

Exercice Budgétaire : 2012

Programme : 886

Infrastructures portuaires et aéroportuaires

Thème : Ports Maritimes

Objet : Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet de développement et d'extension du port de Calais : " Calais Port 2015 "

La Commission Permanente du Conseil Régional Nord - Pas de Calais réunie le 15 octobre 2012, sous la présidence de Monsieur Daniel PERCHERON,

Vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2012, adoptées jusqu'à ce jour,

Vu la délibération n° 20100613 des 21 et 22 avril 2010 accordant délégation de compétence au Président du Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais,

Vu la délibération n° 20100614 des 21 et 22 avril 2010 portant délégation à la Commission Permanente,

Vu la délibération n° 20100616 de la Séance Plénière des 21 et 22 avril 2010 décidant de poursuivre le projet « Calais Port 2015 », sur la base des préconisations du débat public organisé du 11 septembre au 24 novembre 2009,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement, notamment les articles L.123-1 à 16, L.126-1, et L.214-1 à 6,

Vu le code de l'urbanisme, notamment les articles L.122-15 et L.123-16,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le code des transports et le code des ports maritimes,

Vu le Schéma Régional des Transports (SRT) adopté en Séance Plénière du 22 novembre 2006,

Vu l'avis de l'autorité environnementale en date du 19 septembre 2011,

Vu l'ordonnance du 5 décembre 2011 de M. le Président du Tribunal Administratif de Lille désignant les membres de la commission d'enquête,

Vu l'arrêté préfectoral du 11 janvier 2012 prescrivant l'ouverture d'enquêtes publiques,

Vu le dossier soumis à l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 février 2012 au 16 mars 2012 inclus,

Vu le procès verbal de la réunion du vendredi 20 janvier 2012 relative à l'examen conjoint de la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville de Calais,

Vu le procès verbal de la réunion du vendredi 20 janvier 2012 relative à l'examen conjoint de la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisais,

Vu le rapport et les conclusions favorables assorties de réserves de Monsieur le Président de la commission d'enquête sur le projet « Calais Port 2015 » en date du 27 avril 2012,

Vu la délibération n° URB. 1 du Conseil Municipal de la ville de Calais du 27 juin 2012 approuvant la mise en compatibilité du POS de la ville de Calais,

Vu la délibération n° URB. 2 du Conseil Municipal de la ville de Calais du 27 juin 2012 émettant un avis favorable à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis favorable du Conseil Municipal de la ville de Sangatte du 22 août 2012 relatif à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis favorable du Conseil Municipal de la ville de Marck-en-calaisis du 22 août 2012 relatif à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis favorable du Conseil Municipal de la ville de Coquelles du 22 août 2012 relatif à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis favorable du Conseil Municipal de la ville de Coulogne du 25 août 2012 relatif à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu la délibération du 11 juillet 2012 de la Communauté de Communes des Trois-Pays émettant un avis favorable à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis favorable du 22 août 2012 de la Communauté de Communes du sud-ouest du Calaisis relatif à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis favorable du 22 août 2012 de la Communauté de Communes de la Région d'Audruicq relatif à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis favorable du 22 août 2012 de la Communauté de Communes d'Ardres et de la Vallée de la Hem relatif à la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu la délibération du 28 septembre 2012 du Syndicat Mixte du Pays du Calaisis (SYMPAC) approuvant la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis,

Vu l'avis émis par la Commission Mer (ports maritimes, pêche, aquaculture, trait de côte, parcs naturels marins, politique du littoral) lors de sa réunion du 13 septembre 2012,

Considérant les évolutions de trafic envisagées, la stratégie de développement régional, et l'intérêt socio économique du projet,

Considérant que des réponses adaptées ont été apportées aux questions soulevées lors de l'enquête publique,

DECIDE

- De prononcer le caractère d'intérêt général de l'opération de développement et d'extension du port de Calais : « Calais Port 2015 » (cf. Annexe 1),
- D'apporter, consécutivement aux observations formulées dans les registres d'enquête publique et à la remise du rapport et des conclusions de la commission d'enquête, les éléments d'information et de réponses visés au titre des Annexes 1 et 2,
- D'acter la nature et les motifs des principales modifications apportées au Projet au regard des résultats de l'enquête publique, qui n'altèrent pas son économie générale (cf. Annexes 1 et 2),
- De procéder aux mesures d'information du public visées au point 4 de l'Annexe 1, et en particulier, de mettre à la disposition du public au format électronique le dossier afférent à la déclaration de projet prononçant l'intérêt général du projet Calais Port 2015 (cf. Annexe 3).

AUTORISE

Monsieur le Président du Conseil Régional à signer les actes juridiques, administratifs et financiers correspondants.

Daniel PERCHERON
Président du Conseil Régional

ANNEXE 1 : RAPPORT

CONSEIL REGIONAL du NORD - PAS DE CALAIS

Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet « Calais Port 2015 »

Sommaire général de l'annexe 1 :

1. OBJET DE L'OPERATION

2. MOTIFS ET CONSIDERATIONS QUI JUSTIFIENT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

3. NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS QUI SONT APPORTEES AU PROJET AU VU DES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET DES INSTRUCTIONS AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

4. INFORMATION DU PUBLIC ET DUREE DE VALIDITE DE LA DECLARATION DE PROJET

1. OBJET DE L'OPERATION

La Région Nord-Pas de Calais bénéficie d'une situation géographique privilégiée au cœur du triangle Londres-Amsterdam-Paris, à proximité de la Grande-Bretagne, ce qui lui confère un rôle stratégique dans la maîtrise des flux et le rééquilibrage modal, d'où la nécessité du projet de développement du port de Calais.

1.1 Contexte du projet

Le trafic transmanche représente un enjeu économique de taille pour la Région Nord-Pas de Calais, qui a l'accès à la route maritime la plus courte du continent européen vers la Grande-Bretagne. Actuellement, transitent par le port de Calais quelques 10 millions de passagers et 38 millions de tonnes de marchandises, faisant de Calais le quatrième port français. L'ensemble de ces échanges représente un volume important d'emplois : 8 000 emplois directs, indirects et induits. La pérennisation des échanges avec la Grande-Bretagne revêt donc une importance capitale pour l'économie locale mais aussi pour l'économie régionale.

Les projections démographiques et les besoins en mobilité associés, ainsi que les perspectives économiques européennes conduisent à des prévisions en termes de trafic de personnes (mobilité) et de marchandises qui affichent une progression régulière d'ici 2050.

Le port de Calais doit pouvoir répondre à ces évolutions de trafics en offrant les infrastructures aptes à l'accueil de tels volumes.

L'environnement est un autre enjeu fort du projet non seulement vis-à-vis des obligations réglementaires, étendues depuis les lois dites du « Grenelle de l'environnement », mais aussi par la volonté politique régionale de construire un port exemplaire en termes de développement durable et de respect de l'environnement.

1.2 Objectifs du projet

L'objectif premier du projet Calais Port 2015 est de permettre le développement du port de Calais au cours des cinquante prochaines années. Il s'inscrit donc dans le long terme. Il doit offrir une grande adaptabilité pour gérer le plus efficacement possible le potentiel de croissance des échanges entre le Royaume-Uni et le continent européen, mais aussi élargir le champ des partenaires par de nouveaux trafics.

Les objectifs du projet Calais Port 2015 sont donc les suivants :

- Répondre aux besoins de capacité liés à l'évolution des trafics (constatés et attendus) ;
- Anticiper les évolutions modales de transport intra-européen : cabotage maritime, acheminement ferroviaire ;
- Répondre aux innovations techniques, notamment liées à la contrainte de l'évolution de la taille des navires ;
- Garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port ;
- Conserver la modularité de l'outil portuaire sur le long terme et même le très long terme, afin de pouvoir s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

Le projet « Calais Port 2015 » constitue un enjeu fondamental pour le développement économique et social du port mais aussi du Calaisis. Il devrait ainsi permettre de :

- Participer au développement économique et social du territoire et de la région ;
- Contribuer au développement des activités logistiques du territoire ;
- Accroître les retombées indirectes liées aux flux des passagers et des marchandises ;
- Améliorer l'interface ville-port et consolider les activités de tourisme.

2. MOTIFS ET CONSIDERATIONS QUI JUSTIFIENT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

Le caractère d'intérêt général de Calais Port 2015, est justifié par les évolutions de trafic envisagées, la stratégie de développement régional, et l'intérêt socio économique du projet.

2.1 Intérêt de l'opération

2.1.1 - Un projet pour répondre aux évolutions de trafic

Perspectives de trafic

La croissance probable des trafics à part de marché constante (Source: Catram Consultants, Eurotrans) est de :

- 1.3% par an pour le trafic passager entre 2012 et 2050;
- 2.2% par an pour le trafic camions entre 2012 et 2030 puis stable jusqu'en 2050;
- Pré-acheminement ferroviaire de 200 000 remorques par an en 2030.

Le lien transmanche

Calais et Douvres constituent les deux piliers symétriques d'un système unique de transport (route la plus courte) où chacun des ports dépend directement de l'autre.

Ce système demeurera en s'adaptant aux nouveaux navires qui évoluent et voient leur taille augmenter. C'est notamment la capacité de transport d'ensembles routiers qui influe sur la taille des navires. Leurs dimensions augmentent par palier en fonction de la longueur et de la largeur d'un ensemble routier. Les prochaines générations de ferries pourront ainsi atteindre jusqu'à 240 m de longueur pour 32 m de large. P&O Ferries a commandé en 2008 deux unités de 210 m de longueur, pouvant transporter 180 ensembles attelés (contre 120 sur les ferries de 185 m actuels).

