalisé des cahiers d'acteurs.

Le 18 mai, Monsieur Dany BOGAERT, président, Madame Joëlle POJE, Messieurs Michel DUVIEUBOURG, Serge LAVIE, membres du Bureau de ADECA (Association de défense de l'environnement du Calaisis) sont venus dans les locaux de la place d'Armes. Après leur avoir précisé les modalités de participation au débat, la CPDP a enregistré leurs préoccupations essentiellement relatives à la pollution atmosphérique touchant les populations calaisiennes, de l'industrie en général et de l'activité ferrées en particulier. L'association a annoncé son souhait de participer activement à la concertation et d'avoir un rôle constructif.

En relation également avec les habitants, le comité C'SUR, en charge de l'accueil des migrants à Calais et représenté par l'abbé BOUTOILLE, a été contacté. Les échanges le 5 juin ont concerné les tourments des Calaisiens, la situation sociale et économique constatée, le fossé avec l'univers des institutions et des décideurs, le besoin de projets pour un public désabusé. Un cahier d'acteurs est envisagé.

L'antenne calaisienne de l'organisation Comité pour le logement et les conditions de vie (CLCV - 30 000 adhérents à l'échelle nationale) représentée par son vice-président Monsieur Gérard DEMAZEUX a été contactée. Lors du rendez-vous, la CPDP a présenté les modalités du cahier d'acteurs et son concours possible pour la "mise en mots".

Pour que l'activité des mytiliculteurs et des conchyliculteurs soit représentée, la Commission a visité le 2 avril le site de l'entreprise Daubelcour située à Oyeplage, entre Calais et Gravelines. Son responsable, Monsieur DAUBELCOUR a transmis ses interrogations techniques sur les répercussions éventuelles du projet, en phase de construction et en phase d'exploitation : quid du déplacement du sable, de la courantologie, de la stabilité des pieux, du clapage des sédiments

L'association Chasse maritime du Calais, représentée par Messieurs Dominique GAVELLE, président, Dominique CAFFIER, vice-président, Roger CATEZ, secrétaire, a rencontré la CPDP le 2 septembre. Les chasseurs ont surtout fait part de leur vigilance sur les aménagements pouvant accompagner le projet, comme des éoliennes qui auraient une influence sur les oiseaux migrateurs.



Dunes du Fort Vert. [Source dossier du débat page 68].

Rencontres avec les acteurs du transport ferroviaire

Pour prendre en considération à la fois les recommandations de la CNDP lors de sa décision d'organiser un débat et les intentions du Conseil régional, maître d'ouvrage, de conjuguer les différents modes de déplacement, la CPDP a souhaité connaître les acteurs locaux.

Ainsi, le 5 mai, Messieurs Yves JOUANIQUE, directeur régional de RFF (régions Nord-Pas de Calais et Picardie réunies), Stéphane LEPRINCE en charge de l'investissement et Benoît DUBUS pour l'exploitation et la maintenance ont reçu la Commission. Les projets et les liens avec le Conseil régional en matière de développement ferroviaire, les éléments du Contrat de projet Etat/Région 2007-2013, les éventuelles interférences entre les orientations prises, les critères de décision en lien avec la difficulté de disposer des prévisions de trafic solides ont été les principaux sujets traités. Un cahier d'acteur, avec une tonalité pédagogique, est envisagé.

Côté SNCF, deux rendez-vous les 17 et 23 juin à Lille ont permis de rencontrer le directeur régional Monsieur Jacques GOOLEN, Monsieur Francis SCOUARNEC en charge du développement, et Monsieur Marc SORRENTINO en charge du fret, accompagné de Monsieur Jacques PRUVOST. Les discussions ont essentiellement porté sur l'organisation interne de l'entreprise avec ses différentes branches, l'actualité de SeaFrance et les éventuelles reconversions internes à programmer, la rentabilité des lignes en fonction de leur potentiel, la logique du ferroviaire dans un contexte favorable à la prise en compte du développement durable, le cadre concurrentiel d'exercice de l'activité de fret, l'hypothèse d'une autoroute ferroviaire, le possible soutien financier pour encourager le wagon isolé.

Rencontres avec d'autres structures de la Côte d'Opale

Le 4 mai, la CPDP s'est rendu à la Communauté d'agglomération de Boulogne-sur-Mer pour rencontrer son président, Monsieur Frédéric CUVILLIER, par ailleurs député-maire. En complément de la description des atouts majeurs de sa cité, son intervention a essentiellement concerné les particularités du port de Boulogne-sur-Mer avec notamment ses industries et sa proximité avec le centre-ville, le sens que peut prendre un projet de développement du port de Calais pour l'économie boulonnaise, le bon dimensionnement budgétaire de Calais Port 2015, les risques de mono-activité économique, les liens multimodaux.

Le 22 avril, Monsieur Gérard GRENAT, président de l'Office du tourisme, et par ailleurs adjoint du Maire de Calais, a exprimé l'importance du projet pour espérer des retombées significatives, attirer les clients et visiteurs, les encourager à faire halte à Calais en accordant une importance à la valorisation des atouts de la cité et soignant une signalétique convaincante.

Avec une mission d'intérêt public et doté par l'Etat pour acheter des terrains utilisés ensuite pour favoriser le développement durable et la biodiversité, le Conservatoire du Littoral a acquis en janvier 2009 une nouvelle zone d'intervention de 410 hectares à Calais (terrains Noyon). Le 2 septembre, Etienne DUBAILLE et Matthieu DELABIE ont expliqué à la CPDP que leur diagnostic du territoire du Calais a permis de constater que la péri-urbanisation s'étend, et que le développement du Port de Calais est l'atout majeur du Calais. Il mérite en conséquence une très forte attention. Ils ont annoncé être en train de finaliser la rédaction d'un cahier d'acteurs.

Au regard de toutes les remarques faites sur la "bonne échelle" du projet Calais Port 2015, le Syndicat mixte de la Côte d'Opale (SMCO) a semblé être un incontournable interlocuteur. Cherchant à rencontrer son président, Monsieur Michel DELEBARRE, la CPDP a été reçue à Dunkerque le 27 avril par son directeur Monsieur François DELAGRANGE qui a replacé le parcours de sa structure, les initiatives prises par les uns et les autres pour rapprocher et mobiliser collectivement le littoral et l'arrière-pays, les obstacles parfois rencontrés. Le riche contenu des échanges s'est conclu par une intention exprimée de rédiger un cahier d'acteur.

A Dunkerque, la Commission a également rencontré l'équipe de direction du Grand port maritime de Dunkerque, avec Madame Martine BONNY, directrice, et Messieurs Pierre JOLY, directeur de la stratégie et du développement et Stéphane RAISON, directeur de l'aménagement et de l'environnement. Leur actualité est leur projet stratégique en attente d'approbation par le Conseil de surveillance et organisé autour de 4 axes : un hub sidérurgique européen (Arcelor...), le développement conteneurs et logistique, le développement des transports ferroviaire et fluvial (Seine nord...), un hub énergétique (terminal méthanier...)

Les obstacles fiscaux par rapport aux ports belges, la concurrence d'Anvers poussant à un renfort des liens avec Lille, la nécessaire complémentarité entre les ports de la Côte d'Opale sans générer trop de concurrence et la bonne utilisation de

l'argent des contribuables furent mentionnés comme les principales préoccupations.

Madame Marie-Dominique MONBRUN de l'Agence des aires marines protégées est venue présenter sa structure (existant depuis 2006) à la Commission particulière le 5 octobre. Cette agence nationale a défini une stratégie en 2007 pour combler le retard de la France dans le domaine de la protection de la biodiversité marine. Parmi les 11 millions de km² d'espace maritime français, une dizaine de sites sont pertinents pour mettre en place des parcs naturels marins. Les usagers sont associés dans la gouvernance, assurée par l'Etat, avec notamment pour but l'éducation du public. Il y a une antenne par façade, et quand le parc sera monté au large du Calais, 30 personnes y seraient employées.

Rencontre avec les représentants syndicaux

La CPDP a proposé une première réunion de travail collective le 18 mai dans ses bureaux pour présenter la Commission, préciser les modalités du débat, collecter la manière dont le projet était appréhendé. Etaient présents Messieurs Fabrice JOLY et Ludovic LEVAILLANT, délégués syndicaux CGT des dockers, Walter BRABANT, délégué du personnel (dockers), Hervé CAUX, représentant CGT de la CCI de Calais, membre du Conseil portuaire, Marc SAGAUT, représentant syndical de Seafrance et membre du Comité de groupe SNCF, représentant du Bureau intersyndical des Transports, et Patrick HEDEVIN, ex SNBC désormais au Conseil régional, élu au CTP et au collectif Mer, membre du Conseil portuaire.

Le niveau de concurrence entre les ports de Calais et de Boulogne-sur-mer, le niveau et l'envergure des infrastructures, la répartition des responsabilités entre l'Etat, la Région et la Chambre de commerce, les postures des opérateurs transmanche, les statuts des personnels intervenant sur le port et les conventions collectives, et les conditions d'appel à la sous-traitance ont nourri les discussions.

Les représentants de la CGT sont revenus rencontrer les membres de la Commission pour envisager concrètement la rédaction de cahiers d'acteurs le 2 juin.

Les représentants de la CFDT comme ceux de la CGC ont été contactés puis ont repris contact avec la Commission lorsqu'ils avaient plus de disponibilité, peu de temps après l'ouverture du débat

Contacts avec les utilisateurs directs ou indirects du Port

Pour mesurer au mieux le lien entre l'évolution du port et les attentes des professionnels du transport et de la logistique, plusieurs entreprises ont été identifiées comme étant des acteurs locaux importants. A l'issue des sollicitations, la Commission a rencontré séparément Messieurs Daniel SAGNARD, directeur des Transports Carpentier (le 4 mai), François POLLEY de l'entreprise éponyme et Jean-Pierre DEVIÈGNE de RDV (le 6 mai).

Les échanges ont surtout permis de cerner les qualités opérationnelles de l'organisation d'un port de ferries, les comparaisons logistiques et budgétaires entre le maritime et le ferroviaire, l'évolution des services attendus par leurs clients, la situation concurrentielle entre les entreprises transManche (pourquoi pas un 3e opérateur ?) et entre les ports, les conditions de travail et les exigences de la sûreté (stimulant l'ouverture de parkings sécurisés 24/24), la réalité des logiques espérées de multimodalité des transports, les problèmes de rupture de charge, les perspectives de développement de l'activité de logistique.

Le 5 juin, la CPDP a été reçue par Monsieur Grégory FLIPO, directeur de l'établissement Alcatel-Lucent, la plus importante usine de câbles sous-marins du monde, unique en Europe et sise à Calais. Reliée au bassin Ravisse par un tunnel, et par conséquent pas directement impactée par le projet Calais Port 2015, l'entreprise qui dispose de quatre navires et dont les chargements (250 kilomètres de câbles par jour) mobilisent le quai huit mois sur douze, a indiqué que l'incidence proviendrait plus certainement de la modification de la gouvernance du Port avec l'éventuelle société portuaire.

Le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins s'est manifesté à l'échelle de son président national, Monsieur Pierre-Georges DACHICOURT, que la Commission a rencontré à Paris le 17 juin, pour découvrir les enjeux de l'activité de la pêche à l'échelle de l'Hexagone et à celle de la mer du Nord en particulier, de l'éventuelle conséquence de la hausse de l'activité des ferries qui recrutent régulièrement parmi les pêcheurs. Le contact de Monsieur José HULEUX, acteur actif à Calais, a été indiqué et la Commission l'a accueilli dans ses locaux le 2 septembre. Ce dernier a principalement alerté la Commission sur l'incidence délicate des travaux, l'espoir de compensation en termes de quotas, et la nécessaire connaissance détaillée du site pour un tel projet, en s'appuyant sur les professionnels locaux. Le principe d'un cahier d'acteurs a été acté avec le soutien technique de la CPDP.

Ce n'est qu'à l'issue de ces nombreuses visites aux acteurs représentant la plupart des différents intérêts susceptibles de s'exprimer que la CPDP a finalisé le programme des réunions publiques et le périmètre géographique correspondant. Sans prétendre à l'exhaustivité, d'ailleurs difficile à appréhender, les rencontres organisées par la Commission ont illustré la recherche de la variété.

La CPDP a reçu des cahiers d'acteurs provenant principalement d'organisations avec lesquelles elle avait

eu des entretiens préalables, mais aussi d'organismes qui prirent avec elle des contacts informels, la prévenant simplement de leur désir d'exprimer leur point de vue par ce biais.

Ces cahiers d'acteurs furent mis à la disposition du public au fur et à mesure de leurs éditions dans les salles où se tinrent les réunions, adressés par courrier aux personnes destinataires du Dossier du débat et enfin mis en ligne sur le site internet de la Commission.

Liste des 42 cahiers d'acteurs remis à la CPDP et mis par elle en circulation :

- 1 Concession portuaire
- 2 Chambre de commerce et d'industrie de Calais
- 3 Société nationale des chemins de fer Français (SNCF)
- 4 Section régionale de conchyliculture
- 5 Association de défense de l'environnement du Calais (ADECA)
- 6 Eurotunnel
- 7 Conservatoire du Littoral
- 8 Ville de Calais
- 9 Conseil de développement durable de l'agglomération du Calais
- 10 Syndicat mixte du Pays du Calais
- 11 Les Verts du Nord Pas de Calais (parties 1 et 2)
- 12 Conseil économique et social de la Région Nord-Pas de Calais
- 13 Cap Calais
- 14 Sea France
- 15 Ville de Fréthun
- 16 Fédération maritime de Calais
- 17 Confédération française de l'encadrement
Confédération générale des cadres (CFE-CGC)
- 18 Office de tourisme intercommunal
- 19 Les plaisanciers Calaisiens
- 20 Calais Promotion
- 21 Port de Douvres
- 22 P&O Ferries
- 23 Observatoire pour la conservation et l'étude des animaux et milieux marins (OCEAMM)
- 24 Clubs des professionnels du tourisme
- 25 Groupe ornithologique et naturaliste du Nord-Pas de Calais (GON)
- 26 Confédération générale du travail (CGT) de la CCI de Calais
- 27 Comte de Douvres
- 28 Conseil de développement durable de l'agglomération de Dunkerque
- 29 Les pêcheurs du Calais
- 30 Réseau ferré de France (RFF)
- 31 Grand port maritime De Dunkerque
- 32 Union maritime et commerciale de Dunkerque
- 33 Conseil de développement durable de l'Agglomération de Boulogne
- 34 Agence des aires marines protégées
- 35 Section syndicale de la Confédération française démocratique du travail (CFDT) de la CCI de Calais
- 36 Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)
- 37 Tioxide
- 38 Section du Parti communiste français de Calais
- 39 Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC)
- 40 Direction départementale de l'Équipement du Nord-Pas de Calais
- 41 Confédération générale du travail (CGT) Dockers Calais
- 42 Fédération régionale pour la culture et le patrimoine maritimes



- En termes de **relations presse**, les premières réunions de travail ont consisté à valider une stratégie d'approche des journalistes, en distinguant clairement ce qui relevait de la promotion du projet (et revenait au maître d'ouvrage, le Conseil régional Nord-Pas de Calais) de ce qui relevait de la promotion du débat, mission de la CPDP. L'agence Mot-comptedouble a été alertée sur l'importance à accorder également aux supports de communication écrite diffusés par des institutionnels du territoire tels que les mairies, les collectivités territoriales en général, les organismes consulaires... L'exercice de mobilisation de la presse s'avère régulièrement délicat notamment pour que les journalistes soient présents aux réunions publiques, compte tenu de leurs horaires tardifs et de leur durée. Le rôle espéré des médias a été fortement mis en avant lors de la conférence de presse de lancement à Lille. L'agence a ensuite travaillé méthodiquement pour adresser un communiqué de presse avant chaque réunion, avec le souci de transmettre

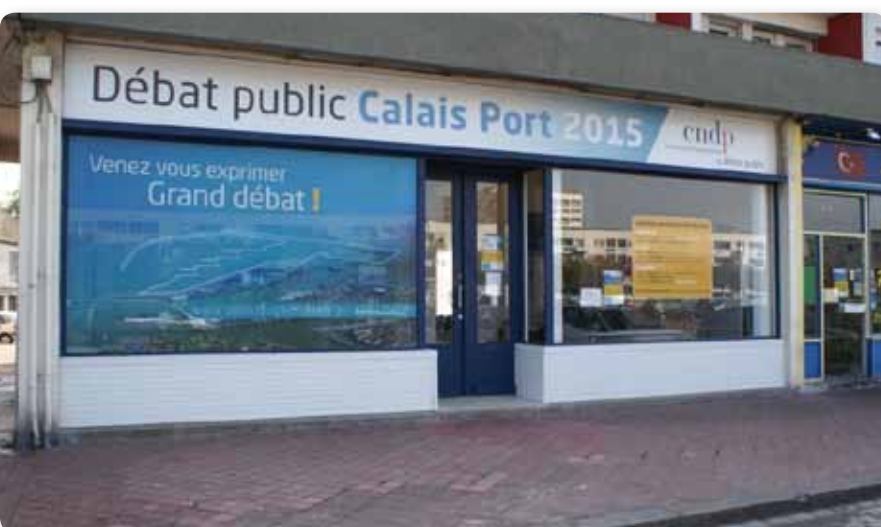
régulièrement des informations sur les différentes facettes du débat (thématiques, affluence et fréquentation des réunions publiques, évolution des cahiers d'acteurs, motifs de réunions en dehors du Calais, rôle du site internet...). Elle était également présente à chaque réunion pour accueillir sur place les journalistes et s'imprégner également du contenu des échanges.

