



## Dossier de demande d'autorisation au titre du Code de l'Environnement :

Superstructures, aménagements et équipements  
du projet CALAIS PORT 2015

Présentation synthétique



Présentation synthétique

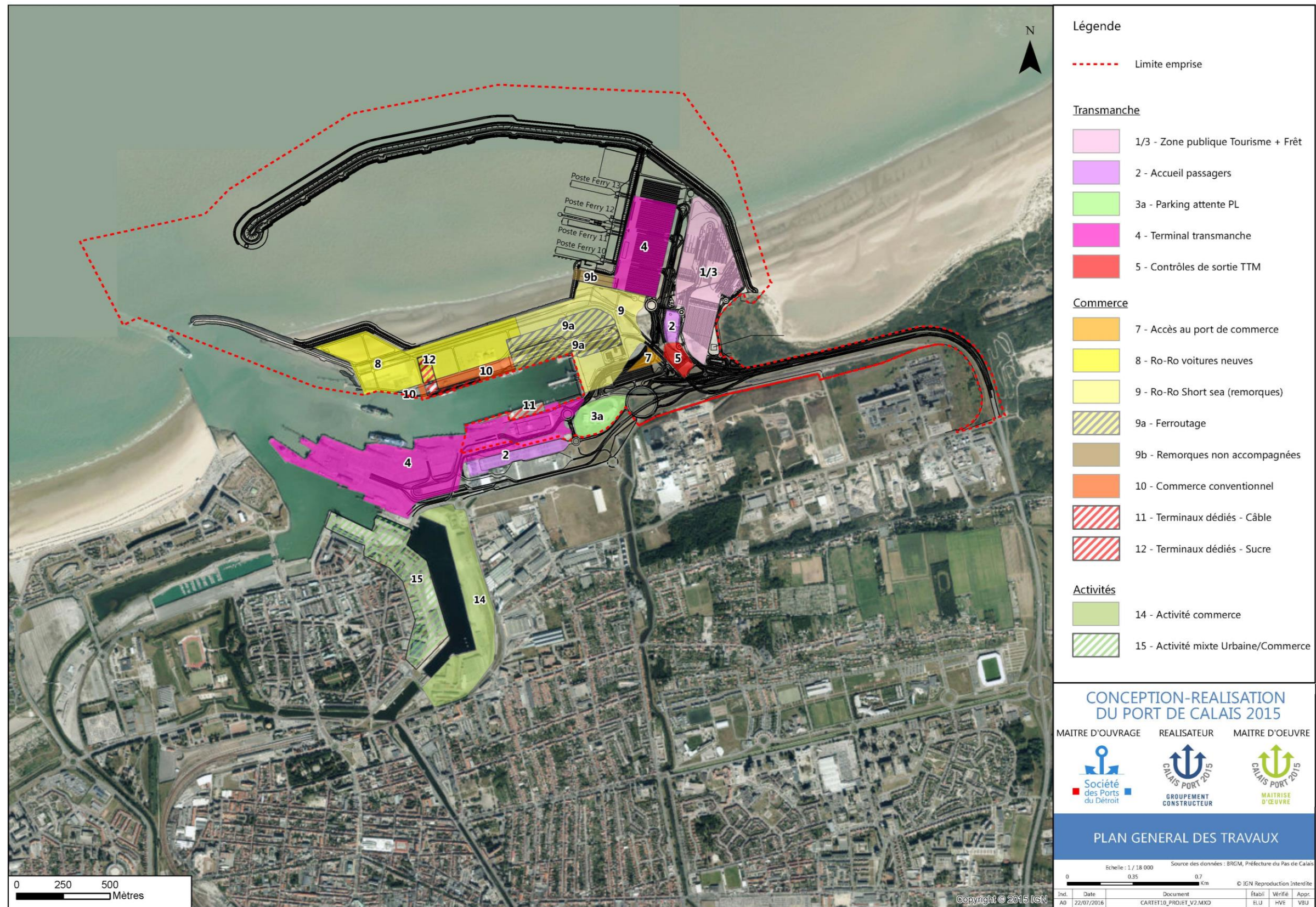


Figure 1 : Plan général des travaux



## Présentation synthétique

## 2. PRESENTATION SYNTHETIQUE

### 2.1. Contexte et description du projet

#### 2.1.1. Présentation générale du projet

Le projet « Calais Port 2015 », localisé dans le département du Pas-de-Calais (62), prévoit l'extension du port actuel de Calais par la construction de nouveaux ouvrages et équipements.