Une adaptation indispensable de la capacité du port

- Répondre aux besoins de capacité liés à l'évolution du trafic transmanche

Sans dégradation du niveau de service, la capacité des installations transmanche actuelles du port de Calais est limitée à 12 millions de passagers (et leurs voitures) et à 2 millions de poids lourds.

Au vu des études de trafic (Catram, 2011), la saturation serait atteinte avant 2020 en scénario médian.

- Rendre possible le développement du cabotage maritime

Les perspectives de transport associées à la préoccupation de développement durable augurent d'une croissance du transport de marchandises par voie maritime, en Europe et avec les pays proches. Le cabotage maritime et les autoroutes de la mer constituent une modalité de ce développement, ce que souligne le Schéma Régional des Transports. Calais veut en être un des acteurs traitant des trafics non accompagnés par la desserte "Short sea shipping" (courte et moyenne distance) de ports autres que Douvres, sur la côte Est ou la côte Ouest de l'Angleterre.

Dans l'état actuel de ses équipements, le port de Calais ne peut satisfaire ces futurs marchés. La quasi-totalité des passerelles calaisiennes est affectée au trafic transmanche "court" (vers Douvres). Or, les évolutions dans les organisations logistiques vont entraîner un besoin d'espaces complémentaires pour des activités nouvelles (organisation de stockages, recompositions de déchargements...).

- Reports modaux du transport terrestre

La desserte ferroviaire des ports, tout comme les développements d'autoroutes ferroviaires ou de transport combiné, fait partie des axes de développement mis en valeur par le Schéma Régional des Transports. Aujourd'hui, Calais est d'abord un port "routier", répondant à la demande des transporteurs terrestres et de leurs chargeurs. Demain, cette prédominance du routier pour le transport de marchandises en Europe est appelée à s'infléchir, en particulier pour maîtriser la dérive climatique.

Dans cette optique, le projet Calais Port 2015 se veut un équipement portuaire performant pour accueillir les marchandises acheminées par la voie ferroviaire. La montée en charge des acheminements ferroviaires pourrait ensuite conduire soit à la restructuration lourde de la voie mère soit à la création d'une nouvelle desserte. L'échéance d'une telle opération sera déterminée par l'évolution réelle des trafics et ne devrait pas intervenir avant une vingtaine d'années.

Il convient de souligner que, comme pour le cabotage maritime, les services ferroviaires d'acheminement sont consommateurs de terre-pleins qui aujourd'hui n'existent pas sur le port de Calais compte-tenu de la saturation du terminal transmanche.

Pour répondre à ces évolutions de trafic, il est impératif que le port de Calais puisse offrir aux opérateurs et usagers :

- des postes à quai adaptés aux futures générations de navires rouliers et ferries en nombre suffisant (et avec de bonnes conditions d'accessibilité nautique), ce qui permettra également l'accueil de navires de plus gros gabarits ;
- des surfaces à terre conséquentes et dédiées aux différents besoins :

- des zones d'accueil et de contrôle pour les trafics fret et passagers à l'entrée du port, afin de répondre aux besoins des dispositifs d'enregistrement rapide, de sûreté ou liés à l'action des services de douanes et d'immigration, français et britanniques,
 - des zones d'attente des véhicules avant contrôle, poids lourds notamment, indispensables en cas de dysfonctionnement du port ou du tunnel, et permettant d'éviter au maximum les remontées de files sur la rocade Est,
 - des zones d'embarquement et de débarquement près des postes transmanche,
 - des zones de stockage à proximité immédiate des quais pour les trafics rouliers non accompagnés (et/ou conteneurs), ainsi que pour les acheminements ferroviaires, ces formes de trafic étant à volume égal plus consommatrices d'espaces que le transmanche accompagné classique ;
- une desserte routière et ferroviaire performante, ainsi que des zones de circulation des véhicules dans l'enceinte portuaire permettant un accès rapide aux différents terminaux portuaires, et une évacuation bien fluide en particulier lors de débarquements simultanés.

La capacité totale du nouveau port, comprenant à terme jusqu'à 7 postes à quai (et un poste de secours et de lay-by) et un accroissement des terre-pleins d'environ 90 à 100 ha, en complément des installations actuelles, est calibrée pour répondre à ces besoins prévisibles d'exploitation (quais, capacités de stockage et de gestion des flux), et pour être parfaitement adaptable sur le long terme afin de faire face à l'évolution des trafics et des besoins correspondants.

Les besoins en surfaces et postes à quai pour les activités de commerce conventionnel sont, quant à eux, satisfaits par les infrastructures existantes des bassins Ravisse et Carnot.

➔ L'extension portuaire prévue permettra de dépasser les limites de l'équipement portuaire actuel et d'accroître progressivement les capacités du port notamment pour le trafic transmanche, le cabotage européen et le report modal.

2.1.2 - Un projet qui s'inscrit dans une stratégie de développement régional

Le projet « Calais Port 2015 » constitue un enjeu fondamental pour le développement territorial au niveau régional mais aussi au niveau du Calaisis.

L'ambition d'une grande région maritime

Située au cœur de l'Europe, à un carrefour des flux nord-sud et ouest-est, la région Nord-Pas de Calais présente une situation naturellement et historiquement favorable au développement de l'activité des transports et de la logistique. Complètement ouverte sur l'extérieur, elle est la troisième région française à l'exportation comme à l'importation.

Forte de sa tradition d'échanges avec l'extérieur, de son activité logistique conséquente, la Région Nord-Pas de Calais a l'ambition d'être une grande région maritime en s'appuyant sur un ensemble portuaire de premier rang avec les sites de Boulogne-sur-Mer, Calais et Dunkerque, qui rassemblés, constituent le premier ensemble portuaire français, légèrement devant Marseille.

Le Schéma Régional des Transports (SRT), adopté par la Région fin 2006, propose une feuille de route définissant la stratégie régionale en matière de transports. Celle-ci prend en compte la mobilité des personnes et des biens dans une logique de développement durable.

Le Schéma Régional des Transports met en exergue deux axes majeurs, qui concernent directement l'avenir des ports régionaux, et ainsi intitulés :

- le Nord-Pas de Calais, une plate-forme logistique en Europe ;
- le Nord-Pas de Calais, une grande région maritime.

Au vu de ses enjeux et objectifs, le projet Calais Port 2015 répond parfaitement à la volonté régionale d'être une grande région maritime et une plate-forme logistique majeure. Le projet Calais Port 2015 s'inscrit donc pleinement dans les objectifs du Schéma Régional de Transports.

Ce développement des moyens sur le port de Calais ne doit pas toutefois se faire au détriment des ports de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque. L'objectif visé est de préserver la complémentarité des trois ports et leurs spécificités, et d'assurer une offre diversifiée et renforcée en matière d'activités transmanche (cabotage maritime, reports modaux...).

De plus, le SRT affiche la volonté de resserrer les liens entre la façade maritime et l'hinterland régional. Le projet Calais Port 2015 est une pièce maîtresse de cette ambition. D'une part, la diversification des trafics, davantage tournés vers les modes non-accompagnés (tant en maritime que terrestre), donne un rôle à la place portuaire dans les chaînes logistiques complexes qui intègrent les plateformes intérieures, notamment celles qui accueillent des centres européens de distribution. D'autre part, en accueillant du trafic ferroviaire, Calais Port 2015 renforce la possibilité d'implantation d'opérateurs ferroviaires de proximité qui contribueront à resserrer les liens entre tous les pôles régionaux de logistique et à les raccorder aux grands axes internationaux de transport de fret.

Un projet essentiel au développement du Calaisis

Le projet Calais Port 2015 s'inscrit dans une parfaite complémentarité avec les stratégies de développement du territoire du Calaisis.

Les principaux outils de planification en cours d'élaboration (SCOT et PLU) y font référence comme l'un des leviers essentiels du développement du Calaisis. Les axes et ambitions affichés se concentrent sur des outils de développement économique favorisant une stratégie d'amélioration du cadre de vie et d'attractivité durable du territoire. Le projet Calais Port 2015 s'y inscrit pleinement en renforçant la mobilité et l'accessibilité du Calaisis au bénéfice de ses habitants.

Le port et les activités portuaires occupent une place prépondérante dans l'économie locale dont ils sont considérés comme le moteur. Le développement du port envisagé avec le projet Calais Port 2015 est donc essentiel pour le maintien et la création d'emplois liés à l'activité portuaire.

Dans le cadre du programme opérationnel FEDER 2007-2013, la Communauté d'Agglomération du Calaisis a élaboré en 2008, un "projet d'excellence territoriale". Il s'appuie sur les liens ville-port et la valorisation du front maritime et portuaire de Calais-Blériot.

Plus généralement, parmi les axes stratégiques en matière d'urbanisme de ce « projet d'excellence territoriale », on relèvera :

- une meilleure articulation urbaine entre la ville, le port et la zone industrielle ;
- la constitution de territoires d'inter-modalité à la frange de la ville et du port ;
- l'association du port à une gestion durable de l'environnement à l'Est.

Le projet Calais Port 2015 s'inscrit clairement dans ce programme.

2.1.3 – Intérêt socio-économique du projet

Perspectives d'activités

La crise a temporairement érodé les trafics, notamment pour le fret. Il est attendu un rebond et une croissance assez soutenue pour le fret et une croissance des trafics de voyageurs modérée aux horizons 2020 et 2030, mais dont l'essor se poursuivra à long terme.

Il est également prévu une expansion de nouveaux trafics de cabotage (remorques non accompagnées et conteneurs) ainsi qu'un développement de pré /post-acheminements ferroviaires qui nécessiteront des

développements significatifs de la manutention portuaire (en termes de personnels et de valeur ajoutée).