- S'agissant du site internet dédié au débat**, il a deux objectifs principaux : permettre tout d'abord à celles et ceux qui ne peuvent être physiquement présents aux réunions publiques de participer aux échanges, de faire part de ses questions (dont la réponse sera exigée auprès du maître d'ouvrage) ou de ses suggestions. Garder ensuite la trace consultable de tous de l'ensemble des documents du débat : documents officiels reprenant les décisions de la CNDP, Dossier du débat réalisé par le porteur de projet, journaux du débat rédigés par la CPDP, cahiers d'acteurs, intégralité des échanges sous forme de verbatim. Des coupures de presse et quelques photos des réunions publiques permettent d'agrémenter ces contenus.

La gestion du site, la protection du nom de domaine, l'hébergement, l'actualisation des contenus à partir des éléments transmis par le secrétariat général ont été confiés à l'entreprise Aleaur qui gère déjà le site de la Commission nationale et dispose à ce titre des archives de base et de l'expérience requise.



Site internet



Façade de la permanence



2.5 Le déroulement du débat

Le programme des réunions publiques

Le programme des réunions publiques a été construit par la Commission avec l'ambition de satisfaire à la fois les ambitions de la Commission particulière et respecter un certain nombre de contraintes :

- Tout d'abord, en termes de **calendrier**, il a fallu attendre que la rentrée se fasse pour optimiser la réceptivité des forts encouragements à participer au débat, et ne pas se rapprocher de la période de démarrage de la campagne électorale. L'évolution des propos au fur et à mesure des réunions a montré que ce choix fut judicieux pour ne pas interférer entre les positions prises sur le projet et celles qui pourraient être influencées par l'approche des échéances cruciales.
- Ensuite pour le **périmètre géographique** des réunions, les contacts préalables, la dimension régionale du maître d'ouvrage également propriétaire du port de Boulogne, un trafic transmanche existant dans les quatre ports de la Côte d'Opale ont encouragé la Commission à prévoir des réunions sur ces territoires concernés. Certaines remarques (en réunion ou sur le site internet) ont rappelé que "pourtant, pour le débat relatif au projet de terminal méthanier à Dunkerque il n'y pas eu de réunion à Calais...". D'autres ont souhaité que l'expérience de concertation soit étendue de manière plus organisée à Boulogne-sur-mer, à l'échelle de la Côte d'Opale.
Pour sa part, la Commission, si le temps l'avait permis, aurait peut-être envisagé des réunions à Lille (la réorganisation des chambres consulaires est régionalisée, le siège du maître d'ouvrage pour concerner des interlocuteurs régionaux...), à Bruxelles (échelle d'analyse des trafics européens et des politiques de transport), à Douvres (alter égo logique et cohérent de Calais), et pourquoi pas d'autres villes européennes mentionnées régulièrement comme étant des concurrents potentiels de la Côte d'Opale.
Le succès des réunions publiques, avec des fréquentations qui ont dépassé les prévisions, ont contraint la CPDP à changer les salles initialement prévues. Ainsi la réunion programmée dans les locaux d'Eurotunnel a été déplacée à la salle polyvalente voisine de Coquelles et la mobilisation de la salle du Minck à Calais pour la transformer momentanément en salle de vaccination contre la grippe A a contraint le déménagement

à Sangatte. L'importance du nombre de cahiers d'acteurs, notamment transmis dans les trois dernières semaines du débat, ont encouragé la Commission à rajouter une réunion à Sangatte.

- La CPDP a souhaité que la **forme des réunions publiques** permette au final d'avoir un certain équilibre entre l'expression des acteurs, que les réunions qui laissaient une importante place à la présentation du projet par le Conseil régional Nord-Pas de Calais soient alternées avec des réunions dites "d'expression" accordant un temps de parole au grand public, aux acteurs ayant pris publiquement des positions argumentées. Avec quatre réunions de chaque "format", il est possible de conclure à une certaine équivalence, en tout les cas souhaitée.
- La Commission a remarqué **certaines particularités** au cours de ces réunions publiques, parmi lesquelles :
 - Une place toute particulière de la Chambre de commerce de Calais qui, sans être le maître d'ouvrage, a prouvé son engagement et sa connaissance du sujet. Elle a initié la prise de position publique en rédigeant les deux premiers cahiers d'acteurs (au titre du mandat de concessionnaire et au titre de la chambre elle-même) et a régulièrement complété les arguments en faveur du projet.
 - Le statut de collectivité territoriale du maître d'ouvrage (le Conseil régional Nord-Pas de Calais) qui a choisi d'être représenté en réunion publique par les conseillers régionaux de Calais. Sans porter d'avis sur l'opportunité, les conséquences furent la position ou l'évolution des intervenants, Monsieur Claude VANZAVELBERG ne participant qu'à la réunion d'ouverture, Madame Natacha BOUCHART étant régulièrement questionnée par la salle comme maire de Calais plutôt que comme conseillère régionale. Les participants ont aussi fait remarqué que le maître d'ouvrage apportait parfois des réponses d'intention à des questions pourtant techniques.
 - La Commission, les représentants du maître d'ouvrage, comme plusieurs participants du public ont émis de fortes sollicitations de l'univers ferroviaire et des transporteurs pour qu'ils participent plus franchement aux échanges, compte tenu de leur place primordiale dans le projet.

- Les réunions publiques n'ont pas paru trop enfermées dans un protocole particulier. Les habitants, les syndicalistes, les représentants associatifs sont régulièrement intervenus spontanément avec une intacte franchise dans leurs propos (plaisance, Eurotunnel, SNCF, Boulonnais et Dunkerquois...), ce qui est à mettre au crédit du processus.

Sur les aspects pratiques, un prestataire affecté à la traduction/interprétariat a été mobilisé pour permettre d'éventuelles interventions en anglais et à l'issue des réunions publiques, pour prolonger les discussions, un verre à boire était servi à l'ensemble des participants. Leur nombre a oscillé entre 180 et 480 pour l'ouverture à l'hôtel de ville de Calais, avec un tiers de "fidèles", représentant principalement les auteurs de cahiers d'acteurs.

Sur place, le Conseil régional a mis à disposition du public le Dossier du débat et projeté en boucle un film promotionnel de présentation des arguments du projet et de simulation en 3D de son aménagement, d'une durée de 7 minutes. Pour sa part, la CPDP a diffusé les numéros de son Journal du débat, les Cahiers d'acteurs au rythme de leur impression, le programme particulier de la réunion sur lequel figurait un coupon pour éclairer la Commission sur le vecteur d'information qui a motivé la venue des participants.

Ces différents supports ont également été adressés par courrier à ceux qui le demandaient par téléphone ou Internet, ainsi qu'un fichier de plus de 1 200 destinataires (associations, entreprises, administrations, élus...).

Un large relais du débat par la presse locale

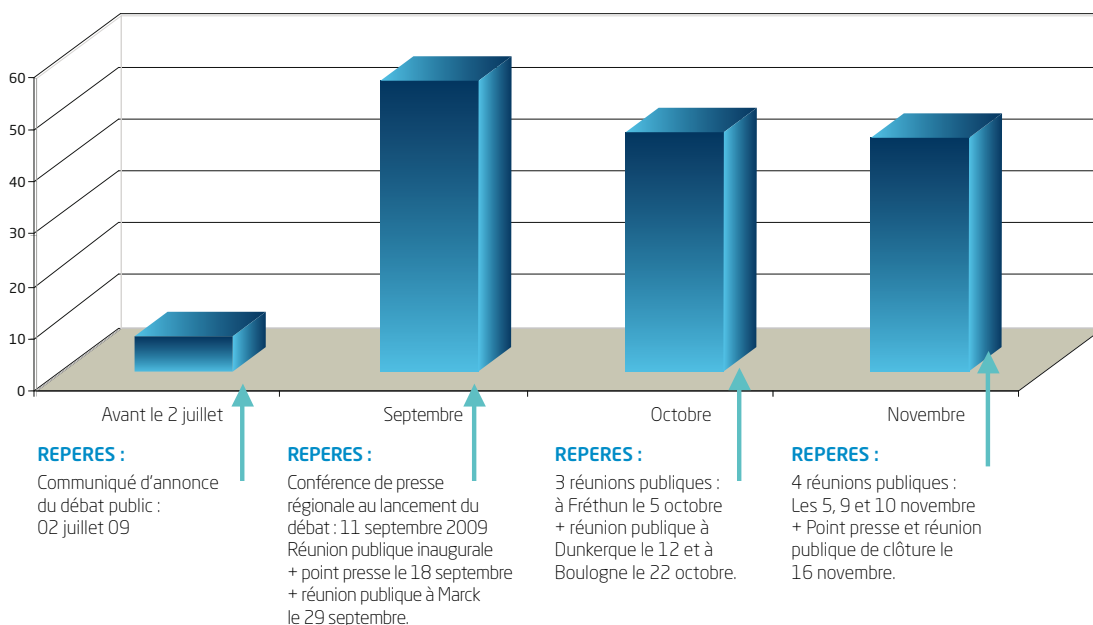
La presse locale, notamment écrite, a eu un rôle majeur pour le déroulement des réunions publiques, en participant régulièrement et de manière significative d'une part à l'annonce du calendrier et des changements de lieu ou de date pour les réunions, d'autre part au compte rendu des principaux sujets abordés. Ainsi, entre juin et novembre 2009, nous avons répertorié 200 retombées presse concernant le débat public Calais Port 2015, tous médias confondus. Parmi ces résultats :

- 154 articles et reportages axés sur le débat public Calais Port 2015, publiés par des médias officiels
- 10 posts publiés sur les blogs de personnalités impliquées dans le débat (élus locaux principalement)
- 36 retombées "indirectes" (hors action presse, actualité en marge du débat)

Pour qualifier cette forte couverture presse, 3 critères ont été retenus :

1 / Evolution des retombées presse dans le temps

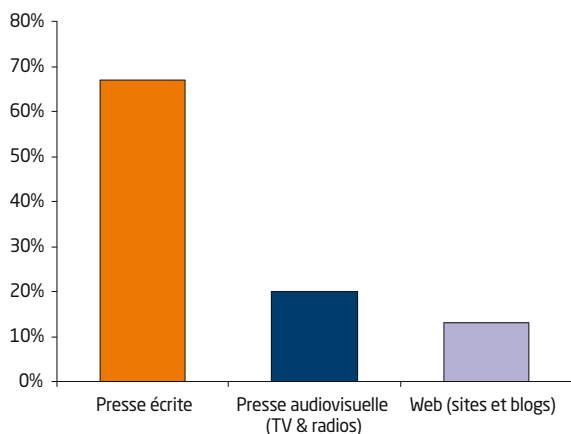
(de juin à novembre 2009 / sur un total de 154 retombées directes dans les médias officiels)



2 / Ventilation des résultats par typologie presse

Base 100 % = 154 retombées presse directes (presse écrite, audiovisuelle et internet)

Ventilation par type de presse



- **Couverture locale** (littoral) : 120 retombées dont 7 affectées à la presse Boulonnaise et 4 seulement à la presse Dunkerquoise.
- **Couverture régionale** Nord-Pas de Calais : 21 retombées
- **Couverture nationale** : 13 retombées (presse pro & spécialisée)



Extrait émission 19/20 - France 3 Nord-Pas de Calais du 13/10/09.

A noter que la couverture presse du débat public fut qualitative : 117 articles (dont 25 articles d'une page et 17 articles de 2 pages et plus, soit 42 articles entièrement dédiés au décryptage du débat) et reportages détaillés sur le sujet, contre 47 retombées " annonce / agenda". Le débat public a fait 11 fois la Une des quotidiens locaux -Nord Littoral et la Voix du Nord Calais- et les rédactions de ces deux titres ont été représentées pour chacune des réunions publiques. Le correspondant de la Gazette du Nord-Pas de Calais - " le" journal des décideurs politiques et économiques en région- a suivi la majorité des réunions et publié des papiers de fond sur les échanges / le décryptage de ces échanges / l'animation du débat.

Excepté le mensuel Calais Mag (Ville de Calais), il s'est avéré difficile de mobiliser les supports d'information des collectivités locales.

La seule presse nationale qui a relayé le débat est une presse spécialisée et professionnelle (métiers de la logistique, des transports) et malgré les interventions de l'agence de presse, les médias européens ciblés (GB ciblée sur Douvres ; Benelux + médias ciblés sur la région de Douvres) n'ont pas donné suite.

3 / Une audience sans exclusive de cibles

Si la presse écrite est dominante, 31 annonces, sujets et reportages en presse audiovisuelle et 20 retombées sur Internet ont été répertoriées. Ce " mix média", conjuguant les puissances des médias de masse (PQR, radio, télévision) a permis de toucher une large population dans ses habitudes quotidiennes d'informations (tous âges, toutes catégories socio-professionnelles confondus).

Une participation aussi sur internet

En complément, le site Internet a été confié au prestataire de la Commission nationale de débat public, permettant l'accès direct à l'ensemble des documents officiels régissant le débat public en général. Au delà de la mise en ligne des supports "papier" du débat (Dossier du maître d'ouvrage, Journal du débat, cahiers d'acteurs et supports -communiqués et Dossier de presse- à destination des journalistes) ce site Internet a

- accueilli les questions des internautes, leurs avis ou contributions,
- fait connaître l'intégralité des échanges de chaque réunion publique avec le "verbatim" correspondant (y compris la vidéo utilisée pour la réunion de clôture),
- établi des liens avec les organismes ayant rédigé des cahiers d'acteurs
- retransmis des coupures ou extraits de presse
- diffusé quelques photos prises lors des réunions publiques
- permis d'envoyer à partir d'une mailing-list des messages d'alerte sur les réunions publiques à venir et une newsletter (3 numéros) permettant d'encourager l'accès direct aux rubriques du site.

En termes de bilan chiffré, plus de 11 000 connexions ont été comptabilisées depuis l'ouverture officielle du site le 11 septembre avec 51 100 pages consultées, près de 80 questions ont été posées essentiellement au maître d'ouvrage, les autres portant plutôt sur l'organisation du débat.

Les questions sont venues pour l'essentiel de personnes participant aux réunions publiques et clairement identifiées au cours du débat. Elles ont correspondu à des compléments, des demandes de précisions ou de détails souvent techniques plutôt qu'à des correspondances d'internautes trop éloignés géographiquement et qui auraient utilisé cette rubrique en substitution des réunions.

La consultation des questions/réponses a montré l'importance accordée par les internautes qui sont intervenus à la plaisance et à l'environnement. Les questions ont régulièrement mentionné des problématiques détaillées et il est à noter que le Conseil régional a, lors de ses réponses, pris un certain nombre d'engagements.

Des interventions complémentaires

Du côté des participants, la Commission a reçu une contribution illustrée de Monsieur VERILHE, habitant de Sangatte, relative au devenir potentiel de la plaisance à Calais, qui fut mise en ligne sur le site internet et défendue oralement en réunion d'expression. Certains sujets périphériques, ou ne faisant pas par-

tie du projet pour des raisons de compétences administratives, ont été abordés par le public en réunion comme par exemple l'installation de l'entreprise Eras Métal ou le devenir de l'aérodrome de Marck.

La CPDP a par ailleurs reçu le courrier de Monsieur Claude VANZAVELBERG regrettant de n'avoir disposé que le lendemain de la dernière réunion publique des résultats d'un audit sur les chambres de commerce et d'industrie de Calais et de Boulogne-sur-Mer.

Du côté de la Commission particulière, elle a répondu favorablement à l'invitation de la mairie de Gravelines pour venir présenter le fonctionnement du débat public auprès d'élèves de 4^e et de 3^e. En présence de Messieurs Bertrand RINGOT et Raoul DEFRUIT, maire et conseiller municipal, une présentation des objectifs, des modalités du débat en général et de celui du projet d'extension du port de Calais en particulier a été effectuée devant une soixantaine de collégiens, suivie de questions et de réponses.



[Source Conseil Municipal de Gravelines].