A l'inverse, les effectifs liés aux trafics transmanche et à leur développement ne devraient pas croître significativement, pour les raisons suivantes :

- le nombre de rotations de navires devrait rester stable, même si la croissance des volumes est importante ; cette croissance sera absorbée en transport maritime par la mise en service progressive de navires de plus forte capacité fret (la variable dimensionnante est la capacité fret : les navires qui entrent actuellement en service ont une capacité fret doublée par rapport à ceux qu'ils remplacent) ; ceci signifie que les effectifs des compagnies maritimes devraient se stabiliser ;

- d'autre part, les contrôles de sûreté et de sécurité sont aujourd'hui pratiqués d'une manière qui est très consommatrice de personnels ; des perspectives de gains de productivité par l'automatisation de certains processus conduisent à raisonner en la matière à effectif constant.

Il n'en va bien sûr pas de même pour la valeur ajoutée, liée aux droits de port, aux chiffres d'affaires de manutention, des services portuaires, des armements maritimes... Ces éléments semblent devoir évoluer proportionnellement avec l'activité.

Le nombre d'interventions des services aux navires restera donc constant, mais portera sur des navires plus importants, donc à effectif constant.

La valeur ajoutée subit également des ajustements en fonction de l'évolution des trafics (la baisse des trafics en 2010 par rapport à 2008 implique une baisse des valeurs ajoutées très liées au trafic tant pour les impacts directs qu'indirects et induits).

Emplois liés à la phase travaux du projet

Au total, on peut évaluer les emplois créés en phase de chantier à une moyenne d'environ 200 par an pendant 6 ans, avec des variations selon les périodes : les grands travaux d'infrastructures (construction de la digue, etc.) ainsi que certains travaux de superstructures pourraient mobiliser 400 emplois au plus fort des chantiers (les 2 années les plus actives) et une centaine par an pour les 4 autres années.

2.1.4 – Bilan du Débat Public

En application de la réglementation en vigueur, la Région Nord-Pas de Calais a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), en tant que personne publique responsable du projet, en août 2008. Compte tenu des incidences possibles du projet Calais Port 2015 sur les activités des ports voisins et du tunnel sous la Manche, et en matière d'environnement, la CNDP a décidé, le 1er octobre 2008, d'organiser un débat public.

La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) a organisé neuf réunions de débat public sur une période de deux mois (de septembre à novembre 2009). Chaque réunion a vu la présence de 120 à 400 personnes.

Des moyens importants (près d'un million d'euros) ont été mis en place à la demande de la CPDP, et à la charge de la Région, qui ont permis la production du dossier du débat et de près de 40 cahiers d'acteurs, l'organisation de 9 réunions, ainsi que des campagnes de publicité (journaux, radio, affichage).

Le compte-rendu du débat, établi par la Commission Particulière du Débat Public, a souligné que l'utilité, l'opportunité et l'acceptabilité du projet n'est pas contestée (cf. Annexe 2).

« Raisonnable quant à son ambition financière adaptée à la période présente, il est considéré par tous comme un projet utile, voire indispensable au développement de la région calaisienne et, à une échelle plus large, à celui de la Région Nord Pas de Calais. »

« La construction en cours de navires 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. »

« L'acceptabilité du projet 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. »

La CPDP a publié son compte-rendu en janvier 2010 et la CNDP son bilan en janvier 2010 en soulignant que le projet a été jugé très majoritairement opportun et utile (cf. Annexe 2).

2.2 Enjeux et impacts de l'opération, mesures conservatoires et compensatoires

2.2.1 - Principaux enjeux du projet Calais Port 2015

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement constitue une étape nécessaire pour identifier les impacts potentiels du projet Calais Port 2015, afin de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre. Les attentes et questions exprimées lors du débat public mené en 2009 (Volume G), ont été prises en compte pour cette analyse, complétée par plusieurs expertises et précisions qui ont été apportées suite à l'avis de l'autorité environnementale (Volume H). Parmi les analyses et expertises menées, on peut noter celles portant sur les enjeux sensibles suivants :

- Le cadre de vie (Volume B – Pièce 6 D p 177 à 230) : les habitations et espaces situés à proximité du port et des infrastructures de transports y menant, notamment sensibles aux nuisances acoustiques et à la qualité de l'air. Des mesures et des simulations acoustiques ainsi que des expertises sur la qualité de l'air ont été menées afin d'apprécier la situation actuelle et notamment les conséquences de l'augmentation du trafic routier et ferroviaire, et de l'éloignement d'une partie du trafic maritime dans le nouveau bassin. Les évolutions technologiques et réglementaires en matière de motorisation ont été naturellement intégrées dans ces analyses. De plus, suite à l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact, la Région Nord-Pas de Calais a choisi de préciser ces analyses et d'enrichir l'analyse des conséquences du projet sur le paysage et notamment le site des Caps.

- Les activités maritimes (Volume B – Pièce 6 D p 147 à 175) : la pêche se pratique sur l'espace maritime à proximité du port. Le secteur situé au nord du port actuel constitue pour partie l'une des zones de repli utilisées par les pêcheurs calaisiens par mauvais temps. Plus à l'Est, au niveau de Oye-Plage, des activités mytilicoles sont pratiquées. Elles nécessitent une eau de qualité. Compte tenu de la sensibilité de ces activités, des analyses fines des impacts des travaux et de l'exploitation du futur port ont été menées. Elles s'appuient notamment sur des modélisations hydro sédimentaires (évolution des habitats marins et de la turbidité des eaux lors des immersions), ainsi que des inventaires de la ressource halieutique présente dans le port et à proximité.

- Les enjeux écologiques (Volume B – Pièce 6 D p 89 à 144 et Volume C- Pièce 7 p 14 à 29 et 36 à 51 et p 69 à 88) : les emprises terrestres et maritimes du projet, les nuisances potentielles du chantier (bruits terrestres et sous-marin, dragages) et de la future exploitation (immersion des sédiments dragués dans le futur port), sont autant d'éléments susceptibles d'affecter directement ou indirectement les enjeux écologiques situés à proximité du projet Calais Port 2015 (habitats dunaires, flore protégée, oiseaux fréquentant le port et ses abords, colonie de phoques, habitats et espèces « Natura 2000 »...). Un inventaire faune, flore et habitats exhaustif a donc été mené sur plus d'une année afin de caractériser précisément ces enjeux.

- L'hydro sédimentaire (Volume B – Pièce 6 D p 53 à 60 et p 221 et Volume C- Pièce 7 p 31 à 34) : l'extension du port en mer pose légitimement la question des impacts potentiels du projet sur les courants, les houles, le transport de sédiments et les modifications de la morphologie des fonds et du littoral. Des modélisations numériques et une expertise complémentaire ont notamment permis d'apprécier les conséquences du projet sur l'évolution des habitats marins et littoraux (banc aux phoques, vasières à l'Est du port utilisées par de nombreux oiseaux), et les risques littoraux (recul du trait de côte et submersion marine).

2.2.2 – Les mesures

Au regard des impacts potentiels du projet, et du souhait d'être exemplaire en matière d'environnement, la Région s'engage à mettre en œuvre d'ambitieuses mesures pour éviter ou atténuer les impacts du projet, compenser les impacts résiduels, et enfin suivre et accompagner la mise en œuvre du projet. Ces mesures sont décrites dans l'étude d'impact – Volume B – Pièce 6-F (pages 323 à 384).

Le coût des différentes mesures d'atténuation, de compensation, et d'accompagnement, est évalué ci-dessous (cf. dossier d'enquête publique-Volume B-Pièce 6-F page 384).

CHIFFRAGE DES MESURES	
Mesures d'atténuation	Coût
<u>Mesure 01</u> - Ajustement du plan masse vis-à-vis des contraintes écologiques.	6.000.000 euros HT
<u>Mesure 02</u> - Phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace	difficilement appréciable
<u>Mesure 03</u> – Balisage des zones sensibles en bordure du chantier.	40.000 euros HT
<u>Mesure 04</u> - Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires.	50 000 euros HT
<u>Mesure 05</u> - Déplacement d'espèces végétales patrimoniales.	50.000 euros HT
<u>Mesure 06</u> – Mise en place d'un plan lumière adapté.	Aucun coût associé
<u>Mesure 07</u> – Série de mesures visant à limiter les risques de pollution en phase chantier.	50 000 euros HT
<u>Mesure 08</u> – Mesures pour le trafic routier	Aucun coût associé
<u>Mesure 09</u> – Mesures pour la qualité de l'air	Aucun coût associé
<u>Mesure 10</u> – Mesures pour le bruit	74 700 euros HT
<u>Mesure 11</u> : Mesures de suivi du chantier	992 000 euros HT
<u>Mesure 12</u> : Mesures relatives aux dragages d'entretien	Aucun coût associé
<u>Mesure 13</u> – Construction et consommation énergétique	Aucun coût associé
<u>Mesures 14</u> - Révision du plan matières dangereuses	Aucun coût associé
Mesures de compensation	
<u>Mesure C01</u> - Préservation, restauration et gestion écologique d'un site de compensation	1.340.000 euros HT
Mesures d'accompagnement	
<u>Mesure Ac01</u> de suivi de la bathymétrie de la zone d'immersion (sur 15 ans)	200 000 euros HT
<u>Mesure Ac02</u> de suivi de la qualité des eaux littorales (sur 5 ans)	53 000 euros HT
<u>Mesure Ac03</u> - Suivi scientifique des espèces (sur 15 ans)	1.113.000 euros HT
<u>Mesure Ac04</u> - Mise en place d'un site d'observation des oiseaux migrateurs et hivernants	coût inclus dans Ac05
<u>Mesure Ac05</u> - Gestion spécifique des végétations de haut de plage sur le domaine portuaire non aménagé (sur 25 ans)	50.000 euros HT
<u>Mesure Ac06</u> – Gestion écologique du domaine portuaire non aménagé (sur 25 ans)	40.000 euros HT
<u>Mesure Ac07</u> – Gestion différenciée des espaces portuaires aménagés	40.000 euros HT
<u>Mesure Ac08</u> – Mesure pour l'emploi	Aucun coût associé
<u>Mesure Ac09</u> – Mesure pour la qualité de l'air (modélisation)	30 000 euros HT
<u>Mesures Ac10</u> – Mesure pour le niveau sonore (sur 15 ans)	46 800 euros HT
<u>Mesures Ac 11</u> – Pour la pêche	2.000.000 euros HT
TOTAL COUT DES MESURES	12 169 500 euros HT