Le budget du débat

Si les indemnités et le remboursement de frais de déplacement et d'hébergement des membres de la CPDP sont pris en charge par la Commission nationale de débat public, les dépenses engagées pour organiser le débat sont à la charge du maître d'ouvrage (le Conseil régional Nord-Pas de Calais).

Le montant total (établi hors taxes au 21 décembre) est de 685 400 € et se décompose ainsi :

- Logistique des réunions publiques	131 600 €
- Rédaction des verbatim, interprétariat, traduction, hôtesse d'accueil...	28 700 €
- Travaux d'édition, routage et poste	156 000 €
- Relations presse	39 400 €
- Mobilisation et achat d'espaces publicitaires	60 700 €
- Fonctionnement global du secrétariat général et site internet	221 000 €
- Locaux (aménagement + loyer + matériel + consommations...)	48 800 €



3. Principaux reflets du débat

3.1 Les caractéristiques géographiques, historiques, et socioéconomiques du projet Calais Port 2015

Comment le projet Calais Port 2015 est porteur d'espoir pour tout un territoire.

Calais est située à un endroit stratégique sur le Détroit, à la croisée d'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde, sur l'un des axes forts du Réseau de transport européen (RTE). Entre 400 et 500 navires passent au large de Calais chaque jour entre l'Atlantique et la Mer du Nord, et il y a une soixantaine de traversées transmanche. A 40 kilomètres de Douvres, c'est le trajet le plus court entre la Grande Bretagne et le Continent.

Le port de Calais existe depuis le X^e siècle et son activité transmanche a véritablement commencé au début du XIX^e siècle. Le port a toujours su s'adapter aux changements du trafic et le projet Calais Port 2015 doit répondre aux besoins futurs pour les 40 à 50 ans à venir. Le pro-

jet est perçu par ses promoteurs comme un projet de port d'envergure européenne et mondiale, à la fois ambitieux et raisonnable, car il pourra facilement s'adapter en fonction de l'évolution des besoins et types de trafic. Calais doit saisir cette opportunité d'un nouveau port pour conserver sa compétitivité, et parce que son avenir semble en dépendre. Calais comptait 73 000 habitants en 2006, avec 98 000 habitants pour l'agglomération, c'est la ville la plus peuplée du département, mais la population est en train de diminuer.

Les effets socio-économiques du projet Calais Port 2015

La façade littorale du Nord-Pas de Calais doit rester compétitive sur le plan européen, face à la concurrence représentée par les ports du Benelux. Pour servir ses clients, le port de Calais doit continuer à assurer la fréquence et la

cadence des traversées transmanche, ainsi que l'efficacité des procédures de sécurité et d'embarquement. Grâce à des infrastructures adaptées, Calais cherche à accompagner le mieux possible dans leur développement ses clients que sont les opérateurs maritimes. Calais bénéficie d'un atout géographique lié à Douvres et il n'existe pas de solution de substitution réaliste. Il est donc impératif de conserver ce marché qui va contribuer à créer de la richesse qui rejaillira sur tout le territoire.

Malgré ses atouts, Calais souffre depuis longtemps d'un fort taux de chômage, d'une carence de formations, et affiche un faible niveau de revenus. Dans ces conditions, le nouveau port de Calais doit non seulement pérenniser les emplois actuels mais encore il doit être un moteur d'emploi durable à Calais et dans la région Nord-Pas de Calais toute entière. Ces emplois sont attendus dans des secteurs déjà présents : des emplois directs sur le port, dans la logistique ; indirects ou induits dans le tourisme, dans le commerce par exemple. Aussi, si le port ne se faisait pas, des emplois seraient perdus. Vu le fort taux de chômage (15.1 % à Calais), le projet est soutenu sur le fond par tous les acteurs. Il est à noter que l'emploi semble fragile dans certains secteurs, et malgré un marché qui n'a pas trop souffert de la crise, plus de 500 emplois sont menacés chez SeaFrance. La Région serait prête à soutenir la SNCF pour sauver cette entreprise.

Les prévisions pour l'emploi sont établies par des études récentes de la CCI de Calais qui évoquent 3 600 emplois directs qui seront générés par le projet portuaire à l'échéance 2030, et 1 800 emplois directs dans la ville. Au total, environ 10 000 emplois directs et indirects pourraient être créés dans le Calais. A titre de comparaison, 50 000 emplois en Nord-Pas de Calais

sont actuellement liés au port, dont 20 000 sur le littoral, et 10 000 à Calais même. Parmi ces 10 000 emplois à Calais, on en compte 1 500 chez SeaFrance + 200 chez P&O Ferries. Si le port ne se fait pas, on risque au minimum de perdre 450-600 emplois directs.

Outre les emplois qui seraient créés par Calais Port 2015, de nouvelles entreprises et de nouvelles activités sont attendues.

Le Port de Calais entre dès lors dans un projet de développement du territoire. La géographie du port et l'extension prévue des terre-pleins ne permettent pas l'implantation d'entreprises sur le port lui-même mais Calais a la chance de disposer de terrains à proximité du port. Les acteurs locaux commencent à y travailler, par exemple Calais Promotion qui prospecte pour accueillir et accompagner les investisseurs et les entreprises, et pour détecter des filières porteuses d'avenir. Cette idée reçoit aussi le soutien de l'Etat pour la mise en place de plans de déplacement d'entreprises. Un autre métier qui est en train de s'organiser est la logistique avec une grande plateforme logistique et multimodale de 160 hectares qui se dessine sur la zone de la Turquerie / Transmarck. Certains demandent quelle est la stratégie pour attirer de nouveaux investisseurs sur le site portuaire, de préférence dans des activités liées à l'environnement et les éco-industries. Il semblerait que les entreprises de la région Nord-Pas de Calais ne profitent pas encore suffisamment de leur façade maritime, et utilisent les ports belges et hollandais.

La formation et la gestion des compétences dans le temps

doivent être prises en compte lors du développement économique du Calais. Il faudrait prévoir une évolution acceptée et accompagnée des métiers liés au nouveau port, pour lequel plusieurs différentes phases se dessinent déjà : la phase "construction", la phase "après-travaux", la phase "exploitation". La CCI de Calais négocie un accord de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC). Il faut cibler les défaillances en matière d'emplois, consolider et renforcer les activités existantes avec la prise en compte du développement durable, et mettre en place des plans de formation.

Le tourisme est un secteur économique à fort potentiel pour l'emploi, et sera examiné ci-dessous dans le cadre des liens entre le port et la ville.

La pêche calaisienne doit être préservée pour son apport économique et son attrait touristique. Non sans difficulté car les zones de pêche seront



[Source cahier d'acteurs N°9].



[Source cahier d'acteurs N°19].

diminuées par le nouveau bassin, et même si ce nouveau bassin donnera un nouvel accès au port, l'accès au chenal sera toujours aussi difficile compte tenu des ferries qui continueront à emprunter ce même chenal.

La croisière est une activité qui peut être envisagée, et la plaisance peut être développée à l'occasion de Calais Port 2015. Il existe une forte demande d'anneaux supplémentaires sur la Côte d'Opale qui pourrait attirer une clientèle britannique et des pays nordiques. La croisière semble être une activité qui attire de plus en plus de vacanciers.

Les réseaux ferroviaires et autoroutiers qui doivent accompagner le projet

La question ferroviaire est le point qui semble être faible dans ce projet, elle a d'ailleurs été évoquée par tous les acteurs comme intégrale et indispensable dès la conception du projet.

De nouveaux trafics sont à prévoir dans une société post-Copenhague dont une part croissante de trafic acheminé par le fer : le non-accompagné et les autoroutes ferroviaires doivent prendre le relais du tout-camion. Cette diversification est actuellement impossible à Calais à cause de l'absence de desserte ferroviaire sur le port, des zones de stationnement et de déchargement insuffisantes, des ruptures de charge non praticables. Entre le vœu exprimé pour privilégier la multi-modalité, et la stratégie pour la mettre en place, il y a un manque de volontarisme évident à plusieurs niveaux : RFF n'est pas prêt à investir dans des lignes dont la rentabilité reste à prouver, la SNCF signale que le transport ferroviaire ne devient économiquement viable qu'à partir d'un certain seuil critique et proposera une offre à partir du moment où la demande se fait sentir sur de longues distances, les transporteurs soulignent que la rapidité des transferts est primordiale et que 80 % des volumes sont transportés dans un rayon de moins de 150 kilomètres, donc difficiles à gérer autrement que par camion. Une solution pourrait consister à confier l'exclusivité des transports intra-portuaires à un Opérateur ferroviaire de proximité car le ferroviaire peut être pertinent sur de courtes distances à la condition que les volumes soient importants.

Le Schéma régional des transports entend toutefois donner la priorité au ferroviaire, et développer au maximum les modes alternatifs à la route. La Région prévoit de consacrer un total de 300 millions

d'euros au ferroviaire sur le littoral de la Côte d'Opale, et a demandé l'inscription de la desserte ferroviaire du port de Calais au SCOT. Monsieur VALLEE, directeur départemental de l'Équipement, signale que L'Etat sera attentif aussi à la mise en place d'une politique de transports efficiente pour les dessertes intra et extra-muros sur le port, par exemple en encourageant la multi-modalité et des modes de transports plus écologiques tel le ferroutage. Il faudrait que le Calais bénéficie du plan national de 7 milliards d'euros annoncé par le Gouvernement. Le pôle de compétence régional Euralogistic et le pôle de compétitivité national I-Trans sont évoqués pour travailler sur le volet ferroviaire.

Les acteurs attendent de nouvelles liaisons ferroviaires mais les itinéraires restent parfois à définir.

- D'une part, une liaison entre l'autoroute A16 et le port de Calais par l'Est. La décision n'est pas prise, et pour l'instant la desserte du port de Calais nécessite un passage à travers le centre ville en franchissant plusieurs passages à niveau. Si 10 % du trafic doit à terme transiter par le fer, ceci se traduit en au moins 15 passages aller-retour à travers la ville, un niveau inacceptable pour la population.
- Sur le port lui-même, les terre-pleins prévus dans le projet Calais Port 2015 permettront d'installer le faisceau de voies nécessaires aux échanges intermodaux. RFF a lancé des études pour relier le futur port à la voie Calais - Dunkerque. Mais une analyse du volume de trafic ferroviaire qui pourrait être géré sur le port, par rapport à la surface des terre-pleins et le temps de déchargement par train, reste à faire.
- D'autre part, l'électrification de la ligne Calais - Dunkerque est actuellement en cours. Mais la Région n'est pas convaincue quant à la nécessité de doubler cette voie sur tout le parcours et par ailleurs, certains s'inquiètent d'un doublement de la voie à cause de manque de terrains.
- Le raccordement ferroviaire du futur hub logistique à la Turquie avec le port de Calais, et sa jonction avec la ligne Calais - Dunkerque, est à l'étude.
- Enfin, la gare internationale de Calais Fréthun sera modernisée pour répondre aux besoins croissants de la clientèle entre Londres, Bruxelles, Paris et Lille.

Le réseau autoroutier. L'aptitude du réseau à absorber les hausses de trafic semble établie dans l'immédiat, et étant donné que le réseau est prévu pour 35 000 véhicules par jour par rapport à 25 000 véhicules actuellement, des transformations du réseau ne sont pas prévues. Pour certains acteurs, les hausses de trafic pourraient entraîner des congestions routières et des accidents si le fer est sous-utilisé.

Pour le stationnement, des terre-pleins sont prévus dans le projet Calais Port 2015 pour gérer la fluidité et la cadence des transports transmanche dans la perspective de navires plus grands et des transferts possibles vers le rail. Il reste le problème du stationnement anarchique voire dangereux près du Port, qui reste à résoudre dans l'absence de mesures légales contraignantes et qui relèvent de l'Etat. Un stationnement sécurisé et obligatoire serait souhaitable et des parkings sécurisés se créent aux alentours du port qui servent parfois aussi de zones de changement de chauffeurs.

Le cabotage maritime devra être exploré comme marché potentiel. Mais le transport fluvial restera impraticable depuis Calais.

Calais Port 2015 semble être un projet fédérateur pour faire évoluer tout un territoire

Calais Port 2015 s'inscrit dans une stratégie de développement de l'agglomération toute entière. Une étude détaillée d'aménagement urbain est lancée par la Ville, ainsi qu'un schéma global de déplacement des flux. Le développement des transports publics devrait aider à resserrer les liens entre le port et la ville. Le Projet d'excellence territoriale porté par Cap Calais doit valoriser la façade maritime et prévoit de créer un centre de congrès. Au-delà de Calais, de réels impacts sont attendus dans les territoires environnants. Les projets d'aménagement entre le port et la ville nécessiteront une participation active de parte-

naires comme l'Etat et la Région.

Le tourisme est directement impacté par l'activité transmanche et constitue un fort potentiel pour l'emploi. Le port doit davantage être un relais pour valoriser les ressources touristiques locales mais actuellement l'image perçue de la ville n'incite pas suffisamment les touristes à s'y arrêter. Un projet paysager sur la rocade Est est prévu pour rendre cet endroit plus attrayant, ainsi qu'un transport entre le port et la ville. L'activité hôtelière a doublé depuis 20 ans (1 800 chambres en 2009), et la clientèle reste en majorité britannique. Mais la crise a conduit à une baisse de cette clientèle et des touristes étrangers en provenance d'autres pays, ainsi que des touristes français plus nombreux, sont attendus dans tout le Calaisis grâce à des équipements structurants (parc naturel, golf, voile, sites culturels, centres commerciaux, etc.), et un port de plaisance plus attractif. Aussi un bord de mer mieux inséré dans la ville et l'atout que peuvent représenter les efforts pour préserver l'environnement (qualité de l'air, de l'eau de mer pour la baignade) sont des atouts précieux pour générer des retombées touristiques créatrices d'emploi.

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



[Source cahier d'acteurs N°5].



[Source cahier d'acteurs N°3].

3.2 Environnement, cadre de vie, divers usages liés au projet, développement durable.

L'impact du nouveau port sur l'environnement est indéniable. L'aménagement retenu dans le projet Calais Port 2015 est celui qui d'entre toutes les propositions envisagées altérerait le moins l'environnement. La nouvelle digue, ainsi que toutes les constructions et installations qui s'ensuivront vont évidemment créer des perturbations directes (sédiments, courantologie, faune et flore...) mais aussi indirectes (territoires limitrophes, migration des oiseaux...). Comme il l'a rappelé à Dunkerque, conscient que la dimension environnementale du projet déborde du simple secteur portuaire, le maître d'ouvrage envisage l'appréhension et la gestion des problématiques écologiques sur tout le secteur littoral. Dans cette démarche, la Région a initié toute une série d'études d'impact qui devraient permettre de mieux cerner les problématiques et d'y apporter des solutions satisfaisantes. Il s'agit de :

- dresser un état initial de l'environnement et du cadre de vie
- analyser les impacts du projet
- définir les mesures pour supprimer, réduire ou compenser ces impacts.

Les études

Afin de mieux comprendre le fonctionnement de la zone et de statuer sur les mesures compensatoires, un vaste programme d'études a été lancé par le maître d'ouvrage. Ainsi, depuis 2006 : une étude traite des risques naturels (risques d'inondation littorale et érosion du trait de côte) et aussi sur les risques liés au changement climatique. Ce programme sera complété par des études menées par la DREAL, concernant plus précisément les risques d'inondation des waterings.

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

Les différents points abordés par ces études concernent :

- Les sédiments et les modifications sur le milieu physique liées au nouveau port (Sogreah) ;
- La bio diversité : la faune et la flore (expertise écologique du site) ;
- Le cadre de vie (qualité de l'air, les nuisances liées au bruit, conditions de circulation, qualité

de l'eau, du sol, impacts sur les cultures et les ressources) (Biotope et Idra Environnement).

Ce programme suscite lors du débat de nombreuses questions sur la clarté des études, le calendrier et la communication des résultats, ainsi que les décisions qui s'ensuivront, notamment sur les mesures compensatoires.

Limitier l'impact hydro sédimentaire et intégrer les conséquences du changement climatique.

Construite en avancée sur la mer, longue de 2 500 mètres, la nouvelle digue prévue dans le projet soulève de nombreux problèmes hydro-sédimentaires, qui ont attiré l'attention de plusieurs intervenants. L'opportunité de la construction d'un mur plein (et non d'une structure sur pilotis) a été notamment mise en question.

Les études hydro sédimentaires demandées par le maître d'ouvrage sont actuellement menées par la Sogreah. Ces études, alimentées par des



[Source cahier d'acteurs N°4].

analyses menées depuis 1982, prennent également en compte l'évaluation des impacts du changement climatique (surélévation du niveau de la mer, tempêtes, surcotes des plans d'eau, submersion marine, érosion littorale).