2.2.3 – Les impacts résiduels du projet Calais Port 2015

La mise en œuvre des mesures présentées précédemment permettront de limiter et de maîtriser les impacts du projet Calais Port 2015. Néanmoins, après mise en œuvre des mesures détaillées dans l'étude d'impact, des impacts résiduels demeurent. Les plus notables sont rappelés ci-après :

- Le cadre de vie sera globalement peu impacté. La mise en œuvre d'un chantier à faible nuisance environnementale devrait notamment permettre de maîtriser les impacts. Compte tenu des évolutions technologiques des navires et des véhicules routiers, de l'éloignement d'une partie des trafics maritimes dans le nouveau bassin, la qualité de l'air s'améliorera dans les années à venir comparativement à la situation actuelle. A proximité des axes de transports, les niveaux sonores liés aux trafics routier et ferroviaire, seront fortement diminués par la mise en place d'ouvrage de protection contre le bruit. Enfin, les effets sur le contexte paysager seront globalement modérés (continuité de l'existant).

- Les travaux et l'exploitation du futur port devraient affecter modérément le contexte biologique marin. Les habitats benthiques et pélagiques seront faiblement impactés par le remblaiement des terre-pleins et l'immersion lors des travaux puis des dragages d'entretien du futur bassin (destruction limitée de peuplements benthiques communs, recolonisation rapide, augmentation locale de la turbidité au sein d'un milieu dispersif et déjà turbide...). Pour les poissons, capables de se déplacer vers des secteurs propices en attente d'un retour à la normale, les perturbations liées au chantier et à l'exploitation (turbidité, bruit sous-marin...) ne devraient engendrer qu'un impact faible.

Compte tenu des faibles perturbations sur le contexte biologique marin et de la mesure d'accompagnement prévue, l'impact du projet sur la pêche et la conchyliculture sera très faible.

- L'importance des impacts sur les habitats et espèces terrestres est globalement appréciée comme moyenne à modérée. Une faible surface de milieu dunaire sera détruite par le projet. Une station d'espèce protégée (Elyme des Sables) et trois espèces patrimoniales seront transplantées afin d'éviter leur destruction. Plusieurs espèces d'oiseaux nicheurs, migrateurs et hivernants sont susceptibles d'être perturbées lors des travaux (Grand gravelot, Traquet motteux...). Le dérangement des mammifères marins situés à proximité en raison des bruits engendrés par les travaux maritime sera limité (éloignement des travaux et début des travaux en dehors des périodes sensibles pour les espèces).

- Les impacts sur la dynamique hydro-sédimentaire seront localisés à proximité immédiate du projet et consisteront principalement en une accélération ou un ralentissement des tendances naturelles. En conséquence le projet n'entraînera pas de modification significative de l'évolution naturelle du trait de côte et des risques littoraux (érosion ou submersion). Les habitats situés à proximité du projet seront maintenus dans des conditions analogues à l'évolution naturelle sans le projet (banc aux phoques et zones de vasières).

2.3 Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, le schéma directeur d'aménagement des eaux, et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux

2.3.1 – Le Schéma directeur du Calaisis

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays du Calaisis est en cours d'élaboration en remplacement du Schéma Directeur actuel. Il couvre 63 communes réparties dans 5 intercommunalités regroupées au sein du SYMPAC (Syndicat mixte du Pays du Calaisis).

La réflexion engagée (pour le SCoT), intègre le projet Calais Port 2015, enjeu prioritaire et facteur de structuration et de développement pour le Pays du Calaisis.

Le schéma directeur du Calaisis, document actuellement en vigueur, est antérieur à la réflexion sur l'extension du port de Calais, en conséquence, le projet n'y est pas inscrit. Dans le cadre de l'enquête publique du projet Calais Port 2015, une mise en compatibilité était nécessaire.

La mise en compatibilité conformément aux articles L.122-15 et R.122-11-2 du code de l'urbanisme concerne les éléments du Schéma Directeur du Calaisis strictement en lien avec le projet de développement portuaire, à savoir :

- le rapport de présentation
- la carte de destination générale des sols.

Un faible nombre de pages concerne le port. Un addendum viendra se greffer au rapport initial. Ce dernier document, décrit dans le volume E – pièce 9 - pages 9 à 12 du dossier d'enquête publique, est composé de trois parties expliquant :

- Les objectifs généraux du projet de Calais Port 2015,
- Les études préalables et les décisions,
- Le développement de l'intermodalité.

En application de l'article R.122-11-2 du code de l'urbanisme, le Conseil Régional Nord Pas-de-Calais a sollicité auprès des organes délibérants des conseils municipaux ou établissements publics de coopération intercommunale disposant de la compétence urbanisme, une délibération approuvant la mise en compatibilité du Schéma Directeur (SD).

Pour la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis, la demande de délibération s'est faite en 2 temps :

- dans un premier temps, elle a été adressée à :

- la communauté de communes du Sud-ouest du Calaisis,
- la communauté de communes des Trois Pays,
- la communauté de communes de la Région d'Audruicq,
- la communauté de communes d'Ardres et de la Vallée de la Hem,
- les communes de Calais, Marck-en-Calaisis, Coquelles, Coulogne et Sangatte,

- dans un second temps, à l'appui d'un dossier constitué par les délibérations des organes délibérants des collectivités précédemment citées, au Syndicat mixte du Pays du Calaisis (SYMPAC).

La mise en compatibilité du Schéma Directeur a été délibérée par le Syndicat mixte du Pays du Calaisis (SYMPAC), le 28 septembre 2012.

2.3.2 – Le Plan d'occupation des sols de la ville de Calais

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Calais a été arrêté le 1^{er} février 2012. Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU a été débattu et reprend le projet Calais Port 2015, ainsi que la desserte ferroviaire par l'est.

Le Plan d'Occupation des Sols de la ville de Calais, actuellement en vigueur, ne fait aucune mention du projet Calais Port 2015.

L'enquête publique a, de ce fait, également porté sur la mise en compatibilité du POS au regard du projet Calais Port 2015.

Le territoire impliqué est situé en extension du Port, secteur à vocation économique.

Le projet d'extension, Calais Port 2015, s'inscrit à l'intérieur de la zone UL, et nécessite la modification de l'article UL11 : Aspect extérieur du règlement du POS.

La délibération du conseil municipal de la ville de Calais, validant la mise en compatibilité du POS de la ville de Calais a été signée le 27 juin 2012.

Feuille n° 14 de la Délibération n° 20122602

2.3.3 – Le schéma directeur d'aménagement des eaux (SDAGE)

La compatibilité du projet Calais Port 2015 avec le SDAGE, est développée dans l'étude d'impact (volume B – pièce 6C - pages 27 à 30). Les conclusions sont les suivantes :

- Le projet d'aménagement du projet Calais Port 2015 justifie, grâce aux mesures mises en œuvre, de sa compatibilité avec les orientations fondamentales du SDAGE Artois-Picardie 2010-2015 (adopté le 16 octobre 2009), sur chaque sous-bassin hydrographique (en l'occurrence avec la masse d'eau de transition du Calaisis), et les dispositions et mesures spécifiques prévues :
- Gestion quantitative de la ressource ;
- Gestion qualitative de la ressource ;
- Gestion et protection des milieux aquatiques ;
- Traitement des pollutions historiques.

2.3.4 – Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)

La compatibilité du projet Calais Port 2015 avec le SDAGE, est développée dans l'étude d'impact (volume B – pièce 6C - pages 26 à 27). Les conclusions sont les suivantes :

« Afin d'être compatible avec le SAGE, le projet d'extension du Port de Calais intègre d'ores et déjà dans son dimensionnement la montée des eaux marines liée au réchauffement climatique et les risques de submersion marine. Les modélisations numériques mises en œuvre pour ce dossier sont réalisées à partir des données extrêmes (houle, courant, vague...) afin de prendre en considération le risque de submersion marine.

Les dunes situées de part et d'autre du port ne seront pas affectées par le projet en raison d'une absence d'incidence sur la partie ouest et d'une poursuite de l'engraissement de l'estran mis en évidence sur la partie Est. D'un point de vue submersion marine, le projet devrait améliorer la situation des zones situées derrière les dunes à l'Est du port en confortant le stock de sables déjà en place.

Les zones humides, et notamment le Fort Vert et plus particulièrement la dune, ont été prises en considération dans l'étude d'impact afin d'étudier les incidences du projet.

Les modes constructifs qui seront retenus pour la réalisation du projet tiendront compte de la sensibilité de l'écosystème littoral et marin du site d'étude. Des mesures de réduction des incidences sont d'ores et déjà prévues et présentées dans la partie 6-F de l'étude d'impact.