Les prévisions retenues par le bureau d'étude sur l'impact du changement climatique ont été contestées (Verts), parce qu'elles datent de deux ans, et parce qu'elles ne retiennent que les prévisions les plus optimistes. Le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) notamment doit prochainement communiquer à ce sujet, le bureau d'études attend les résultats.

Plusieurs acteurs du débat ont également souligné les nuisances éventuelles du nouveau port sur les waterings : il faut protéger les cordons dunaires et défendre le territoire, notamment les territoires voisins qui craignent d'être affectés, des intrusions maritimes qui pourraient être causées par la nouvelle configuration du port.

Sur le même thème, la question a été soulevée du traitement et du recyclage des sédiments pollués, avec de vives inquiétudes sur le clapage. La Région vise dans son projet à un équilibre déblai-remblai (utilisation des sédiments dragués lors du creusement du bassin dans la construction des terre-pleins). Les sédiments du port actuel seront clapés en mer (et 3 % des sédiments dragués seront traités.) Cet aspect a soulevé de vives inquiétudes, notamment des habitants des territoires voisins du port de Calais, compte tenu de la menace que le clapage fait peser sur la qualité de l'eau et aussi sur le dégraissage éventuel des zones fragiles.

Respecter la bio diversité

Plusieurs ensembles écologiques remarquables s'échelonnent le long du littoral : sur les 700 hectares étudiés, on recense 286 espèces végétales,

45 espèces remarquables (rares et menacées) dont 14 protégées. Calais se situe sur la voie atlantique, zone de forte densité d'oiseaux en période de migration. Au printemps, 59 espèces ont été observées, le milieu dunaire favorise en outre la reproduction des insectes et des amphibiens tandis que des phoques stationnent au large du Fort Vert. Cette richesse justifie une étude approfondie de la biodiversité. Eurotunnel appelle à la vigilance : l'inscription de la région littorale au Patrimoine mondial de l'Unesco est en cours.

Dans son projet, la Région veille à minimiser l'impact sur la faune et la flore dans le tracé même des terre-pleins et des axes de circulation, le projet du nouveau port doit suivre l'inscription de la zone de Calais dans le programme "Trame verte et bleue", visant à intégrer des mesures d'atténuation et de compensation pour la biodiversité. Les études confirment déjà un impact sur quelques habitats dunaires à l'Est de l'ancien hoverport.

Diverses interventions (GON, Adelfa en particulier) insistent sur la richesse biologique de la zone littorale, et sa nécessaire préservation, ainsi que sur la mise en place de mesures compensatoires en amont du projet. Une alerte particulière est donnée sur la fragilité des dunes du Fort Vert, des vasières, du Platier d'Oye, avec des risques d'ensablement ou d'érosion.

Limitier l'impact du nouveau port sur le cadre de vie et les activités humaines

Le nouveau port de Calais devrait répondre à une hausse des trafics, faisant peser sur les environs la menace d'une pollution accrue et de nuisances augmentées.

Au sujet de l'empreinte carbone : la CCI de Calais doit prochainement proposer un projet contribuant à améliorer l'empreinte carbone du port,



Phoques gris, banc de Walde [Source cahier d'acteurs N°23].

avec notamment la création d'un terminal ferroviaire (terre-plein du port Est) et d'un chantier inter-modal (zone des Dunes), la Région s'engage à soutenir ce projet à financement européen.

La qualité de l'air risque d'être affectée par l'accroissement des trafics : les pollutions et les rejets industriels, le trafic routier et le trafic maritime. En terme de dioxyde de soufre (SO₂), la part maritime dans la pollution de l'air est de 10 %, la nouvelle génération de bateaux devrait rejeter moins de polluants et de gaz à effet de serre. Des alternatives énergétiques (récupération de l'énergie cinétique, branchement des navires à quai) sont à l'étude, des intervenants soulignent cependant leur insuffisance. Il apparaît nécessaire d'envisager la mise en place d'exigences de qualité dans le cahier des charges des compagnies de ferries. Il est suggéré par les élus Verts de prendre d'ores et déjà en compte les futures normes et quotas d'émission de gaz à effet de serre qui conditionneront à la fois la mécanique des navires et le coût des transports.

Concernant les nuisances sonores induites par l'activité : le nouveau port va se construire au nord, en gagnant sur la mer, son influence sonore serait donc moindre.

Au sujet de la qualité de l'eau, les travailleurs de la mer (conchyliculteurs, pêcheurs...) rappellent combien leur travail est tributaire du bon dynamisme hydro sédimentaire et de la bonne qualité de l'eau. La nouvelle digue empiète sur une zone de pêche et les impacts du trafic accru font peser une réelle menace sur les cultures mytilicoles.

De son côté, la Région s'est associée avec l'ensemble des acteurs portuaires (police de l'eau, acteurs industriels, autorité portuaire) afin de définir un ensemble de valeurs maximales des rejets polluants dans les eaux du port.

Par ailleurs, le débat a été l'occasion de porter sur le devant de la scène l'implantation envisagée dans la zone industrielle portuaire de l'usine Eras-métal (projet à propos duquel la mairie a émis un avis négatif). Outre les questions posées sur une pollution éventuelle, le problème soulevé par Eras Métal met en évidence l'inquiétude de certains habitants pour la qualité environnementale des industries susceptibles de s'implanter. De même, la mise aux normes du tuyau de rejet d'Huntsman Tioxide participe de cette même préoccupation.

Largement évoqué par l'Adeca, le trafic routier fait déjà l'objet de nombreuses interventions. Pendant la phase de travaux, le maître d'ouvrage prévoit un contournement de la ville par l'Est afin de limiter les nuisances. Cependant, l'augmentation des activités induite par le nouveau port ren-

force des inquiétudes déjà vives sur le stationnement, notamment des matières dangereuses, l'engorgement du trafic, les difficultés de circulation, et la pollution qui résulterait de ce trafic. Les aménagements du futur port devraient résoudre ces difficultés : les terre-pleins de 70 hectares devraient faciliter le stockage, tandis qu'une desserte ferroviaire devrait contenir le trafic. Le maître d'œuvre s'engage à rechercher des modes alternatifs à la route (le projet de Calais s'inscrit à ce titre dans le schéma régional des transports), à travers une complémentarité port-voie fluviale, techniquement et financièrement malaisée- et surtout port-réseau ferroviaire. La Région envisage de diminuer le trafic des poids lourds par le report modal vers le fer. Ce sujet a toutefois été dénoncé comme étant insuffisamment étudié lors du débat.

La Région souhaite également diminuer les nuisances liées au trafic routier par la création de zones de parkings éloignées des habitations, et installer des axes de contournement de la ville pour les poids lourds.

Le maître d'ouvrage prévoit de limiter l'empreinte carbone à la fois pendant les travaux et pendant l'exploitation du port. Il est rappelé par les Verts qu'il faut à ce sujet devancer les futures normes européennes. Si des constructions HQE sont prévues dans le nouveau port, leur planification manque singulièrement de précision.

Un système de valorisation des déchets serait mis en place, développant le système de collecte et d'assainissement déjà en place sur le port. Il est demandé au maître d'ouvrage d'envisager toutes ces activités de collecte et de recyclage comme source potentielle d'emplois.



Bécasseau sanderling [Source cahier d'acteurs N°25].



Ecoport

Dans une démarche de gestion environnementale du projet, la Région ambitionne de souscrire au programme "écoport", vœu largement soutenu par les élus Verts. Si la chambre de commerce évoque les initiatives déjà prises, diverses interventions soulignent cependant le manque de détails de cette inscription, le peu de précision quant aux contraintes induites, au coût et au suivi règlementaire de son application.

Le développement durable

- Aménagement urbain

Profitant de l'opportunité du nouveau port, la Ville de Calais soutenue par le maître d'ouvrage, souhaite « changer l'image industrielle du port ». Un vaste plan d'aménagement urbain devrait voir le jour. Certaines interventions soulignent le peu de pertinence du plan d'aménagement de la ville, et rappellent l'importance de la prise en compte de l'environnement dans ce plan. Sur l'impact du nouveau port sur les territoires environnants, des points d'alerte sont soulevés par le Conservatoire du patrimoine : il faut maîtriser la péri urbanisation avec une vigilance particulière sur les ressources en eau, et veiller à ce que le report d'activités n'affecte pas les zones agricoles et forestières.

- Emploi

Des intervenants insistent sur le fait que la prise en compte des préoccupations environnementales devrait générer des emplois, et que cet aspect semble insuffisamment pris en compte dans le projet du maître d'ouvrage.

De la même façon, il est souligné que l'ambition environnementale de la Région doit tenir compte des opportunités de développement liées à certaines activités comme la plaisance. Si la construction d'une vélo route est effectivement envisagée, il faudrait en profiter pour développer le tourisme "vert".

- La concertation

Tout au long du débat, il a été souligné l'importance de la communication et de la concertation. Cette remarque porte sur les résultats des études, dont les habitants veulent être informés, mais aussi sur les décisions à prendre, dont le nombre justifierait la mise en place d'une structure de concertation. À ce sujet, la création d'une "maison du Détroit" est longuement évoquée par les élus Verts.



[Source cahier d'acteurs N°34].

3.3 Acceptabilité, utilité, calendrier et opportunité du projet

Au-delà de la libre expression donnée à chacun des acteurs, le débat public présente l'avantage de mesurer dans la durée le degré de bon accueil ou de rejet d'un projet. Cette acceptabilité relative s'appuie sur les interviews préalables réalisées par la CPDP, sur le contenu des cahiers d'acteurs, les déclarations effectuées en séance, également sur ce qu'en retient la presse, miroir parfois un peu excessif des positions prises, qu'elles soient favorables ou défavorables au projet.

Au terme du débat, l'acceptabilité du projet Calais Port 2015 est-elle acquise ?

Elle paraît solide et durable. Si des réserves s'élèvent contre le projet Calais Port 2015, elles sont minoritaires bien que soulevant des raisons très souvent valables, pour lesquelles des solutions devraient pouvoir être apportées. Au cours des entretiens et des débats, l'impression résultante est donc qu'un très large consensus entoure la réalisation du projet. Toutefois, pour être maintenu, il nécessitera que des efforts concrets soient accomplis dans plusieurs directions dont les principales sont énumérées ci-dessous :

a) Le projet Calais Port 2015 permettra-t-il à la fois un développement économique et social, en termes d'emplois et de création de richesses, tout en garantissant le respect de l'environnement naturel marin et terrestre ?

Autrement dit, sera-t-il acceptable du point de vue du développement durable ? Se présente-t-il comme un atout de développement ou comme une contrainte supplémentaire ? Ces interrogations ont été largement débattues et ont fait l'objet de nombreuses études et de beaucoup d'arguments pertinents. A titre d'exemple, la position de l'Etat est à retenir. L'Etat s'est engagé durant le débat à accompagner la Région sur les questions foncières pour aboutir au transfert de propriété des 200 hectares conquis sur le domaine public naturel et faire se concilier les divers intérêts en jeu. L'Etat sera présent aussi sur les implications environnementales du projet, à commencer par la gestion des zones côtières, en particulier la protection contre les risques d'inondation marine. Il sera également attentif à la mise en place d'une politique de transports efficiente pour les dessertes intra et extra-muros sur le

port en encourageant notamment la multi modalité et des modes de transports plus écologiques tel le ferroutage. Ce qui est vrai pour le port l'est aussi pour son environnement économique avec la mise en place de plans de déplacement d'entreprises.

Par ailleurs, les deux Présidents des chambres de commerce et d'industrie de Calais d'une part, de Boulogne-sur-Mer d'autre part, ont souligné leur détermination commune à faire aboutir le projet.

Le premier, reconnu comme le "père" de Calais Port 2015, paternité qu'il partage avec ses services, confirme le chiffre prévisionnel d'un trafic estimé à 100 millions de tonnes, traitées par le système logistique de Calais – le port maritime et le tunnel – comme objectif après 2015. Le travail mené jusqu'à présent par la CCI va bien au-delà de la seule ville de Calais et propose un projet d'avenir pour que la façade littorale du Nord-Pas de Calais soit compétitive sur le plan européen. De la fusion des trois CCI de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque, à la création d'un port unique Calais-Boulogne, il pense qu'il est possible de surmonter des rivalités historiques et des questions financières.

Le second, président de la CCI de Boulogne, se montre également optimiste dans une société portuaire unique Calais-Boulogne. Il préconise aussi une association avec Dunkerque, puisque les trois CCI du littoral n'en feront bientôt plus qu'une.

Il est en outre rappelé que les deux ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer ont le même propriétaire, la Région, qui est au rendez-vous des investissements, certes massifs cette fois pour Calais, alors que Boulogne n'est pas oubliée avec 70 millions d'euros de travaux et 30 millions de garantie d'emprunt depuis 2007.

Ces prises de position favorables ont toutefois été mises en doute par des critiques à l'égard d'une dépense jugée excessive pour Calais quand on tient compte de deux observations concernant le port de Douvres :

- Au vu de la conjoncture actuelle, rien ne prouve que le port de Douvres sera prêt à temps. Il serait donc urgent d'attendre ;
- Douvres ne s'agrandira pas pour le seul trafic vers Calais. Le port anglais dessert aussi Dunkerque, par le terminal de Loon-Plage, ainsi que Boulogne.

Enfin, une partie du trafic de Douvres va vers les Pays Bas et plus loin encore, vers le Nord de l'Europe.

De telles observations critiques en déduisent que le gabarit du nouveau port de Calais serait trop grand par rapport aux faibles progressions de trafic d'une société "post-Copenhague". De plus, le juste dimensionnement du port, seul moyen d'en réduire au maximum les impacts serait justifié par :

- La poursuite de la crise, l'augmentation des trafics ne pouvant pas être celle annoncée ;
- L'impossibilité pour Calais de trouver un développement en place de celui de Dunkerque ;
- Le fait que le tunnel n'est qu'à 53 % de ses capacités et qu'il peut absorber d'éventuelles hausses de trafic.

D'autre part, de nombreuses inquiétudes ont été exprimées au sujet des impacts que le projet pourrait avoir sur la ligne de côte ou sur le dépôt en mer de matériaux et sédiments.

On ne peut que recommander de poursuivre cet effort, bien mené jusqu'à présent, de dialogue et de réflexion commune. Il faut insister sur son extension possible aux conséquences économiques chiffrées qu'il pourrait provoquer pour le Maître d'ouvrage d'une part (nouvelles dépenses à ajouter aux estimations actuelles), pour les usagers du port d'autre part (nouvelles charges de remboursement de ces dépenses et de fonctionnement plus onéreux).

Des arguments chiffrés plus nombreux et précis sont maintenant requis.

b) Calais Port 2015 ne doit pas être considéré comme une infrastructure technique isolée mais au contraire liée à la ville de Calais, à son hinterland que constitue le Calaisis, et à la proximité des trois ports proches sur la Côte d'Opale (Dunkerque, Boulogne-sur-Mer et le "port" ferroviaire d'Eurotunnel), enfin évidemment au port anglais de Douvres.

L'extension du port de Calais aura à l'évidence des répercussions sur l'urbanisme, l'aménagement du territoire, l'économie régionale qu'il convient d'orienter et de maîtriser. Les cahiers d'acteurs et les débats ont montré que ces travaux de réflexion sont en cours.

Les dispositifs d'action intégrés, programmés et coordonnés restent à définir. Le Maître d'ouvrage devra se soucier assez rapidement de

rassembler les moyens d'un développement harmonieux et partagé.

c) Ouvert sur la mer par définition, un port doit également être relié vers l'intérieur des terres pour fluidifier les trafics qui en proviennent ou qui y aboutissent. Les liens indispensables de Calais Port 2015 avec les réseaux routiers et ferrés existants ou à créer, rappelés ou exposés durant le débat, laissent un sentiment d'incertitude quant au phasage des opérations et à la volonté réelle de les entreprendre. L'acceptation du projet Calais Port 2015 ne peut se contenter d'une approbation théorique convenue. Elle devrait aborder les conséquences pratiques, en termes de cohérence globale, qu'un tel accord implique.

Le transfert souhaité entre les modalités fer et route, au-delà du discours tenu pendant le débat public, pourrait aborder les considérations de répartition des dépenses et de calendrier durant la phase envisagée des enquêtes publique et administrative. Ici aussi un effort d'intégration renforcée serait à entreprendre si l'on souhaite maintenir crédible et acceptable le projet envisagé.



[Source cahier d'acteurs N°6].

d) Les prévisions de trafic transmanche sont importantes pour justifier la viabilité du projet Calais Port 2015. Les prévisions retenues (1 % d'accroissement annuel) semblent raisonnables et en cohérence avec de nombreuses réflexions menées dans ce domaine des deux côtés de la Manche et en Europe. Pour que l'acceptation du projet qui en résulte soit durable, l'accès aux études existantes ou en cours d'actualisation devrait être largement facilité. **Cela n'a pas été encore le cas durant le débat avec l'absence de scénarios alternatifs qui auraient permis de mesurer la robustesse des prévisions.** Cette situation pourrait être améliorée durant l'éventuelle enquête publique.