Les aspects liés aux rejets aqueux du port dans sa nouvelle configuration sont abordés dans le cadre de l'étude sur l'assainissement du projet. Les propositions techniques faites tiennent compte des normes et seuils de rejets en vigueur afin de s'assurer que le port de Calais permettra d'atteindre le bon état écologique et chimique des masses d'eau tel que fixé par la DCE.

Les eaux des navires transmanche ne sont pas traitées en France, les rejets tout comme l'avitaillement en eau se faisant en Angleterre. »

3. NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS QUI SONT APPORTEES AU PROJET AU VU DES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET DES INSTRUCTIONS AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

3.1 Avis de l'autorité environnementale

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'extension du port de Calais « Calais Port 2015 » est soumis à évaluation environnementale. L'avis de l'autorité environnementale, rendu le 19 septembre 2011, porte sur la version de juin 2011 de l'étude d'impact.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais et de l'Agence Régionale de Santé du Nord, après consultation de la préfecture Maritime Manche-Mer du Nord et de la préfecture du Pas de Calais.

L'avis conclut que « *l'étude d'impact du projet est de bonne qualité et permet en grande partie d'appréhender les enjeux du territoire, les effets du projet et les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les incidences directes du projet.*

Les éléments justifiant la variante retenue illustrent la démarche itérative menée par le maître d'ouvrage pour prendre en compte les principaux enjeux environnementaux du territoire. Les mesures proposées pour prendre en compte les enjeux environnementaux sont pertinentes en particulier l'acquisition d'un site arrière littoral au potentiel écologique très intéressant et sa rétrocession au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. »

Néanmoins, l'autorité environnementale a demandé d'apporter des approfondissements sur plusieurs points. Des engagements de la Région ont été pris dans le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale (Volume H du dossier d'enquête publique).

Paysage :

Deux grands objectifs seront poursuivis pour améliorer l'insertion paysagère du projet dans le paysage : la cohérence avec les aménagements existants, et l'aménagement « soigné » du secteur situé à l'Est du projet d'extension, dont l'ancrage avec la dune de l'Hoverport (limiter l'impact visuel en perception rapprochée).

La digue :

La digue projetée sera en cohérence avec les aménagements de la digue actuelle en termes de hauteur et d'aspect (teinte sombre), favorisant ainsi son insertion paysagère.

Les bâtiments :

Les bâtiments seront disposés de manière cohérente les uns par rapport aux autres, en cohérence avec les circulations et les principes de sécurité. Dans la mesure du possible, il est prévu de :

- limiter la hauteur des bâtiments à 20 m,
- porter une attention particulière à la conception architecturale de la Capitainerie,
- privilégier des couleurs ayant le moins d'impact visuel,
- être attentif à la conception des espaces et des bâtiments aux abords de la dune de l'Hoverport.

Ferroviaire

Afin de limiter la dégradation des conditions de circulation routière, notamment lors des franchissements de passages à niveau en centre ville, les passages des trains devront éviter dans la mesure du possible les heures de pointe de trafic du matin, midi, et du soir. Un plan de circulation pourra être mis en place.

Trafics pendant le chantier

Afin d'optimiser les déplacements, en complément des mesures proposées dans l'étude d'impact, il sera demandé au maître d'œuvre d'étudier la possibilité de mettre en place un « plan de déplacement entreprise » (incitation au covoiturage, à l'utilisation des transports en commun, et aménagement des horaires de travail).

Coût des mesures

L'autorité environnementale a attiré l'attention de la Région sur la sous évaluation de l'estimation des mesures antibruit.

Ces mesures, prévues dans le tableau de chiffrage initial (cf. partie 2.2.2 ci-dessus) pour un montant de 74 700 € H.T., se sont effectivement avérées sous-évaluées, et ont été reprises comme précisé ci-dessous :

- Coût des mesures antibruit routier

Au droit du secteur « avenue de Saint Exupéry / rue du Beau Marais », la Région proposera à l'Etat maître d'ouvrage sur ce secteur (exploitant : DIR Nord), la mise en place d'une glissière en béton armé (GBA) de 0,80 m de haut sur une longueur d'environ 400 m, des deux côtés de la RN 216, afin de mieux protéger les riverains.

En considérant un coût moyen de 180 €/ml pour une GBA, le coût des travaux pour la mise en œuvre des 2 GBA s'élève à 144 000 € HT (le coût des GBA, dans un premier temps estimé à 74 700 €, a donc été réévalué).

- Coût des mesures anti bruit ferroviaire

La Région Nord-Pas de Calais s'est engagée dans l'étude d'impact (volume B – pièce 6F - pages 344) à solliciter Réseau Ferré de France propriétaire de la voie ferrée et à participer au financement de la mise en œuvre d'un écran acoustique au niveau du secteur de la Rue Duguay-Trouin. Cette mesure n'a effectivement pas fait l'objet d'une évaluation financière dans le dossier d'enquête publique. Le coût de cette mesure est évalué à environ 400.000 € HT.

- Le chiffrage de la mesure 10 est passé de 74.700, à 544.000 euros HT.

3.2 Dossier de dérogation pour espèces protégées

Sur la base du projet optimisé, des impacts résiduels persistent sur plusieurs espèces protégées ou groupes d'espèces protégées :

- une espèce végétale protégée au niveau national : l'Elyme des sables,
- plusieurs espèces d'oiseaux nicheurs protégées nationalement : le Grand Gravelot, le Traquet motteux et le Cochevis huppé.
- plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs et hivernants protégées nationalement,
- Trois espèces de mammifères marins protégées (Phoque veau-marin, Phoque gris et Marsouin commun), qui utilisent les environs de la zone de projet pour s'alimenter, se reposer (banc du Phare de Walde), voire, pour certaines espèces, se reproduire.

Le projet présentant un intérêt public majeur et aucune autre solution alternative n'étant plus satisfaisante, la Région Nord - Pas-de-Calais a sollicité une demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'Environnement (pour destruction, altération déplacements,... d'espèces protégées).

Cette demande de dérogation prend la forme d'un arrêté préfectoral, et d'un arrêté ministériel. L'arrêté préfectoral a été signé le 3 août 2012, l'arrêté ministériel sera signé avant la fin de l'année 2012.

Compléments apportés aux mesures du dossier d'enquête publique :

1 - La mesure Ac03 : suivi scientifique des espèces figurant au dossier de demande de dérogation (sur 15 ans), a été complété dans l'arrêté préfectoral par un suivi des échouages des mammifères. Le coût de cette mesure est de 52000 euros HT (à noter que l'ajout de cette mesure a été proposé par l'autorité environnementale).

Le chiffrage de la mesure Ac03 est passé de 1.113.000, à 1.165.000 euros HT.

2 - les mesures Ac 05, Ac 06, Ac 07 feront l'objet d'un plan de gestion simplifié.

Conformément aux prescriptions émises par le CNPN, ce plan permettra de compléter les inventaires moins approfondis à la date de signature du présent arrêté ; celui des Coléoptères de milieux dunaires notamment.

Nouvelles mesures :

1 - Conformément aux prescriptions émises par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), un comité scientifique de suivi doit être mis en place, dès la phase chantier et ensuite, pour :

- superviser les plans de gestion des milieux objets de mesures de compensation et gérés dans le domaine portuaire ;

- apprécier l'efficacité des mesures d'atténuation et de compensation des impacts,
- faire une analyse des impacts sur le milieu marin plus poussée que celle produite dans le cadre du dossier de demande de dérogation.

2 - La restitution de l'application, du suivi et de l'évaluation des mesures d'évitement, d'atténuation, de compensation et d'accompagnement des impacts sera inscrite à l'ordre du jour du Conseil Portuaire du port de Calais ou de l'instance qui pourrait lui succéder dans le cadre d'une évolution des structures de gouvernance portuaires.

3 - Une étude des potentialités d'aménagement de la face extérieure de la jetée/digue en récif artificiel sera à réaliser et à mettre en œuvre. Elle a notamment pour objet de prévoir des cavités et abris au sein de la structure ou à sa proximité immédiate et d'envisager l'utilisation de matériaux propices à la fixation de communautés marines.

3.3 Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique

A l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 13 février 2012 au 16 mars 2012 inclus, la commission d'enquête a adressé au Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais, le procès verbal des observations formulées pendant l'enquête publique.

Le mémoire en réponse à la commission d'enquête publique a fait l'objet d'un nouveau volume complétant le dossier d'enquête publique, le volume I.

Ce volume répond point par point aux observations formulées dans les registres des enquêtes publiques. L'essentiel des réponses apportées par la Région, a consisté en l'apport de précisions concernant le dossier d'enquête publique.

Cependant, en réponse à certaines questions, la Région a dû prendre des engagements sur les points suivants :

- **Etudier la possibilité d'aménagements d'accès à la mer sur le côté extérieur de la digue :**

Face aux demandes de descentes ou escaliers, de pratique de pêche à la ligne,... formulées par les associations, les études de maîtrise d'œuvre en cours préciseront les caractéristiques de la future digue ce qui déterminera les possibilités et conditions éventuelles d'accès et d'usage de cet ouvrage (risques de franchissement de la jetée par la houle par exemple).

Maison du détroit :

La Région Nord-Pas de Calais a pris acte du Bilan du Débat Public de 2009 qui mentionnait « la création d'une Maison du Détroit ».

La Région s'assurera donc que le futur délégataire qui aura en charge les travaux du port de Calais port 2015 facilitera le lien entre les porteurs du projet Calais Port 2015, le grand public, les associations et les professionnels, afin de promouvoir le projet Calais Port 2015, de communiquer les résultats des études et des suivis mis en place, et de centraliser les avis et demandes.