Par ailleurs, l'accroissement attendu du trafic permettra-t-il le développement d'autres activités comme la pêche, la navigation de plaisance, la

fréquentation touristique ? Plutôt favorables aujourd'hui au projet, les intérêts liés à ces secteurs pourraient se révéler hostiles s'ils ne l'accompagnent pas de leurs préoccupations spécifiques. **Le maître d'ouvrage serait bien inspiré d'élargir sa base de réflexion en vue d'intégrer et de ne pas décevoir des aspects jugés comme trop périphériques.**

L'utilité du projet

Si le projet Calais Port 2015 semble globalement envisagé de manière très favorable, c'est qu'il paraît indispensable à une forte majorité d'acteurs locaux.

L'histoire du développement du port de Calais montre une volonté constante de transport rapide entre l'Angleterre et le continent, tradition partagée avec le port de Douvres, qu'il s'agisse du trafic voyageurs ou de celui du fret accompagné. Le projet Calais Port 2015 poursuit cette préoccupation. Raisonnable quant à son ambition financière adaptée à la période présente, il est considéré en conséquence par la plupart comme un projet utile, indispensable au développement de la région calaisienne et, à une échelle plus large, à celui de la région Nord-Pas de Calais. Que se passerait-il si le projet ne se réalisait pas ? L'histoire de Calais déclinerait, voire s'arrêterait. C'est une question angoissante, perceptible dans beaucoup de discours. Il suffit de l'aborder pour mesurer l'espoir que suscite le projet.

Le calendrier et l'opportunité du projet

Si la Région Nord-Pas de Calais signifie à la CNDP son accord sur les recommandations que celle-ci

devrait lui adresser au début de l'année 2010, l'ouverture d'une enquête publique pourrait se faire au cours du second semestre de la même année en vue d'aboutir à une autorisation administrative d'ouverture de chantier durant le premier semestre de l'année 2011.

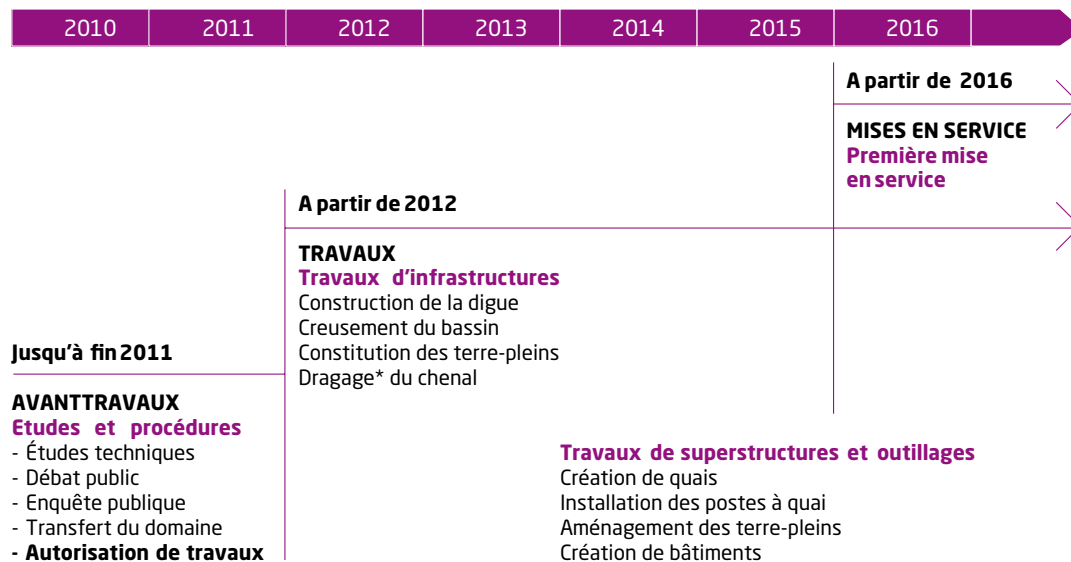
Le calendrier indiqué ci-dessous à partir des prévisions du Maître d'ouvrage reprend cette hypothèse de programmation qui n'a pas été modifiée par le débat public.

Un tel calendrier s'inscrit-il dans une période propice à la réalisation de nouveaux ports dans une région qui en compte déjà beaucoup et dans un contexte économique mondial perturbé par la crise de 2008 ?

Parmi les nombreux arguments cités en faveur du projet ou à son encontre, le seul qui paraît à la fois factuel et original et qui ne peut pour cette raison être utilisé de manière ambiguë, tantôt comme argument favorable, tantôt défavorable, est l'accroissement de la taille des navires.

En effet, la construction en cours de ferries de grande taille (240 mètres et plus), les capacités d'accueil réduites du port de Calais, l'insuffisance de ses terre-pleins posent aujourd'hui la question cruciale de son adaptation. Ou bien celle-ci se réalise assez vite (2015) ou bien l'accroissement du trafic voyageurs et fret avec l'Angleterre bénéficiera à d'autres sites portuaires capables d'une adaptation plus rapide.

Il est vrai que ce raisonnement peut être modéré par la situation de crise économique que connaît le monde actuellement et qui inciterait à la prudence. Mais la crise n'a pas arrêté la construction des jumbo-ferries. Il faudra bien qu'ils manœuvrent et ac-



costent dans des ports adaptés à leur taille. Pour Calais, il serait donc temps d'agir sans plus attendre.

Cette attitude est largement encouragée par Douvres qui, avec des contraintes différentes de celles de Calais, partage des préoccupations identiques : s'adapter ou s'incliner.

Quelques autres reflets du débat

L'attention portée *aux études techniques, économiques et sociales et à la concertation* qui doit les accompagner ont été fréquemment soulignées.

Un projet d'importance comme Calais Port 2015 est l'occasion d'une profusion d'études, de réflexions et de consultations. C'est notamment grâce à leur ensemble que l'acceptabilité du projet est convenablement fondée. L'organisation du débat public qui met en lumière l'existence des études, qu'elles soient achevées ou en cours de réalisation, montre progressivement le besoin accru d'informer et surtout de faire participer tous les intérêts directement ou indirectement impliqués par ces travaux. Le contenu technique des études ne devient important que s'il est validé par une participation suffisante des acteurs du terrain. La mobilisation de ces derniers n'a de conséquences concrètes que si elle est au service de dispositions rationnelles convenablement étudiées.

De la part du Maître d'ouvrage, il y aurait à développer une double préoccupation de transparence des travaux en cours et d'animation des réseaux d'acteurs qui pourrait être améliorée si une période d'enquête publique vient succéder à celle du débat public. **Rassembler ceux qui réalisent les études et ceux qui s'y intéressent ou seraient susceptibles de s'y intéresser reste à parachever.**

Les dernières réunions du débat n'ont pu donner toute leur mesure par manque de matériaux concernant l'organisation et le financement du projet. S'il est aisé de soutenir ou, au contraire, de critiquer une ou plusieurs hypothèses de travail indiquées par le maître d'ouvrage, il est beaucoup plus aventureux de les imaginer en prenant sa place.

Comme cela avait été signalé lors de l'examen par la CNDP du dossier du Maître d'ouvrage le 1^{er} juillet 2009, le dernier chapitre du dossier (Les caractéristiques du projet Calais Port 2015) est peu nourri d'arguments en termes de gouvernance, de financement et de promotion du projet. Ainsi, à titre d'exemples :

- La complémentarité de l'ensemble portuaire régional tient peu de place dans le Dossier

- Le marché du transport maritime est volatil. L'éventuel surdimensionnement, déjà évoqué, de Calais 2015 ne peut être éliminé et devra être étudié plus précisément. Il importe notamment d'approfondir la nature des investissements envisagés. Certains d'entre eux (la digue) constituent un saut quantitatif tandis que d'autres (les terre-pleins par exemple), financiers, peuvent être ajustés progressivement.

- La logistique terrestre oriente de nombreux trafics vers la route. Le réseau ferré sera-t-il assez renforcé ? Et de façon adéquate quand le tunnel n'est qu'à la moitié de ses capacités ?

- Les études environnementales sont à élargir au-delà des limites du Calaisis, jusqu'à la frontière Belge : les mouvements sédimentaires pourraient accroître l'ensablement de la zone d'attente du port ouest de Dunkerque avec des répercussions financières notables.

Ce constat de l'insuffisance des chiffrages estimatifs peut s'expliquer par la période choisie pour le débat (septembre - novembre 2009) qui impliquait la nécessité de le conclure en amont de l'échéance des élections régionales de mars 2010. Cela n'a pas permis d'approfondir deux aspects très importants du projet Calais Port 2015. Il s'agit d'une part de l'organisation des processus décisionnels, autrement dit sa gouvernance ; et d'autre part du plan de l'avancement détaillé qui en résultera tant pour les apports de fonds et leur phasage, que pour les recettes et l'amortissement des emprunts qu'elles devront permettre.

Ces deux aspects constituent aujourd'hui la faiblesse principale du projet. **Le rapprochement programmé des chambres de commerce et d'industrie situées sur la Côte d'Opale avant la fin de l'année 2010, une gestion régionale plus intégrée des deux ports de Boulogne et de Calais devraient favoriser et non retarder les solutions à trouver de manière urgente et manifeste.**

Lorsque ces obstacles seront surmontés, un effort complémentaire de communication aux échelles nationale, européenne et internationale pourrait conforter les mesures adoptées en direction de la promotion du nouveau port de Calais

Le périmètre restreint choisi pour le débat public serait élargi à cette occasion (voir planche page 6, correspondant à la page 34 du Dossier du débat).



4. Quelques enseignements tirés du débat

4.1 Propos introductifs

La méthode utilisée pour préparer le débat et aboutir à quelques conclusions synthétiques puis à suggérer au maître d'ouvrage un nombre restreint de recommandations repose sur des éléments de nature diverse :

- Des interviews individuelles ont été effectuées d'avril à août 2009 durant la phase préparatoire du débat. D'une part, de nombreuses réunions eurent lieu avec l'équipe rassemblée par la Région Nord-Pas de Calais, chargée de préparer le Dossier du débat. D'autre part, dans le respect du principe d'équivalence, la CPDP passa un temps approximativement égal à rencontrer d'autres acteurs du débat : élus, associations, chambres consulaires, industriels, transporteurs, métiers de la mer, administrations... Des comptes-rendus d'entretien furent rédigés à chaque fois. Chaque rencontre se terminait par la recommandation donnée à l'interlocuteur de rédiger un cahier d'acteur pour donner un point de vue complémentaire ou différent de celui présenté par le maître d'ouvrage dans le Dossier du débat.
- Les documents écrits qui fondent les ensei-

gnements tirés du débat comprennent en conséquence :

- Le Dossier du débat (120 pages) rédigé par le maître d'ouvrage juste avant le lancement des réunions publiques
- 42 cahiers d'acteurs (représentant 200 pages, et d'ailleurs partagés entre supporteurs du projet et émetteurs d'alertes à son sujet...) qui, s'appuyant sur ce dossier, le complètent et/ou le critiquent. Ces cahiers ont été rédigés et publiés durant la période des réunions de débat (11 septembre au 24 novembre 2009).

Ces documents, tous distribués en grand nombre et disponibles sur le site de la CPDP (www.debat-public-calais-port2015.org), ont été complétés par :

- Des demandes d'information et questions posées au Maître d'ouvrage, parfois à la CPDP, au sujet de l'organisation et du contenu du débat. Ces questions transmises par voie écrite (courrier postal ou courriel à l'adresse de la CPDP contact@debatpublic-calais-port2015.org) figurent sur le site de la Commission avec, à chaque fois, la réponse apportée.

- 3 numéros du "Journal du débat" et autant de courtes "Newsletters" rédigées par le secrétariat général ont pris soin de faire le point sur l'avancement des travaux et les échanges entre acteurs.

- Par ailleurs, les 9 réunions publiques organisées de septembre à novembre 2009 (34 heures de débat au total) ont été enregistrées (vidéo) et ont fait l'objet de verbatim (transcription par sténotypie des débats : entre 35 à 40 pages pour chaque réunion).

La CPDP a d'abord réalisé ou fait réaliser des synthèses chronologiques à partir de l'ensemble de ces matériaux.

Elle a ensuite utilisée une clef de compréhension sous la forme d'une grille de critères, relativement classiques, permettant de dégager et structurer les tendances principales du débat.



Photo aérienne du Fort Vert

Ces critères sont les suivants :

1. le projet Calais Port 2015 est-il **utile** ? (pourrait-on s'en passer ?)
2. son **opportunité** est-elle avérée ? (n'arrive-t-il pas trop tard ou trop tôt ?)
3. son **acceptabilité** paraît-elle suffisante, notamment à la lumière des débats portant sur divers domaines :
 - a) les mesures mises en œuvre pour l'accroissement de l'emploi dans la région de Calais et un plus grand respect de l'environnement naturel dans une perspective globale de développement durable.
 - b) la complémentarité de l'extension du port de Calais avec le développement de la ville de Calais, la région du Calaisis, l'évolution des autres ports de la Côte d'Opale - Boulogne sur mer et Dunkerque - et le port sec que constitue Eurotunnel. Cette complémentarité concerne également le port de Douvres et sa région proche.
 - c) les liens de raccordement de Calais Port 2015 avec les réseaux ferrés, routiers, fluviaux et leurs conséquences sur l'inter modalité des transports
 - d) la cohérence d'un accroissement du trafic transmanche (voyageurs et fret) avec d'autres activités (pêche, plaisance et tourisme)
4. un autre critère d'appréciation est l'attention portée aux **études** techniques, économiques et sociales suscitées par le projet et à la **concertation** continue qui devrait les accompagner.

Ces études sont-elles suffisantes et accessibles aux principaux acteurs comme ce fut le cas durant le débat public ? Cette transparence devrait accompagner leur réalisation du début à la fin, en vue d'établir un climat de confiance favorable au bon développement du projet.

5. un dernier critère intéresse la **gouvernance** du projet (qui est en charge de prendre des décisions et selon quelle procédure simple pour Calais Port 2015 ?) et son financement (plan de financement et programmation). La promotion à l'échelle nationale et internationale qui pourrait en résulter pour le projet est-elle suffisante ? La communication qui la soutient est-elle adaptée ?

Ces cinq préoccupations, énumérées au cours de la séance finale du débat (réunion publique du 16 novembre 2009) ont donné lieu aux réflexions et orientations qui suivent.

4.2 Les aspects spécifiques du projet

Le débat public, ouvert pour examiner le projet d'un nouveau port, a finalement porté sur le développement du territoire. Calais Port 2015 semble porteur d'espoir pour tout un territoire qui en aurait bien besoin, le projet est fédérateur et mobilisateur.

La cohérence des ambitions du projet Calais Port 2015 face aux évolutions techniques et économiques

Les promoteurs du projet insistent sur le fait que ce projet est nécessaire pour poursuivre efficacement l'activité portuaire. Le projet serait ambitieux mais raisonnable, et adaptable en fonction des futurs trafics. En outre, les prévisions de hausses de trafic transmanche (1 % en moyenne sur le long terme) semblent raisonnables dans une situation de crise et sont confirmées par des études anglaises et internationales. Par contre, certains acteurs s'interrogent quant à la taille du projet dans un contexte économique ralenti, et ne sont pas convaincus par les prévisions de trafic, d'autant plus que les capacités de la Côte d'Opale, prise dans son ensemble des 3 ports et Eurotunnel, sont loin d'être saturées. Aussi, dans la mesure où le tout-camion serait en partie remplacé par le fer, il conviendrait probablement de développer des scénarios réalistes et actualisés pour les différents trafics envisagés, en fonction de la distance à parcourir, pour déterminer les segments qui peuvent être acheminés par rail.

Si le ferroviaire doit prendre en charge ne serait-ce que 10 % du trafic actuel - objectif jugé trop modeste par certains acteurs - ceci correspond à 15 trains par jour (15 trains chargés vers les quais et 15 trains revenant à vide du port). Toute une logistique en découle : des voies ferrées qui ne traversent plus la ville, et suffisamment de terre-pleins sur le port pour décharger les trains sachant que 4 heures sont nécessaires pour le déchargement. Les capacités de stationnement sur le port pour répondre aux nouvelles capacités des navires doivent aussi être prises en compte pour éviter de surcharger les autoroutes d'accès. Les liens ferroviaires entre le port et le hub logistique à la Turquerie seraient à préciser, et les études de marché approfondies doivent conforter ce pôle de développement.

En attendant la construction du nouveau bassin pour accueillir la nouvelle génération de navires qui mesureront jusqu'à 240 mètres de long, des mesures

provisoires sont déjà prévues dans le port actuel, mais quelles sont les limites de cette solution provisoire ?