Le futur délégataire fera ainsi le relais des contrôles qui seront réalisés par les services de l'Etat (DREAL) sur la mise en œuvre des mesures prévues, et des conclusions du Comité Scientifique qui sera mis en place suite à la demande du Conseil National de la Protection de la Nature.

Certification :

L'engagement de faire certifier un système de management de l'environnement portuaire de qualité sera une exigence de la Région pour les futurs candidats à la Délégation de Service Public.

Energie et bâtiments :

La Région sera particulièrement attentive aux propositions des candidats à la Délégation de Service Public sur l'intégration de la cible 15 HQE, relative aux bâtiments « basse consommation », voire les bâtiments à « énergie positive ».

Réflexion autour des futurs dragages d'entretien :

Dans le cadre de la future demande d'autorisation, relative au dragage d'entretien, la Région se propose d'étudier la pertinence et la faisabilité d'autres modalités d'immersion que celle en vigueur actuellement (déplacement de la zone d'immersion par exemple).

3.4 Rapport et conclusions de la commission d'enquête

Les rapports et conclusions de la commission d'enquête ont été transmis à la Région par le Préfet du Pas de Calais par courrier du 23 mai 2012.

La commission d'enquête a émis un **AVIS FAVORABLE** dans les rapports et conclusions remis à la préfecture (cf. Annexe 2).

4. INFORMATION DU PUBLIC ET DUREE DE VALIDITE DE LA DECLARATION DE PROJET

4.1 Publication et information des tiers

La réglementation en vigueur prévoit les mesures d'information du public suivantes :

Enquêtes publiques :

Une copie des rapports et des conclusions de la commission d'enquête, sera tenue à la disposition du public pendant 1 an à la date de clôture de l'enquête publique en préfecture du Pas de Calais, ainsi qu'en mairie de Calais (soit le 27 avril 2013).

Déclaration de projet :

La présente délibération sera tenue à la disposition du public (et affichée pendant un mois) en préfecture du Pas de Calais, ainsi qu'en mairie de la ville de Calais. Elle sera de plus affichée également pendant un mois aux sièges du SYMPAC, des communautés de communes : sud ouest du Calais, les trois pays, de la région d'Audruicq, et de la région d'Ardres et de la vallée de la Hem, ainsi que dans les mairies des communes membres concernées (dont Calais, Marck, Coulogne, Coquelles, et Sangatte). Elle sera en outre mentionnée dans un journal à large diffusion dans le département du Pas de Calais, ainsi qu'au recueil des actes administratifs du Conseil Régional Nord Pas de Calais.

4.2 Durée de validité de la déclaration de projet

En l'absence de commencement d'exécution de travaux dans un délai de 5 ans, la déclaration de projet devient caduque (prorogable une fois pour la même durée, en l'absence de modifications majeures du projet).

ANNEXE 2 : CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE, ET REPONSES DU CONSEIL REGIONAL NORD PAS-DE-CALAIS

CONSEIL REGIONAL du NORD - PAS DE CALAIS

Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet « Calais Port 2015 »

Cette annexe a vocation à répondre aux réserves formulées par la Commission d'Enquête dans le rapport du 27 avril 2012, consécutif à l'enquête publique du projet, dans lequel elle émet un avis favorable sur le projet CALAIS PORT 2015.

L'enquête publique s'est déroulée du 13 février 2012 au 16 mars 2012 inclus.

La Commission d'Enquête a transmis au Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais, le 27 mars 2012, le procès verbal de l'enquête publique reprenant toutes les interrogations et observations du public formulées lors de l'enquête publique.

Le Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais a répondu à toutes les interrogations et observations du public dans le mémoire en réponse joint au dossier d'enquête publique en avril 2012 : « Volume I- PIECE 13 – Procès verbal des observations formulées pendant l'enquête publique et mémoire en réponses ».

L'avis favorable du 27 avril 2012 était accompagné de quelques réserves concernant des rappels à la réglementation, ainsi qu'une reprise des principales observations et interrogations du public émises dans le cadre de l'enquête publique.

La présente annexe détaille les mesures prises par la Région pour intégrer ces réserves dans le cadre du projet.

I - Conclusions de la commission d'enquête au titre du Code de l'Environnement "Loi sur l'eau et les milieux aquatiques », et réponses du Conseil Régional Nord Pas-de-Calais

La commission d'enquête a formulé un AVIS FAVORABLE à la réalisation du projet de Calais Port 2015,

et propose les réserves suivantes :

Réserve n° 1 (identique à la réserve n°1 « BOUCHARDEAU ») : mettre en place un ingénieur écologue et une équipe dédiée au suivi des chantiers avec un double objectif : veiller à la bonne mise en œuvre des mesures pour pallier les risques de nuisances et pollutions (poussières, bruit ...), et surveiller, conseiller, répondre aux interrogations et réclamations des riverains (commerçants et habitants). Les résultats du suivi devront être publiés régulièrement et communiqués aux acteurs locaux (conchyliculteurs, pêcheurs...).

Réponse apportée par la Région :

Le suivi de « la bonne mise en œuvre des mesures pour pallier les risques de nuisances et de pollutions » est prévu dans le dossier au titre de la mesure 11 « mesures pour assurer des pratiques environnementales sur le chantier » (cf. p 337 du Volume B – Pièce 6F du dossier). En phase chantier : Feuille n° 20 de la Délibération n° 20122602

un coordinateur environnemental, un ingénieur écologue, ainsi que les référents environnements des entreprises qui interviendront sur le site, s'assureront de la bonne mise œuvre des différentes mesures. L'ingénieur écologue interviendra lors des phases « préliminaires, préparatoires, de chantier, et post chantier ».

De plus, dans le cadre du mémoire en réponse aux observations de la commission d'enquête (page 26 du Volume I - Pièce 13), la Région propose : *« de s'assurer que le futur délégataire qui aura en charge les travaux du port de Calais Port 2015 mettra en place une structure type « maison du projet », qui établira le lien entre les porteurs du projet Calais Port 2015, le grand public, les associations, et les professionnels. Cette structure pourrait avoir pour mission de promouvoir le projet Calais Port 2015, de communiquer les résultats des études et des suivis mis en place, et de centraliser les avis et demandes ».*

Par ailleurs, les services de l'État exercent de plein droit un contrôle, ainsi qu'une surveillance de la bonne exécution des prescriptions des différents arrêtés d'autorisation.

Enfin, les résultats des suivis réalisés par le maître d'ouvrage seront tenus à disposition des tiers (public et administrations) sur demande.

Réserve n° 2 (identique à la réserve n°2 « BOUCHARDEAU ») : installer une équipe permanente dédiée au bon fonctionnement de l'espace Port (surveillance, écoute, information, conseil, prévention...).

Réponse apportée par la Région :

Le personnel du délégataire et de la Direction de la Mer des Ports et du Littoral présent sur le site, constitue une équipe permanente dédiée au bon fonctionnement de l'espace Port.

L'ingénieur écologue, dont l'intervention est rappelée dans la proposition de réponse à la réserve n°1, interviendra régulièrement sur site pendant toute la durée de réalisation du projet.

Réserve n° 3 : améliorer le fonctionnement du projet de réorganisation du plan d'eau.

Réponse apportée par la Région :

La création du nouveau bassin améliorera le fonctionnement de l'ensemble des plans d'eau actuels du port de Calais.

Le Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP), lieu privilégié d'échange entre l'Autorité Portuaire et les usagers dont les associations de plaisanciers, contribuera également à cette amélioration.

Réserve n° 4 : mise en place de campagnes d'analyse de la qualité des eaux pendant les travaux, puis en fonctionnement au point de rejet de la société Tioxide, dans le cadre de la surveillance de l'installation classée (ICPE).

Réponse apportée par la Région :

La mesure AC02 (cf. p 367 du Volume B – Pièce 6F du dossier) : Suivi de la qualité de l'eau – a pour objectif de s'assurer que la qualité des eaux littorales et conchylicoles ne sera pas affectée par le projet Calais Port 2015, aussi bien en phase de chantier qu'en phase d'exploitation.

La surveillance de la qualité des eaux rejetées par Tioxide, mais également du milieu récepteur, est prescrite dans le cadre de son arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation au titre des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ce suivi n'entre pas dans le cadre de l'arrêté Loi sur l'Eau, mais incombe à la société Tioxide, la Région n'étant pas compétente sur ce sujet.

Réserve n° 5 : suivi des dragages, analyse d'eau afin d'évaluer l'impact sur les organismes planctoniques, suivi des clapages et de la qualité de l'eau en particulier en zone de conchyliculture. Mise en œuvre éventuelle de mesures correctives ou compensatoires.

Réponse apportée par la Région :

Phase travaux :

Mémoire en réponse aux observations de la commission d'enquête (page 33 du Volume I -pièce 13) : « L'impact de la turbidité sur le phytoplancton est essentiellement direct, les effets indirects pouvant provenir des contaminants chimiques contenus dans les sédiments remis en suspension.

L'accroissement de la turbidité aura tendance à inhiber le développement du phytoplancton et le relargage de sels nutritifs aura, au contraire, un effet stimulant (Alzieu et al, 1999). Toutefois, ces effets seront mineurs au regard de la nature sableuse des sédiments dragués.

Les travaux de dragages sont limités dans le temps et dans l'espace. Les impacts à court terme sur les organismes planctoniques seront mineurs. Les effets seront donc négligeables et réversibles. »

Le suivi des impacts des opérations de dragages et immersion, usuellement mis en place, sera complété par :

- la mesure AC02 (cf. p 367 du Volume B – Pièce 6F du dossier) : Suivi de la qualité de l'eau - l'objectif de cette mesure étant de s'assurer que la qualité des eaux littorales et conchylicoles ne sera pas affectée par le projet Calais Port 2015, aussi bien en phase de chantier qu'en phase d'exploitation.

- la mesure AC03 (cf. p 368 du Volume B – Pièce 6F du dossier) : suivi scientifique des espèces - Cette mesure a pour objectif d'évaluer les effets réels du projet sur les espèces impactées. Cette mesure prévoit notamment le suivi des peuplements planctoniques et halieutiques dans la zone située à l'Est et au Nord du projet pour estimer leur évolution. Les impacts hydro sédimentaires prenant place sur la durée, 4 campagnes annuelles permettant d'étudier les espèces (benthiques et supra benthiques plus particulièrement) et leur abondance seront réalisées à 1 an, 5 ans et à 10 ans après la fin des travaux.

En cas d'impacts avérés, la Région s'engage à prendre les mesures qui s'imposent.

Phase exploitation :

Les opérations de dragage d'entretien générées par l'extension du port de Calais, feront l'objet d'une demande d'autorisation spécifique.

Réserve n° 6 : suivi du trait de côte

Réponse apportée par la Région :

Mémoire en réponse aux observations de la commission d'enquête (page 17 du Volume I -pièce 13) : « Le dimensionnement et l'ajustement du plan du projet ont notamment permis de circonscrire les impacts sur la courantologie et l'hydro sédimentaire à la périphérie du projet. Les résultats des modélisations et expertises montrent qu'il n'y a pas d'incidence significative du projet sur l'évolution du trait de côte aux abords de celui-ci. »

La mesure AC01 (cf. p 367 du Volume B – Pièce 6F du dossier) : suivi de la bathymétrie – prévoit un suivi de l'évolution des fonds et du trait de côte, qui permettra de s'assurer que les évolutions constatées sont bien cohérentes avec les études prospectives. Dans l'hypothèse où ces suivis mettraient clairement en évidence un impact du projet sur l'évolution du trait de côte, la Région prendrait alors les mesures adaptées à la hauteur des phénomènes et des enjeux.

Ce suivi sera effectué tous les 5 ans sur une période de 15 ans de manière à comparer ces données avec les résultats des modélisations et de l'expertise et à s'assurer par ailleurs que les zones sensibles n'évoluent pas de façon anormale.

II - Conclusions de la commission d'enquête au titre du Code de l'Environnement "BOUCHARDEAU", et réponses du Conseil Régional Nord Pas-de-Calais

La commission d'enquête a formulé un AVIS FAVORABLE à la réalisation du projet de Calais Port 2015,

et propose les réserves suivantes :

Les Réserves n°1 et 2 sont traitées dans la partie précédente.

Réserve n° 3 : améliorer le fonctionnement du projet de réorganisation du plan d'eau sur plusieurs points :

- trouver un accord avec les associations des plaisanciers pour la pratique de leur activité

Réponse apportée par la Région :

Le projet n'impacte pas les activités de plaisance, voir améliore le fonctionnement du plan d'eau. Les réponses ont été apportées pages 10, 21 et 32 du mémoire réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique (Volume I - pièce 13) :

« L'objectif du projet Calais Port 2015 est de répondre aux évolutions futures des trafics portuaires et ne porte donc pas directement sur la plaisance. De plus, pour des raisons de sécurité maritime, l'extension des installations de plaisance au sein du nouveau bassin et du bassin Ravisse n'est pas envisageable.

Toutefois, les impacts du projet Calais Port 2015 sur la plaisance ont été étudiés et sont évoqués dans le dossier d'enquête publique (Volume B – Pièce 6B – p 294). Il ressort que lors des travaux et de l'exploitation, l'activité de plaisance ne sera que peu perturbée (interdiction de la zone de travaux à la navigation). De plus en transférant une partie de l'activité transmanche (qui engendre un intense trafic dans la passe d'entrée du port) dans un nouveau bassin avec une passe d'entrée spécifique, le projet Calais Port 2015 permettra d'améliorer les conditions d'accès des plaisanciers dans le port actuel (bassin Ouest et arrière-port).

A l'avenir et au sein des infrastructures existantes, le développement de l'activité de plaisance dont l'intérêt pour le commerce et la vie locale n'est plus à démontrer, sera notamment orienté par les réflexions menées par la Région dans le cadre du schéma directeur du port en concertation avec la ville de Calais et la communauté d'agglomération. »

Enfin le Comité Local des Usagers Permanents du Port (CLUPP) constitue un lieu privilégié d'échange entre l'Autorité Portuaire et les usagers dont les associations de plaisanciers.

Réserve n° 3 (bis) :

- reconsidérer l'opportunité d'aménagement qui permettrait de créer pour chaque club un seul accès sécurisé et mieux surveillé, facilitant la vie associative par le passage obligé dans le local du club et sous leur responsabilité.

Réponse apportée par la Région :

Le projet n'impacte pas les activités de plaisance. Les contraintes de sécurité et de sureté pour l'accès des associations au futur port ne sont pas connues et devront être définies par l'Etat. La Région ne peut donc pas s'engager sur ce point, mais étudiera la faisabilité d'un tel aménagement.

Réserve n° 3 (ter) :

- définir les mesures compensatoires pour les activités professionnelles qui sont impactées par le projet (Marins pêcheurs, conchyliculteurs ...).

Réponse apportée par la Région :

Les impacts du projet sur la pêche ont été évalués comme faibles. D'importantes mesures d'accompagnement ont cependant été proposées afin de tenir compte d'éventuelles incertitudes sur l'évaluation des impacts et des difficultés touchant d'ores et déjà ces professions (mesure d'accompagnement Ac11 : acquisition d'un élévateur à bateau). Une concertation permanente avec les représentants de cette profession sera assurée.

Pour ce qui est de la conchyliculture, les études environnementales réalisées par le Maître d'Ouvrage concluent que le projet n'aura aucun impact. Si un impact était avéré lors de la réalisation du projet, la Région mettrait en place des mesures correctives adaptées.

Réserve n° 4 : diffuser les résultats des suivis aux différents acteurs (pêcheurs, conchyliculteurs, collectivités, associations).

Réponse apportée par la Région :

Comme cela est rappelé dans la réponse à la réserve n°1 : « les résultats des suivis réalisés par le maître d'ouvrage seront tenus à disposition des tiers (public et administrations) sur demande ».

Réserve n° 5 : le moment venu, réaliser une nouvelle étude acoustique par le concessionnaire à proximité des riverains de la voie ferrée, mettre en place des mesures adaptées (limitation de vitesse des trains), et mise en place d'un mur antibruit.

Réponse apportée par la Région :

Cette étude est prévue au titre de la mesure AC10 (cf. p 378 du Volume B – Pièce 6F du dossier) : suivi sur le contexte sonore (à 1, 5, et 10 ans à l'issue des travaux).

Les réponses ont été apportées page 20 du mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique (Volume I - pièce 13) :

« A court terme, l'actuelle voie mère permet un report ferroviaire standard.

La contribution sonore liée à la réouverture au trafic fret de la ligne existante entre le terminal portuaire et la gare Calais-Ville n'est soumise à aucune réglementation acoustique du fait de l'absence de travaux significatifs sur l'infrastructure. Cependant, compte tenu du changement de nature de la voie ferrée (pratiquement pas de circulations ferroviaires aujourd'hui) et afin de limiter l'impact acoustique, la Région s'est engagée à contribuer à la construction d'un écran antibruit sur le secteur sensible de la rue Duguay-Trouin.

Ces mesures pourront consister en un écran acoustique de 2 m 50 de haut sur une longueur de 275 ml. La mise en œuvre de ce type de protection à la source permet à la fois de garantir des niveaux sonores acceptables à l'intérieur de l'habitation, et d'obtenir une ambiance sonore raisonnable à l'extérieur de l'habitation.

A terme, la conduite d'une politique de transfert modal volontariste devrait entraîner une augmentation du nombre de trains. L'aménagement d'une desserte par l'est ou une restructuration lourde de la voie actuelle deviendra alors indispensable. Une étude est en cours de réalisation par RFF (Réseau Ferré de France) et permettra notamment de préciser les fuseaux possibles d'une desserte par l'Est en fonction des contraintes techniques et environnementales.

L'aménagement d'une desserte ferroviaire par l'est est intégré à la réflexion du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) en cours d'élaboration. »

Cette dernière aura pour effet l'absence de passages ferroviaires en ville.

Réserve n° 6 : prévoir une zone de terre-pleins pour le traitement et la gestion à terre des sédiments.

Réponse apportée par la Région :

Le projet n'implique pas de sédiments non immergeables. Le plan masse a été dimensionné au plus juste pour éviter les impacts sur la dune, ce qui entraîne l'absence de disponibilité foncière pour le traitement à terre des sédiments. De plus des obligations pour la recherche de solutions alternatives à l'immersion de sédiments contaminés sont déjà prévues dans le cadre des autorisations de dragages et d'immersion en cours. Enfin, la Région s'investit depuis son origine dans la démarche « Sédimatériaux » dont l'objectif est de faire émerger des filières de valorisation durable à terre des sédiments de dragage.

Réserve n° 7 : prévoir des mesures pour éviter toutes pollutions des milieux pendant les travaux et à proximité des zones imperméabilisées.

Réponse apportée par la Région :

La mesure 07 (cf. p 343 du Volume B – Pièce 6F du dossier), prévoit un ensemble de mesures pour parer au risque de pollutions accidentelles des sols et des eaux souterraines.

Réserve n° 8 : développer les activités de transport en s'appuyant sur la voie fluviale actuelle et sur la future liaison Seine Nord.