En ce qui concerne la pêche, des mesures pour compenser les 150 hectares qui seront pris sur la mer sont demandées. Qui va négocier avec l'Union Européenne pour avoir des quotas ailleurs, et quel soutien sera apporté aux pêcheurs et selon quel calendrier ?

Enfin une réflexion complémentaire semble nécessaire pour le développement de la plaisance à Calais. Même si le nouveau port donnerait une entrée supplémentaire pour les ferries, le chenal d'accès continuerait à être le même pour tous. Aussi le seuil de rentabilité par rapport aux anneaux supplémentaires pose problème.

La cohérence concernant l'emploi et la formation

Au-delà des intentions, il manque des précisions concernant les emplois qui pourraient effectivement être créés à court terme et à long terme. Quels sont les projets économiques qui peuvent émerger grâce au projet Calais Port 2015 ? Quels sont les secteurs et les activités à privilégier pour la création d'emplois et d'entreprises (nombre, secteurs, catégories socio-professionnelles, localisation, etc). Dès aujourd'hui il conviendrait de mettre en place des plans de formation correspondants. On pourrait associer les établissements d'enseignement et de formation (Université du Littoral, d'autres établissements d'enseignement supérieur et de la formation continue) à cette réflexion sur l'avenir de l'emploi dans le Calaisis, sans négliger les éco-industries et le développement durable. Sans oublier que les métiers seront appelés à évoluer et cela va nécessiter une gestion des compétences dans le temps. La préparation de l'enquête publique donnera l'occasion d'approfondir ces questions.



[Source cahier d'acteurs N°9].



[Source cahier d'acteurs N°8].

Le ferroviaire reste le point faible dans le projet Calais Port 2015.

Le débat public a bien souligné la nécessité absolue de développer les liaisons ferroviaires (le non-accompagné et les autoroutes ferroviaires) dès la conception du projet. L'enjeu ferroviaire serait décisif dans le succès ou dans l'échec du projet Calais Port 2015 mais pour l'instant les objectifs restent modestes et aucune mention n'est faite par rapport au raccordement de Calais sur l'autoroute ferroviaire Atlantique.

Pour l'instant le raccordement du port par l'Est serait opérationnel au plus tôt en 2017 si les études préalables et l'enquête publique aboutissent, et il reste des doutes sur la faisabilité et le phasage du doublement de la ligne Calais - Dunkerque qui doit par ailleurs être électrifiée. Une analyse des transports (matières, volumes des charges, distances parcourues) pour déterminer ce qui peut être acheminé par rail, pour un éventuel prise en charge par un Opérateur Ferroviaire de Proximité, pourrait avancer ces

dossiers. D'autres précisions sur le financement des opérations annoncées augmenteraient la crédibilité de ces engagements et il faudrait attirer une partie des 7 milliards d'euros annoncés par le gouvernement pour le fret ferroviaire.

Les liens entre le port et la ville

Le développement des transports publics semble nécessaire pour resserrer les liens entre le port et la ville, pour les Calaisiens et pour tous les gens qui visitent la ville. Il est à noter qu'une étude détaillée d'aménagement urbain a été lancée par la Mairie, ainsi qu'un schéma global de déplacement des flux et un projet paysager sur la rocade Est.

Les prévisions touristiques sont à établir avec plus de détails, sur Calais et sur l'hinterland pour ses retombées diverses (hôtels, restaurants, commerces, attractions sportives et culturelles), car il est urgent d'exploiter davantage ce secteur économique important.

4.3 Aspects environnementaux

Si la gestion des impacts environnementaux semble relativement bien traitée par le maître d'ouvrage (chapitre 4 du Dossier du débat), le débat a souligné un manque cruel de précisions à la fois sur les études mais aussi sur les mesures envisagées. L'environnement est un sujet essentiel de préoccupation, il représente plus du tiers des écrits et à peu près autant de prises de parole en séances. Les cahiers d'acteurs n° 4, 5, 7, 11, 23, 25, 29 et 34 en parlent directement, tandis que les cahiers n° 10, 13, 18, 19, 20, 27 traitent de l'environnement sous l'aspect "aménagement du territoire".

Et il est à noter que pratiquement tous les cahiers d'acteurs consacrent une partie de leur exposé à la question environnementale. La question de la protection de l'environnement touche directement à l'avenir de toute la zone, tant écologique que social.

Sur les précautions d'ensemble prises par le maître d'ouvrage, la labellisation "Ecoport" reste trop floue dans ses contraintes et ses bénéfices pour n'être autre chose, pour l'instant qu'un discours intentionnel, devant être transformé en propositions d'actions chiffrées.

Le débat aura en outre souligné que la plupart des

solutions envisagées pour réduire l'impact du nouveau port sont trop peu approfondies, voire inexistantes, notamment sur les énergies renouvelables, le report modal vers le ferroviaire, et la gestion des risques pour les territoires avoisinants : le manque de mesures compensatoires précises concernant notamment les acteurs directs du port inquiète. Les plans d'aménagement proposés par la Ville de Calais manquent de précisions sur tout ce qui touche à l'environnement. Il y a là une dynamique à trouver, entre les études techniques d'environnement et les considérations sociales.

D'autre part, certains points essentiels dont l'absence a été dénoncée lors du débat sont à prendre en compte : le chiffrage du projet intégrant les préoccupations environnementales, les solutions d'emplois tournés vers l'environnement, ainsi que les opportunités touristiques "vertes".

D'une manière générale, il apparaît que la question de l'environnement est trop souvent appréhendée sous l'angle de la limitation des nuisances et pas assez considérée comme un atout : la gestion environnementale peut aussi être une source d'emplois, de richesse, et une opportunité de développement.

Pour que soit mise en place une véritable démarche de développement durable, il convient de trouver un équilibre entre des études techniques environnementales, économiques, sociales, et une attitude participative qui doit les accompagner. Le débat est l'occasion de rappeler que la concertation et la discussion sont indispensables, surtout sur le sujet de l'environnement, la suggestion de création d'un espace de concerta-

tion entre tous les acteurs de la zone portuaire et du littoral est vivement recommandée. Les inquiétudes soulevées sur la communication des études ainsi que les mesures compensatoires, le souci de la préservation des qualités du milieu ainsi que l'impact du nouveau port sur le cadre de vie justifient que la Région œuvre avec tous les acteurs de la zone portuaire.

4.4 Gouvernance et financement

Peu de débats ont traité cette importante question d'identification des preneurs de risques et des moyens qui pourraient être à leur disposition. Néanmoins, des rappels, prouvant à la fois la faisabilité du projet Calais Port 2015 et suggérant ses limites, peuvent être brièvement présentés.

Le port de Calais possède deux grands atouts qu'il s'efforce de conserver :

- Le premier lui est propre et ne présente pas de difficulté : par sa proximité avec Douvres, Calais permet à un navire transbordeur de faire au moins une rotation de plus que les autres ports du continent par jour. C'est un avantage non négligeable quand on sait qu'un transbordeur coûte actuellement plus de 300 millions d'euros. Calais est un port privilégié et il faut savoir exploiter ce privilège.
- La deuxième chose est commune à tous les ports maritimes : au lancement d'Eurotunnel, il y a eu une grande crainte de voir Eurotunnel cannibaliser ces ports. En fait, la réalité était bien différente : depuis le démarrage du tunnel en 1994, bien que le tunnel ait toujours été loin de sa pleine capacité, les ports ont continué leur vie sans problème et ont progressé, ce qui veut bien dire qu'Eurotunnel et les ports de La Manche sont complémentaires.

Les perspectives du trafic maritime dans le détroit semblent claires. Quelle que soit l'évolution du trafic, les bateaux vont grandir. Vers 2011, P&O Ferries va mettre en service sur Calais-Douvres des bateaux de 210 mètres de long. Il est prévu d'ici 2020 l'apparition de bateaux de 240 mètres de long. En tout état de cause, il y a un besoin impératif de suivre le mouvement et d'adapter le port de Calais à cette évolution. Plus précisément, pour ce

qui concerne l'évolution du trafic, il y a cohérence entre les prévisions faites par Douvres et les prévisions faites à Calais. Ayant conduit ces études indépendamment les uns des autres, les deux ports arrivent aux mêmes conclusions, c'est-à-dire une croissance modérée, de l'ordre de 1 % par an, ce qui est peu mais se traduit, à la longue, par des chiffres significatifs.

Toutefois, il serait prudent que le maître d'ouvrage puisse s'assurer des sources qui ont permis d'établir ces prévisions et les conforte par une comparaison avec celles de la Commission européenne dans le domaine des transports maritimes, en particulier dans celui du transport transmanche.

Pour ce qui intéresse le renforcement du fret fer-



[Source cahier d'acteurs N°8].

roviaire, il est certainement extrêmement utile mais, dans la pratique, pose un certain nombre de difficultés. Plus précisément, les deux projets envisagés par la Région, sont d'une part l'électrification de la ligne Calais-Dunkerque et, d'autre part, le raccordement ferroviaire du port de Calais. La difficulté qui se pose sera de trouver des trafics pertinents au sens de la SNCF (ou d'autres opérateurs), c'est-à-dire ayant un seuil d'activité suffisant, en volume et en poids, et, si possible, une activité régulière. Cela devrait pouvoir se réaliser. Pour le moment, le port de Calais a identifié la possibilité d'expédier à l'horizon 2030 par voie ferroviaire 210 000 voitures neuves et 200 000 unités de transport intermodal. **C'est une ambition qu'il conviendra de démontrer au-delà des seules déclarations.**

En ce qui concerne maintenant les caractéristiques économiques et financières, le Dossier du débat est fort succinct, se limitant à un planning par grandes étapes et une évaluation par grandes masses des seuls coûts d'investissement. Cette évaluation est détaillée pour certains postes et il est indiqué de différer certains investissements ce qui permet d'envisager une souplesse dans la réalisation de l'investissement global. **Plusieurs variantes pourraient être étudiées à ce propos.**

Le taux de rentabilité qui en résulte dans chaque cas (il fait état d'une rentabilité de 17,6 % dans le Dossier, ce qui semble plutôt optimiste pour une installation portuaire), dépend étroitement de l'institution qui aura la direction des opérations.

Il conviendra donc lorsque le choix de société portuaire sera effectué (pour gérer l'extension du port et éventuellement son exploitation ultérieure) de reprendre les calculs



[Source cahier d'acteurs N°8].

de rentabilité, ne laissant à ceux disponibles aujourd'hui (Taux de rentabilité interne, imposé par la loi, qui consiste à calculer quel sera l'apport global du projet pour la collectivité) leur rôle de référence théorique. Ces nouveaux calculs, envisageables pendant l'année 2010, permettront de faire réfléchir sur les montants de fonds à injecter, les possibilités d'emprunt et les risques financiers encourus.

Des questions complémentaires restent à résoudre :

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

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



[Source cahier d'acteurs N°35].

4.5 Considérations générales de synthèse

En complément vont être évoqués six thèmes soulevés lors des interventions et qui méritent d'être soulignés, car ils correspondent souvent à des questions originales, c'est-à-dire nécessitant un approfondissement.

L'interaction ville-port

Cette interaction se présente à la fois en termes de liens et de déplacements, et à la fois en termes de conquête urbaine sur des espaces délaissés.

Enjeu de premier ordre pour l'avenir car il y va de l'adhésion des Calaisiens au projet d'extension du port, les responsables de la Ville et de l'Agglomération de Calais ont déjà commencé à en prendre la mesure et cela se traduit par diverses démarches d'étude.

Il est utile de rappeler que ce glissement de l'activité portuaire vers des espaces mieux adaptés impose de redéfinir l'affectation des espaces, plans d'eau et terre-pleins. Cette réorganisation de l'espace est une occasion pour trouver des nouvelles solutions à des problèmes difficiles, comme celui de la plaisance à Calais et pour offrir l'opportunité de nouveaux quartiers de Ville.

Ces "friches portuaires" représentent donc une richesse considérable, économique et urbanistique.

Cette transformation de la frontière entre la ville et le port a été effectuée avec succès par de nombreuses villes européennes, et il convient pour la réussir d'être ambitieux, avec une vision d'ensemble et une réalisation concrète par étapes.

Un premier pas indispensable à court terme est l'élaboration d'un plan directeur pour l'affectation des espaces portuaire.

La complémentarité entre ports

La complémentarité entre les quatre ports est une notion très présente dans le débat. Ainsi le Dossier du débat en fait état, en soulignant que parmi eux les trois ports maritimes, avec des activités similaires et des cœurs de métier spécifiques, sont appelés à se développer de manière complémentaire. Ainsi beaucoup d'acteurs sont conscients de la nécessité d'une vision partagée pour exister au niveau européen. Et cela doit se

traduire par la coordination de leurs investissements et des politiques commerciales.

Le débat a montré de façon claire que dans ce domaine beaucoup restait à faire pour déboucher sur des coopérations concrètes.

Plusieurs évolutions en cours au niveau institutionnel vont permettre de stimuler la complémentarité : nouvelle maîtrise d'ouvrage de la Région, rapprochement des concessions de Boulogne-sur-Mer et Calais, réforme des chambres de commerce et d'industrie. Mais cela ne suffira sans doute à créer certains processus de collaborations des acteurs et il faudra construire la complémentarité par la base et des actions concrètes. Dans un premier temps il paraît pertinent :

- de promouvoir le travail en commun sur des thèmes comme la desserte ferroviaire des ports, une prospective des trafics, ou encore les outils "informatique".
- d'encourager des rapprochements entre les professionnels de chaque port, par exemple entre les fédérations maritimes.

Les activités et les territoires liés au port

Chacun s'accorde à penser que le développement d'un port passe par l'installation d'activités qui lui sont liés, comme le montrent les exemples de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque, des retombées économiques du Tunnel, ou encore de l'entreprise Alcatel-Lucent (câbles sous-marins).

Des initiatives dans ce champ se sont déjà manifestées à Calais, par exemple en matière de logistique.

Cependant, en accompagnement du nouveau projet de port, il convient de devenir encore plus proactif dans ce domaine de la création d'activités liées au port, avec en particulier la mise en place au niveau du pays de Calais d'un plan d'action à portée stratégique comportant des projets structurés.

Dans ce plan qui doit refléter une synergie forte des acteurs, les volets de l'action foncière et de la prospection y auront une place majeure, et la dimension d'aménagement du territoire doit être prise en compte.

Le calibrage et l'anticipation

Par ce terme de calibrage, est entendu le dimensionnement pertinent des futures installations, avec le souci de cohérence du système d'ensemble dont elles relèvent. C'est une notion inséparable de celles d'ordres de grandeur, de mesures préventives et de réserves pour l'avenir..., ou encore de prise en compte des situations de pointes ou d'incertitudes.

Voici quelques exemples sous forme d'interrogations exprimées lors du débat :

- Quel niveau de transformation faut-il réaliser pour la rocade Est ?
- Est-ce que la création ou le renforcement de telles infrastructures est faisable ? Quels terrains faut-il réserver pour cette opération ?
- Quelles sont les mesures à prendre pour respecter cet objectif d'environnement ?

Pour l'instant ce calibrage est réalisé en ce qui concerne l'accueil des futurs navires. Il convient d'étendre cette démarche en réalisant par exemple des schémas directeurs pour le système d'infrastructures de transport terrestre, et en réservant les emprises indispensables.

Cela permettra de disposer d'une vision d'ensemble cohérente avec les finalités poursuivies et adaptable aux incertitudes inévitables.

Le dialogue et la communication

Le débat public a montré de façon concrète et de plusieurs façons l'intérêt que portaient les Calaisiens au dialogue.

En particulier pour la suite se sont révélées des attentes pour suivre les études d'environnement, pour réduire les incertitudes liées à l'emploi et aux statuts, pour poursuivre les réflexions sur un plan économique..., ou pour créer de nouveaux partenariats.

Dans la lignée du présent débat public, il paraît intéressant d'envisager la possibilité de donner une suite à ces attentes, afin de surmonter les cloisonnements et de lever les antagonismes. En effet un projet réussi suppose de la confiance et de la coordination des parties prenantes, des ingrédients indispensables à une manifestation de l'espoir.

Des regrets et des manques

C'est d'abord la faible présence, voire l'absence, dans le débat de certains partenaires ; l'université peut notamment être citée. En particulier les rencontres préalables de la Commission particulière ont montré que d'aucuns auraient pu tout à fait enrichir le débat.

C'est également le traitement insuffisant de certains thèmes. Ainsi la question de la sécurité et de son évolution n'a guère été évoquée au cours des séances. De même, il a été peu fait référence aux évolutions technologiques, notamment en matière de matériel de transport routier, ou encore aux évolutions organisationnelles, rupture de charge, stockage, distribution, e-commerce...

Par ailleurs il y a eu une difficulté certaine à échanger de façon constructive sur les prévisions de trafic. Il aurait été en particulier intéressant de faire état de divers scénarios et d'essayer d'évaluer l'incidence de la crise.

Que ce soit 2015 ou 2018, l'horizon fixé pour la réalisation du projet, si le Maître d'ouvrage décide de poursuivre, cela n'aura pas de conséquence majeure pour les études et les réflexions qui ne manqueront pas.

Le débat public aura ouvert la voie, il restera à en achever le parcours.

En conclusion, ce débat paraît avoir souligné la reconnaissance de l'utilité de l'extension du port "Calais 2015". Celle-ci est techniquement et financièrement réalisable mais nécessite des investigations et des démarches complémentaires, par exemple : un calibrage de système d'ensemble, des plans de réorganisation des espaces portuaires ou d'amélioration des infrastructures existantes.

Enfin un vœu de synergie peut être formulé. C'est la condition clef de la réussite, et cela suppose de construire la confiance.



5. Annexes

5.1 : Liens utiles

Dossier du maître d'ouvrage

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/informer/dossier-maitre-ouvrage.html>

Vidéo de simulation du projet

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/documents/video-mo.html>

Liste des Cahiers d'acteurs

N°1 : Concession portuaire

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-1-.pdf

N°2 : Chambre de commerce et d'industrie de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-2-.pdf

N°3 : SNCF

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-3-.pdf

N°4 : Section régionale de conchyliculture

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-4-.pdf

N°5 : ADECA

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-5-.pdf

N°6 : Eurotunnel

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-6-.pdf

N°7 : Conservatoire du littoral

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-7-.pdf





N°8 : Ville de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-8-.pdf

N°9 : Conseil de développement durable de l'agglomération de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-9-.pdf

N°10 : Syndicat mixte du Pays du Calais (Sympac)

[/www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-10-.pdf](http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-10-.pdf)

N°11 : Les Verts du Nord-Pas de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-11-.pdf

N°12 : Conseil économique et social régional (CESR)

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-12-.pdf

N°13 : Cap Calaisis

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-13-.pdf

N°14 : SeaFrance

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-14-.pdf

N°15 : Ville de Fréthun

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-15-.pdf

N°16 : Fédération maritime de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-16-.pdf

N°17 : CFE - CGC

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-17-.pdf

N°18 : Office de tourisme intercommunal

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-18-.pdf

N°19 : Les plaisanciers calaisiens

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-19-.pdf

N°20 : Calais promotion

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-20-.pdf

N°21 : Port de Douvres

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-21-.pdf

N°22 : P & O Ferries

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-22-.pdf

N°23 : Observatoire pour la conservation et l'étude des animaux et milieux marins (OCEAMM)

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-23-.pdf

N°24 : Clubs des professionnels du tourisme

[/www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-24-.pdf](http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-24-.pdf)

N°25 : Groupe ornithologique du Nord (GON)

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-25-.pdf

N°26 : CGT de la CCI de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-26-.pdf

N°27 : Comté de Douvres

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-27-.pdf

N°28 : Conseil de développement durable de l'agglomération de Dunkerque

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-28-.pdf

N°29 : Les pêcheurs de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-29-.pdf

N°30 : RFF

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-30-.pdf

N°31 : Grand port maritime de Dunkerque

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-31-.pdf>

N°32 : Union maritime et commerciale de Dunkerque

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-32-.pdf

N°33 : Conseil de développement de l'agglomération de Boulogne-sur-Mer

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-33-.pdf

N°34 : Agence des aires marines protégées

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-34-.pdf

N°35 : CFDT

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-35-.pdf

N°36 : Fédération nationale des transporteurs routiers

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-36-.pdf

N°37 : Tioxide

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-37-.pdf

N°38 : Parti communiste de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-38-.pdf

N°39 : CFTC

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-39-.pdf

N°40 : Services de l'Etat

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-40-.pdf

N°41 : CGT Dockers de Calais

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-41-.pdf

N°42 : Fédération régionale pour la culture et le patrimoine maritimes

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/cahiers-acteurs/ca-42-.pdf



“Journal du débat”, support de la CPDP :

N° 1

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/journal-debat/journal-debat_1.pdf

N° 2

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/journal-debat/journal-debat_2.pdf

N° 3

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/journal-debat/journal-debat_3.pdf



Dossier et communiqués de presse :

Dossier de presse

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/dossiers-presse/20090911-dossier_presse.pdf

Communiqué de la CPDP pour la validation du Dossier du débat, 2 juillet 2009

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/communiques-presse/20090702-communiquer.pdf>

Communiqué de la CPDP pour la 1ère réunion publique, 18 septembre 2009

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/communiques-presse/20090918-communiquer-.pdf>

Communiqué de la CPDP pour la 1ère réunion thématique, 24 septembre 2009

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/communiques-presse/20090924-communiquer-.pdf>

Communiqué de la CPDP pour la réunion à Boulogne-sur-mer, 21 octobre 2009

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/communiques-presse/communiquer-4-.pdf>



Verbatim des réunions publiques :

Réunion publique du 18 septembre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/20090918-reunion/20090918-verbatim.pdf>

Réunion publique du 29 septembre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/marck-20090929/20090929-verbatim-.pdf>



Réunion publique du 5 octobre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/frethun-20091005/20091005-verbatim-.pdf>

Réunion publique du 12 octobre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/dunkerque-20091012/20091012-verbatim-.pdf>



Réunion publique du 22 octobre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/boulogne-20091022/20091022-verbatim-.pdf>

Réunion publique du 5 novembre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/coquelles-20091105/20091105-verbatim.pdf>



Réunion publique du 9 novembre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/sangatte-20091109/20091109-verbatim-.pdf>

Réunion publique du 10 novembre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/sangatte-20091110/20091110-verbatim-.pdf>

Réunion publique du 16 novembre

<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/compte-rendu/calais-20091116/20091116-verbatim-.pdf>

5.2 : Programmes détaillés des réunions publiques

• 18 septembre à CALAIS

Réunion d'ouverture

Mot de bienvenue de Madame Natacha BOUCHART, maire de Calais

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Présentation du projet dans un contexte macroéconomique

Daniel PERCHERON, président du Conseil régional Nord-Pas de Calais

Présentation du projet, présentation du chapitre 1 du Dossier du débat "L'ambition du projet Calais Port 2015",

Jeannine MARQUAILLE, vice-présidente chargée des transports et infrastructures

Natacha BOUCHART, Charles FRANCOIS, Jean-Claude VANZAVELBERG, conseillers régionaux

Echanges avec la salle

Intervention de Dominique VALLEE, directeur départemental de l'Équipement, représentant Monsieur le Préfet du Nord-Pas de Calais

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• 29 septembre à MARCK

Réunion thématique

Mot de bienvenue

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Présentation du projet sous les aspects traités dans les chapitres 2 (sauf 2.4) et 3 du Dossier du débat : "Incidences techniques, économiques et sociales",
Conseil régional Nord-Pas de Calais

Echanges avec la salle

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• 5 octobre à FRÉTHUN

Réunion d'expression

Mot de bienvenue par Catherine FOURNIER, maire de Fréthun

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Intervention des participants sur les facettes souhaitées du projet. Echanges avec le maître d'ouvrage

Présentation de "cahiers d'acteurs" + discussions/échanges

- ADECA, association de défense de l'environnement du Calaisis

- Concessionnaire du port de Calais

- Conseil de développement de l'Agglomération du Calaisis

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• 12 octobre à DUNKERQUE

Réunion thématique sur les enjeux environnementaux du projet

Mot de bienvenue de Michel DELEBARRE, député-maire et président de la Communauté urbaine de Dunkerque

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Présentation du projet sous les aspects traités dans le chapitre 4 du Dossier du débat par le Conseil régional Nord-Pas de Calais et cabinets experts

Echanges avec la salle

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• **22 octobre à BOULOGNE SUR MER**

Réunion d'expression

Mot de bienvenue par Régine SPLINGARD, représentant M. le Député maire de Boulogne sur mer

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Intervention des participants sur les facettes souhaitées du projet. Echanges avec le maître d'ouvrage

Présentation de "cahiers d'acteurs" + discussions/ échanges

- SYMPAC, Syndicat mixte du Pays du Calais
- Conservatoire du littoral
- Groupe des Verts Nord-Pas de Calais

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• **5 novembre à COQUELLES**

Réunion thématique

Mot de bienvenue par Michel HAMY, maire de Coquelles

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Présentation des aspects du projet traités dans les chapitres 5.1, 5.2 et 6.1 du Dossier du débat par le Conseil régional Nord-Pas de Calais

- "Les caractéristiques techniques du projet" par Charles FRANÇOIS et Jean Marc PUISSESSEAU, président de la CCI de Calais.

- "Les atouts et prévisions de trafic" par Natacha BOUCHART

Présentation des aspects du projet traités dans les chapitres 2.4 et 6.2 du Dossier du débat par le Conseil régional Nord-Pas de Calais

- "Le coût et la gouvernance" par Jeannine MARQUAILLE

Echanges avec la salle

Présentation de "cahiers d'acteurs" + discussions/ échanges

- Eurotunnel
- Cap Calais
- Comté de Douvres
- Port de Douvres

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• **9 novembre à SANGATTE**

Réunion d'expression

Mot de bienvenue par Guy ALLEMAND, maire de Sangatte Blériot-Plage

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Intervention des participants sur les facettes souhaitées du projet. Echanges avec le maître d'ouvrage

Présentation de "cahiers d'acteurs" + discussions/ échanges

- Club des professionnels du tourisme
- Fédération maritime
- Agence des aires marines
- Les pêcheurs de Calais (sous réserve)

Echanges avec la salle

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• **10 novembre à SANGATTE**

Réunion d'expression

Rappels, enjeux et organisation du débat,
Pierre TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Présentation de "cahiers d'acteurs" + discussions/ échanges

- Réseau ferré de France (RFF)
- SNCF
- Ville de Calais
- Calais Promotion
- CFE-CGC
- Les Verts du Nord-Pas de Calais (Eco-port)
- Groupement ornithologique et naturaliste Nord-Pas de Calais (GON)
- Conseil économique et social régional du Nord-Pas de Calais (CESR)
- Conseil de développement durable de l'agglomération Dunkerquoise
- Office de tourisme intercommunal
- Les Plaisanciers de Calais
- Les pêcheurs de Calais (sous réserve)

Echanges avec la salle

Remerciements, annonce des prochaines réunions
Pierre TENIERE-BUCHOT

• 16 novembre à CALAIS

Réunion de clôture

Accueil de Natacha BOUCHART, maire de Calais

Remerciements, indications sur les prochaines étapes du débat public, par Pierre TENIERE-BUCHOT

Projection d'un audiovisuel : Messages des auteurs de Cahiers d'acteurs du débat public "Calais Port 2015" (1ère partie)

Les premiers enseignements tirés du débat, par Pierre TENIERE-BUCHOT

Le projet et ses aspects socioéconomiques, principales conclusions et orientations, par Patricia BROSSIER

Le projet et ses liens avec l'environnement, principales conclusions et orientations, par Clara BANCHEREAU

La conduite du projet et son financement, principales conclusions et orientations, par Patrick LE LORIER

Les autres considérations exprimées au cours du débat au sujet du projet, quelques conclusions et orientations complémentaires, par François PERDRIZET

Projection d'un audiovisuel : Messages des auteurs de cahiers d'acteurs du débat public "Calais Port 2015" (2ème partie)

Réactions et suggestions de l'auditoire

Déclaration de Monsieur le Président Daniel PERCHERON, président du Conseil régional Nord-Pas de Calais, maître d'ouvrage du projet

Conclusion par Monsieur Pierre DE BOUSQUET DE FLORIAN, préfet du Pas de Calais

Cocktail de clôture

5.3 : Revue de presse constats & commentaires :

- **La zone de couverture presse a reflété le périmètre du projet** (zone d'influence des acteurs impliqués dans le débat, locale & régionale essentiellement).

- **La couverture presse du débat public est qualitative** : Ont été répertoriés 117 articles et reportages détaillés sur le sujet, contre 47 retombées « annonce / agenda » (tous médias et familles de presse confondus).

A noter : 25 articles d'une page et 17 articles de 2 pages et plus relayant le débat public. **Soit 42 articles entièrement dédiés au décryptage du débat.**

- **Une très forte mobilisation de la presse locale (120 retombées)**, qui a pleinement joué son rôle dans le processus démocratique du débat public (au-delà des annonces des réunions, des sujets didactiques pour expliquer le débat avec des **reprises complètes des commu-**

niés de presse sur les outils du débat, les modalités de rédaction des cahiers d'acteurs, la présentation des membres et du rôle de la CPDP, le décryptage du site internet de la CPDP, les journalistes locaux ont suivi avec assiduité les réunions pour relayer les échanges à travers des sujets de fond, en présentant les positions des différents acteurs impliqués dans le débat...

A noter : la totalité des réunions a suscité le déplacement des rédactions Nord Littoral et Voix du Nord Calais.

> Le débat public a fait **11 fois la Une** des quotidiens locaux (Nord Littoral et la Voix du Nord Calais)

- **Le débat concernait toute la façade littorale du Nord-Pas de Calais** mais il a été difficile de mobiliser la presse du Dunkerquois et la presse Boulonnaise, même lors des réunions publiques organisées au Port de Dunkerque et à Nausicàa.



- **Une mobilisation de la presse régionale** nettement moins marquée (sur le plan quantitatif : 21 retombées) mais des résultats très qualitatifs (uniquement des sujets de fond).

A noter : la mobilisation de la rédaction de la **Gazette du Nord-Pas de Calais** – “le” journal des décideurs politiques et économiques en région : le correspondant calaisien a suivi la majorité des réunions, et publié des papiers de fond sur les échanges / le décryptage de ces échanges / l’animation du débat.

- **La presse nationale qui relaie le débat est une presse spécialisée et professionnelle (logistique, transports).**

- **Pas de relai par la presse européenne :** Une seule retombée presse est parue, à notre connaissance : Site internet de la ville de Douvres / « Calais Port Expansion Supported », article relatif à l’intervention de Paul Watkins lors de la réunion du 5 novembre.

L’audience de la campagne : repères sur les médias prépondérants

Si la presse écrite est dominante, **31 annonces, sujets et reportages en presse audiovisuelle et 20 retombées sur Internet ont été constatées.** Ce « mix média », conjuguant les puissances des médias de masse (PQR, radio, tv) a permis de toucher une large population dans ses habitudes quotidiennes d’informations (tous âges, tous CSP confondus).

- **Nord Littoral et la Voix du Nord Calais**, les 2 médias prépondérants dans cette campagne de relations presse, cumulent 20 000 exemplaires avec un taux de circulation (nombre de lecteurs par exemplaire) fixé entre 2 et 3. Nous pouvons donc en conclure que les **40 à 60 000 lecteurs quotidiens** de ces 2 titres ont été touchés par l’actualité du débat **près de 90 fois sur la durée du débat (88 retombées en PQR).**

Qualification de l’audience de cette PQR : un peu plus masculine que féminine / Le cœur de cible se situe au-delà de 40 ans / la PQR est un média de masse avec un français sur deux touché / 30 minutes de lecture par jour / elle reste « la presse de proximité par excellence » (grande fidélité des lecteurs).

- **Les retombées audiovisuelles** (et notamment en radio) ont permis de toucher une popu-

lation plus jeune, de manière régulière. Toutes les réunions du débat ont bénéficié d’une annonce / d’un écho sur le média radio.

Le média Internet est également représenté dans les résultats : **20 retombées** (sans compter les flux RSS). Ces résultats touchent une large population et notamment les moins de 50 ans, ils présentent également l’avantage d’une zone de diffusion illimitée.