Réponse apportée par la Région :

Le projet ne prévoit pas un tel raccordement, notamment en raison des questions de gabarit des canaux reliant le port de Calais au réseau fluvial. L'étude réalisée par les services de Voies Navigable de France, gestionnaire du réseau, fait apparaître l'impossibilité technique et financière d'améliorer cette desserte fluviale.

Réserve n° 9 : s'assurer du respect des engagements du Grenelle.

Réponse apportée par la Région :

La Région respectera les engagements de la loi. La notion de programme, à traiter dans les dossiers d'enquête publique suite aux lois Grenelle, a été prise en compte par anticipation par la Région dans son dossier d'enquête publique.

De plus, conformément à ses compétences, l'Etat s'assurera du respect général de la réglementation dont les engagements du Grenelle.

Réserve n° 10 : réaliser un suivi bathymétrique du Riden de la rade.

Réponse apportée par la Région :

La mesure AC 01 (cf. réserve 6 Loi sur l'eau), prévoit ce suivi.

Réserve n° 11 : encourager la production d'énergies renouvelables sur le port.

Réponse apportée par la Région :

Les réponses ont été apportées page 13 du mémoire réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique (Volume I - pièce 13) :

« La question énergétique dans les ports est étroitement liée aux superstructures et équipements portuaires (contraintes de consommation, espaces disponibles pour la production d'énergie...). Comme précisé dans la mesure 13 (Volume B – Pièce 6F - p345), la Région demandera au futur exploitant dans la future Délégation de Service Public de limiter l'impact écologique et l'intensité énergétique de

l'exploitation (a minima la norme éco-performance NF EN 15643-1). Elle incitera également à la recherche de solutions de production d'énergies renouvelables adaptées. »

Réserve n° 12 : fixer le niveau des terre-pleins pour éviter toute submersion marine y compris à très long terme (100 ans).

Réponse apportée par la Région :

Le projet suit les recommandations du CETMEF en la matière, ce qui permettra de s'assurer de l'absence de risque de submersion marine pour les infrastructures portuaires sur le long terme.

La stratégie de dimensionnement des infrastructures, pour répondre à cet objectif, sera définie par le maître d'œuvre.

III - Conclusions de la commission d'enquête au titre de la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la ville Calais, et réponses du Conseil Régional Nord Pas-de-Calais

La commission d'enquête a formulé un AVIS FAVORABLE à la réalisation du projet de Calais Port 2015,

et propose les réserves suivantes :

Réserve n° 1 : Avis favorable pour les travaux d 'Aménagement portuaire Calais Port 2015.

Réponse apportée par la Région :

La Région prend note de cette réserve.

Réserve n° 2 : L'Autorisation au titre du Code de l'Environnement "LOI SUR L'EAU et les milieux aquatiques" dans le cadre du projet Calais Port 2015.

Réponse apportée par la Région :

La Région prend note de cette réserve. Cette autorisation devrait être obtenue avant la fin de l'année 2012 (passage en Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques – CODERST du 12 juillet 2012).

Réserve n° 3 : ajuster les dispositions du POS (un plan local d'urbanisme (PLU) est en cours d'élaboration). Le PADD a été débattu et reprend le projet de Calais Port 2015 et la desserte ferroviaire par l'Est) pour modifier l'article UL 11 du POS comme suit : Les constructions doivent s'intégrer à leur environnement par :

- La simplicité et les proportions de leurs volumes,
- La qualité des matériaux,
- L'harmonie des couleurs,
- Leur tenue générale,
- L'emploi du bois est autorisé.

Réponse apportée par la Région :

La demande de mise en compatibilité du POS a été sollicitée par la Région (objet de la présente enquête publique), qui n'est pas compétente pour intervenir sur le POS de la ville de Calais.

Ces ajustements ont déjà été proposés, et seront intégrés au futur PLU.

Réserve n° 4 : Avoir la confirmation de la ville de Calais d'une mesure compensatoire pour une parcelle d'environ 20 ha faisant partie de la ZAC des Dunes, classée comme telle dans le POS de Calais. Son classement en zone naturelle serait prévu dans le projet de PLU arrêté dont l'instruction devrait aboutir en septembre 2012.

Réponse apportée par la Région :

L'accord de principe pour l'acquisition de cette parcelle de 20 ha a été acté par courrier du 10 mai 2012 de Mme la Sénatrice Maire de la ville de Calais. La modification de classement de la parcelle en question, n'est pas nécessaire pour permettre à la Région d'en effectuer l'acquisition et ensuite de la rétrocéder au Conservatoire du Littoral.

La préservation écologique de cet espace fait l'objet de la mesure C01 : PRESERVATION, RESTAURATION ET GESTION ECOLOGIQUE D'UN SITE DE COMPENSATION A HAUTE VALEUR
Feuille n° 27 de la Délibération n° 20122602

PATRIMONIALE. Le coût total de cette mesure s'élèverait donc à 1,3 million d'euros HT (cf. p 378 du Volume B – Pièce 6F du dossier).

La ville de Calais sera prochainement saisie par le conservatoire du littoral, afin de délibérer sur le périmètre et à la rétrocession de cet espace.

IV – Conclusions de la commission d'enquête au titre de la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Pays du Calais, et réponses du Conseil Régional Nord Pas-de-Calais

La commission d'enquête a formulé un AVIS FAVORABLE à la réalisation du projet de Calais Port 2015,

et propose les réserves 1 et 2 déjà formulées au titre de la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la ville Calais (cf. partie III).

V - Conclusions de la commission d'enquête au titre du Changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime, et réponses du Conseil Régional Nord Pas-de-Calais

La commission d'enquête a formulé un AVIS FAVORABLE à la réalisation du projet de Calais Port 2015,

et propose les réserves 1 et 2 déjà formulées au titre de la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la ville Calais (cf. partie III).

Ainsi que la réserve suivante :

Réserve n° 3 : La commission constate qu'il y a un manque à gagner pour les pêcheurs professionnels par la perte d'une zone de pêche et par l'allongement de parcours du fait de l'ouvrage des dragages. Des mesures compensatoires sont à prévoir sous tutelle de l'Etat.

Réponse apportée par la Région :

Les réponses suivantes ont été apportées page 21 du mémoire réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique (Volume I - pièce 13) :

1 - « La zone (de 200 Ha) d'influence du projet, correspondant à une perte de surface exploitable, se situent au sein d'une des zones de repli fréquentées par les fileyeurs lors de mauvaises conditions météorologiques et lors de la période de sole, de bar et de cabillaud (Mr Hamy, comm. pers. et Cahier d'Acteur des « Pêcheurs de Calais » Débat Public Calais Port 2015).

De plus, il est proposé de réaliser l'immersion des sédiments lors des travaux comme lors de l'exploitation sur le site actuellement utilisé afin de ne pas augmenter la taille des zones interdites à la pêche. »

2 - « Lors des travaux, les perturbations du milieu qui pourraient faire fuir les poissons vers d'autres zones seront limitées (turbidité, nuisances sonores, vibrations). En effet, la phase de dragage et remblais se déroulera en partie au sein de la zone circonscrite par la digue et concernera du matériau sableux. La présence de la future jetée limitera la diffusion des bruits, vibrations et de la matière en suspension. Ainsi, la turbidité générée n'aura pas un impact notable sur la qualité de l'eau dans la zone littorale.

Pour ce qui est des clapages des sables excédentaires, ceux-ci seront réalisés sur la zone de clapage actuelle et engendreront une turbidité relativement modérée compte tenu de la nature majoritairement sableuse des sédiments (les modélisations de SOGREAH montrent des concentrations dans la gamme des turbidités naturelles). Comme cela est précisé plus haut, une réduction des volumes excédentaires à claper sera recherchée pour limiter encore ces perturbations (ajustement de la côte d'exploitation des terre-pleins ou encore de leur superficie, mise à disposition de ces sables pour le rechargement de la baie de Wissant).

En phase d'exploitation, le projet ne remettra pas en cause les tendances naturelles d'évolution des fonds et du trait de côte. Des différences de bathymétrie entre les situations avec et sans le projet Calais Port 2015 pourront se faire sentir au maximum jusqu'à 1 mille au large.

Dans l'hypothèse où ces évolutions modérées de l'habitat auraient des influences négatives sur certaines espèces, environ 15 minutes seraient alors nécessaires pour sortir de la zone d'influence du projet. »

ANNEXE 3 : Mise à disposition auprès du public de la Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet « Calais Port 2015 »

CONSEIL REGIONAL du NORD - PAS DE CALAIS

Eléments mis à disposition au format numérique :

Déclaration de projet :

- Annexe1 : Rapport de la déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet « Calais Port 2015 »
- Annexe 2 : Conclusions de la commission d'enquête, et réponses du Conseil Régional Nord Pas-de-Calais

Dossiers du débat public et de l'enquête publique :

- Dossier du débat public Calais Port 2015 – Région Nord Pas-de-Calais - édition juillet 2009
- Compte rendu du débat public Calais Port 2015 établi par la Commission particulière du débat public (CPDP) – 21 décembre 2009
- Bilan du débat public Calais Port 2015 établi par le Président de la Commission nationale du débat public (CNDP) – Janvier 2010
- Dossier d'enquête publique Calais Port 2015 – juin 2011, complété par :
 - le volume H – Pièce 12 - Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale – Janvier 2012
 - le volume I – Pièce 13 - Procès verbal des observations formulées pendant l'enquête publique et mémoire en réponse – Avril 2012
- Rapports et conclusions de la commission d'enquête [27 avril 2012].

Daniel PERCHERON
Président du Conseil Régional