4 / Éléments qualitatifs : extraits de retombées presse

- Inciter à la participation

15-09-09 - Direct Lille Plus /

« **Calais port 2015, donnez votre avis !** »

18-09-09 - La Croix du Nord /

« **La parole est à prendre dans le débat sur le projet du port de Calais 2015** »

10-07-09 - Nord Littoral /

« **Les habitants ont deux mois pour s’exprimer sur Calais port 2015** »

- Le succès du débat et la forte mobilisation de la population relayés dans la presse

19-09-09 - La Voix du Nord Calais /

« **La foule au rendez-vous de la première réunion du débat public** »

19-09-09 - Nord Littoral (à la une) /

« **La bonne vague pour Calais port 2015** »

07-10-09 - La Voix du Nord Calais /

« **Le débat public autour de Calais port 2015 victime de son succès à Fréthun** »

- La richesse des échanges et la liberté d’expression mises en exergue

01-10-09 - Nord Littoral /

« **Un débat public riche et varié** »

05-10-09 - Nord Littoral (à la une) /

« **Expression libre sur Calais port 2015** »

13-11-09 - Nord Littoral (à la une) /

« **Une dernière réunion d’expression riche en débats à Sangatte** »

5.4 : Glossaire

Sigles

ADECA : Association de défense de l'environnement du Calaisis

ADELFA : Assemblée de défense de l'environnement sur le littoral Flandre Artois

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CESR : Conseil économique & social régional du Nord-Pas de Calais

CFDT : Confédération

CGC : Confédération générale des cadres

CGT : Confédération générale du travail

CRCI : Chambre régionale de commerce et d'industrie

CLCV : Consommation, logement et cadre de vie

CPDP : Commission particulière de débat public

CNDP : Commission nationale de débat public

DDE : Direction départementale de l'Équipement

DREAL : Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement

GON : Groupement ornithologique et naturaliste de Nord-Pas-de-Calais

OCEAMM : Observatoire pour la conservation et l'étude des animaux et milieux marins

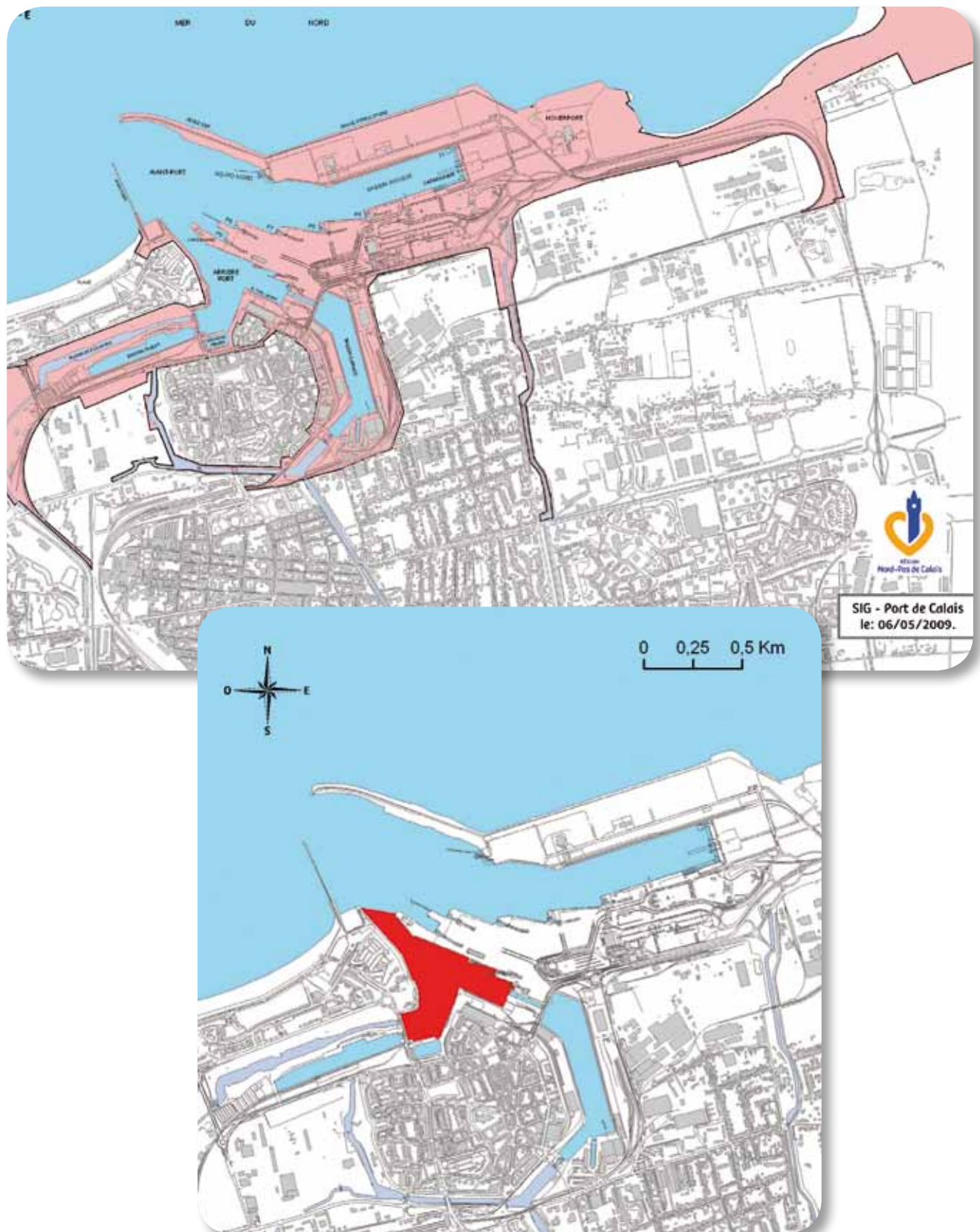
RFF : Réseau ferré de France

Concernant le vocabulaire technique relatif à l'univers maritime et portuaire, un lexique figurant en annexe du Dossier du débat est consultable à l'adresse

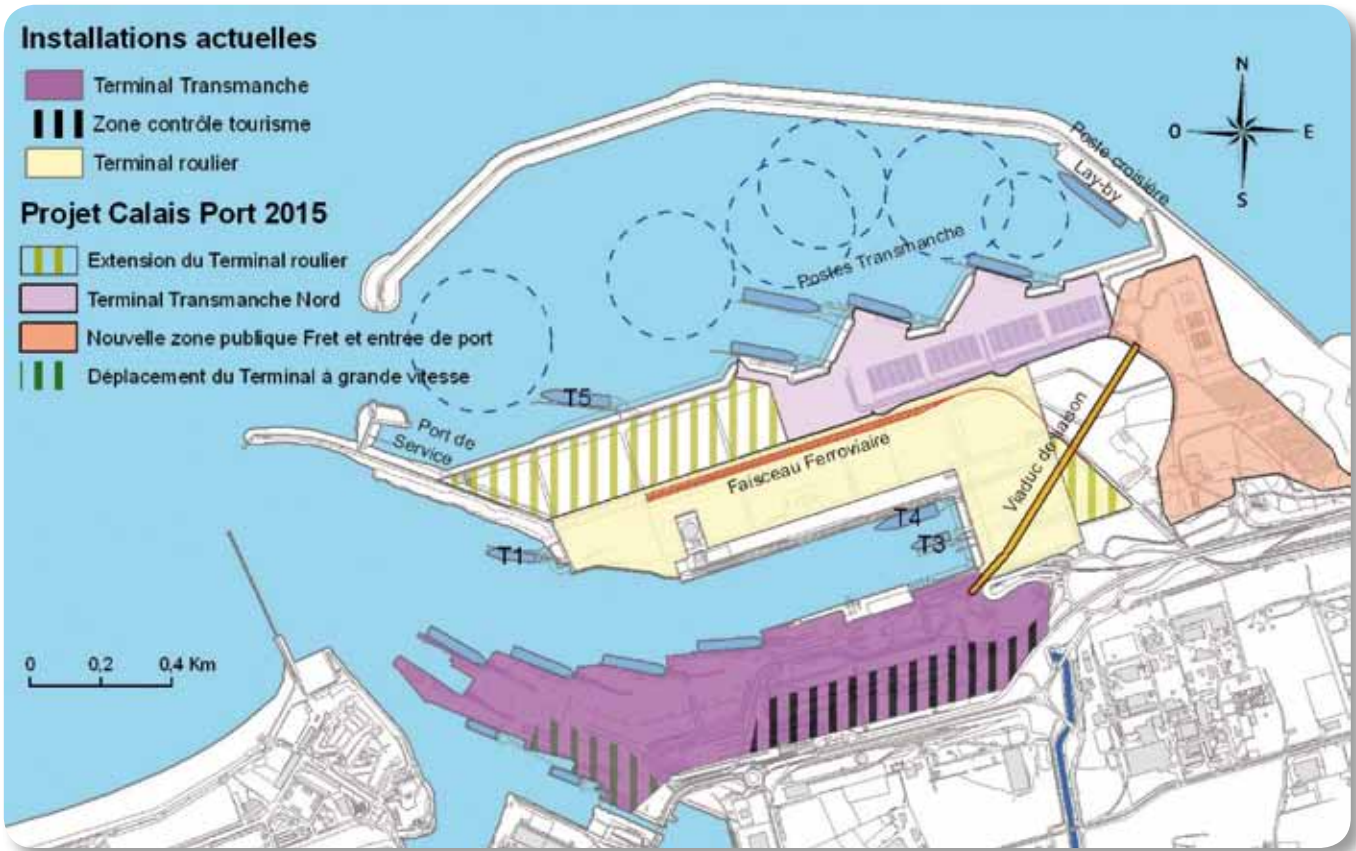
<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/dossier-mo/Annexes.pdf>

5.5 : Cartographie

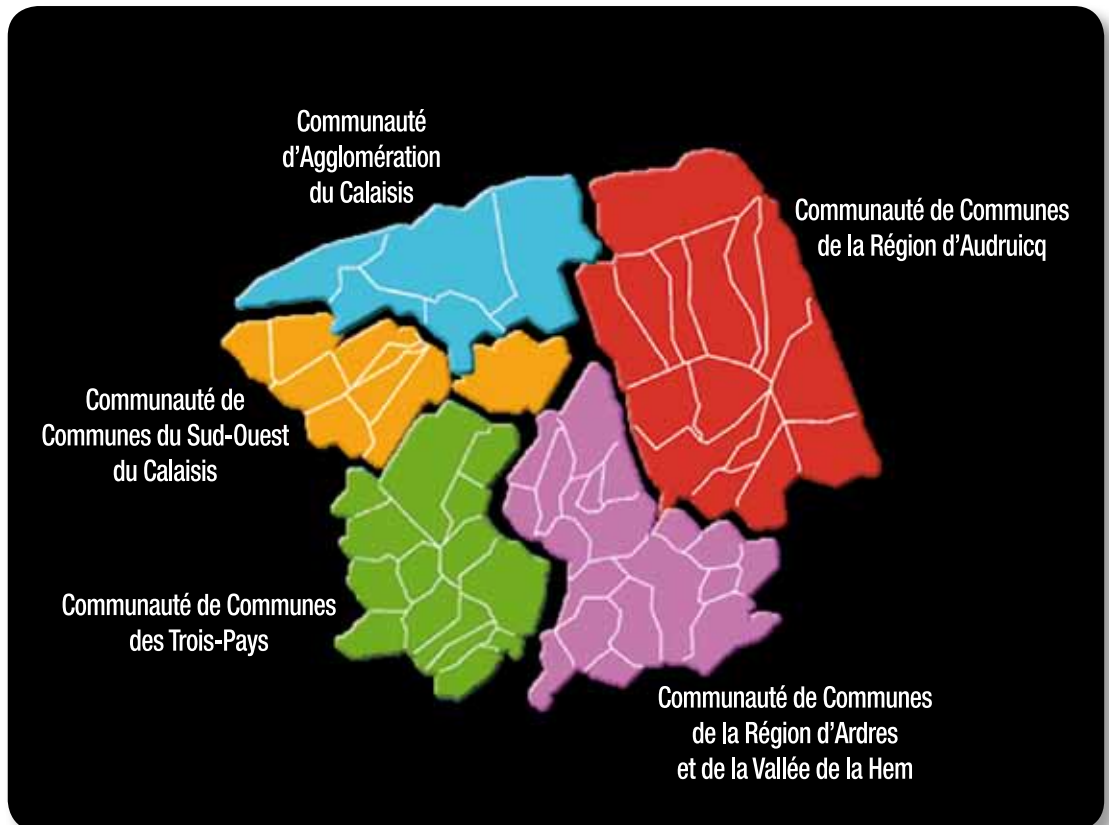
Carte du port actuel



Carte du projet



Carte des pays



Carte TEN-T



Priority axes and projects

- Road
- Railway
- Inland waterway
- Motorway of the sea
- + Airport project
- ± Port project

Trans-European transport network

- Road
- Railway
- Inland waterway

Priority project numbers

- Road project
- Railway project
- Multimodal project
- Inland waterway project
- Motorway of the sea
- Airport
- Galileo




Trans-European transport network (TEN-T) Priority axes and projects

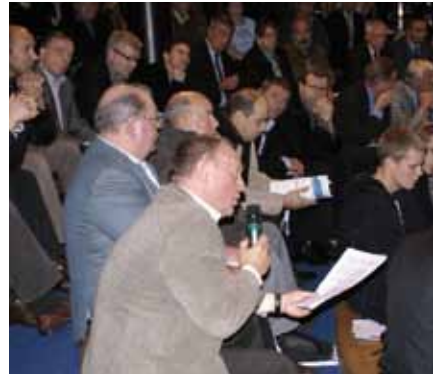
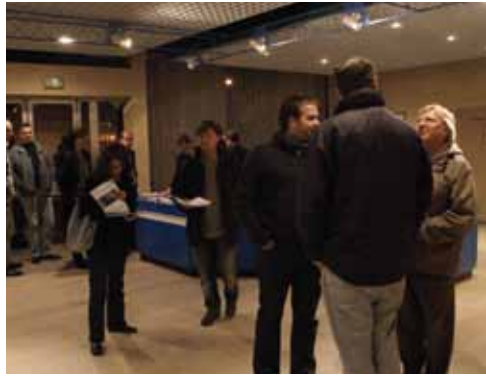
1. Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
 2. High-speed railway axis Paris-Bruxelles/Brussel-Köln-Amsterdam-London
 3. High-speed railway axis of south-west Europe
 4. High-speed railway axis east
 5. Betuwe line
 6. Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
 7. Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
 8. Multimodal axis Portugal/Spain-rest of Europe
 9. Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (completed 2001)
 10. Malpensa (completed 2001)
 11. Oresund fixed link (completed 2000)
 12. Nordic triangle railway/road axis
 13. UK/Ireland/Benelux road axis
 14. West coast main line
 15. Galileo
 16. Freight railway axis Sines/Algeciras-Madrid-Paris
 17. Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
 18. Rhine/Meuse/Main-Danube inland waterway axis
 19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
 20. Fehmarn Belt railway axis
 21. Motorways of the sea
 - Motorway of the Baltic Sea (linking the Baltic Sea Member States with Member States in Central and Western Europe, including the route through the North Sea/Baltic Sea Canal (Kiel Canal).
 - Motorway of the sea of western Europe (leading from Portugal and Spain via the Atlantic Arc to the North Sea and the Irish Sea).
 - Motorway of the sea of south-east Europe (connecting the Adriatic Sea to the Ionian Sea and the Eastern Mediterranean to include Cyprus).
 - Motorway of the sea of south-west Europe (western Mediterranean), connecting Spain, France, Italy and including Malta, and linking with the motorway of the sea of south east Europe.
 22. Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
 23. Railway axis Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien
 24. Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
 25. Motorway axis Gdansk-Brno/Bratislava-Wien
 26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
 27. "Rail Baltica" axis Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
 28. "Eurocaprail" on the Bruxelles/Brussel-Luxembourg-Strasbourg railway axis
 29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
 30. Inland waterway axis Seine-Scheldt
- (Ref. Decision 2004/49/EC of 29 April 2004)

Important cities

- Capital
- > 500,000 inhabitants
- 100,001 - 500,000 inhabitants
- 50,001 - 100,000 inhabitants
- < 50,000 inhabitants



© Euro-Geographics 2001 for the administrative boundaries
Cartography: Energy and Transport DG, 28/10/2004



**Document officiel de la décision de la CNDP d'organiser un débat public
le fichier est accessible à l'adresse suivante :**

www.debatpublic-calais-port2015.org/docs/decisions-cndp/decision-organisation-debat.pdf

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 1^{er} OCTOBRE 2008

DÉCISION N° 2008 / 16 / EPC / 1

**PROJET D'EXTENSION ET DE DEVELOPPEMENT
DU PORT DE CALAIS**

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants,
- vu le Code de l'environnement en son article R. 121-7,
- vu la lettre de saisine du Président du Conseil régional Nord-Pas-de-Calais en date du 8 août 2008 et le dossier joint concernant le projet d'extension et de développement du Port de Calais,
- vu la délibération du 26 juin 2008 du Conseil régional de Nord-Pas-de-Calais,

- après en avoir délibéré,

- considérant que le projet, compte tenu de ses incidences possibles sur les activités des ports voisins et du tunnel sous la Manche et compte tenu de son ambition, Calais constituant déjà le principal pôle d'échanges avec le Royaume-Uni, revêt un caractère d'intérêt national,
- considérant que le projet a des impacts sur les milieux dunaires et marins,
- considérant que les enjeux socio-économiques sont importants, l'activité portuaire engendrant un quart des emplois salariés de Calais,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet d'extension et de développement du Port de Calais doit faire l'objet d'un débat public, que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Article 2 :

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet que s'il comporte des études de trafic actualisées, prenant en considération les hypothèses de transferts modaux vers le fer susceptibles d'être induits par les évolutions de paramètres tels que le coût du carburant ou la taxation du carbone ou du trafic routier.

Le Président



Philippe DESLANDES



Commission nationale de débat public - CNDP

Commission particulière de débat public
pour le projet Calais Port 2015

6 rue Général Camou - 75007 PARIS