Il répond à plusieurs grands objectifs : adapter le port de Calais à l'augmentation de la taille des ferries, éviter la saturation du port face à l'augmentation des trafics transmanche, développer l'intermodalité et s'adapter aux nouvelles normes environnementales internationales (réduction des émissions des navires).

Le projet « Calais Port 2015 » s'inscrit ainsi dans le long terme en devant :

- répondre aux besoins de capacité liés à l'évolution prévisible des trafics ;
- anticiper les évolutions modales de transport intra-européen : cabotage maritime, acheminement ferroviaire ;
- répondre aux innovations techniques, et en particulier à l'évolution de la taille des navires ;
- garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port ;
- être modulable 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 constitue un enjeu fondamental pour le développement économique et social du port mais aussi du Calais. Il s'inscrit dans les objectifs du schéma régional de transports afin que la région des Hauts-de-France soit à la fois une grande région maritime et une plate-forme logistique majeure. Il devrait 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.

Il comprend la réalisation d'un nouveau bassin vers la mer, de nouveaux postes à quai et de nouveaux terre-pleins au nord des installations portuaires existantes.

Le projet « Calais Port 2015 » a fait l'objet d'une autorisation par arrêté préfectoral au titre de la Loi sur l'eau (article L.214-1 et suivants du code de l'environnement) pris le **19 décembre 2012**, sur la base d'un dossier d'enquête publique et d'une demande d'autorisation réalisés en 2011. Cette autorisation portait uniquement sur les parties **infrastructures maritimes structurantes** (digue, perrés, bassin et terre-pleins) et la **gestion des sables excédentaires** du projet. Le projet était alors porté par le **Conseil Régional du Nord Pas-de-Calais**.

**Le présent dossier de demande d'autorisation concerne donc les superstructures, aménagements et équipements non compris dans cette première autorisation, c'est-à-dire :**

- les superstructures terrestres (bâtiments, ouvrages d'art),
- les voiries et réseaux divers,
- les postes d'accostage avec leurs passerelles roulantes et piétonnes
- les équipements de distribution d'énergie et de chaleur.

Par la signature d'un contrat de concession, le 19 février 2015, avec le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, la **Société d'Exploitation des Ports du Détroit** s'est vue confier la concession sur 50 ans des ports de Calais et de Boulogne-sur-mer, concession incluant l'extension du Port de Calais « Calais Port 2015 ».

Par la signature d'un contrat de réalisation et de mise à disposition avec la Société d'Exploitation des Ports du Détroit le 19 février 2015, la **Société des Ports du Détroit (SPD)** s'est vue confier le financement, la conception, la réalisation et le gros entretien / renouvellement des installations de « Calais Port 2015 ». **Elle est le pétitionnaire du présent dossier et le bénéficiaire des autorisations sollicitées.**

#### 2.1.2. Cadre réglementaire

Les ouvrages relatifs aux superstructures, équipements et autres aménagements du projet « Calais Port 2015 » sont soumis aux procédures suivantes :

- Procédure d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau
- Actualisation de l'étude d'impact au titre du Code de l'Environnement

Le projet est également soumis à **enquête publique** au titre de la Loi sur l'eau et au titre de l'étude d'impact. Cette étude d'impact vaut **document d'incidence loi sur l'eau** et également **évaluation des incidences Natura 2000**.

Il est par ailleurs à noter les éléments suivants :

Courant 2011, le projet « Calais Port 2015 » a fait l'objet de demandes de dérogations aux interdictions visant les espèces protégées. Une demande de prorogation des arrêtés de dérogation correspondants dits « CNPN » est en cours afin de prolonger leur validité qui s'achève en 2017 ;

Certaines installations temporaires de chantier (centrale à enrobés, centrale à béton, stockage de matériaux inertes...) ainsi que certains équipements fixes du port (groupes électrogènes, éolienne...) peuvent être soumis au régime des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Des demandes spécifiques seront réalisées auprès des autorités compétentes (DREAL) par les entreprises réalisant les travaux qui seront bénéficiaires des autorisations pour leurs activités. Par conséquent, ces demandes ne sont pas traitées dans le présent dossier ;

Les demandes de permis de construire étant réalisées de manière distincte pour les bâtiments concernés, elles ne sont donc pas traitées dans le présent dossier.

#### 2.1.3. Description du projet retenu

Les ouvrages relevant de la présente demande d'autorisation peuvent se décomposer de la façon suivantes :

- Ouvrages maritimes ;
- Terre-pleins, Voiries et Réseaux Divers (VRD) ;
- Ouvrages d'art ;
- Bâtiments et aménagements paysagers ;

Présentation synthétique

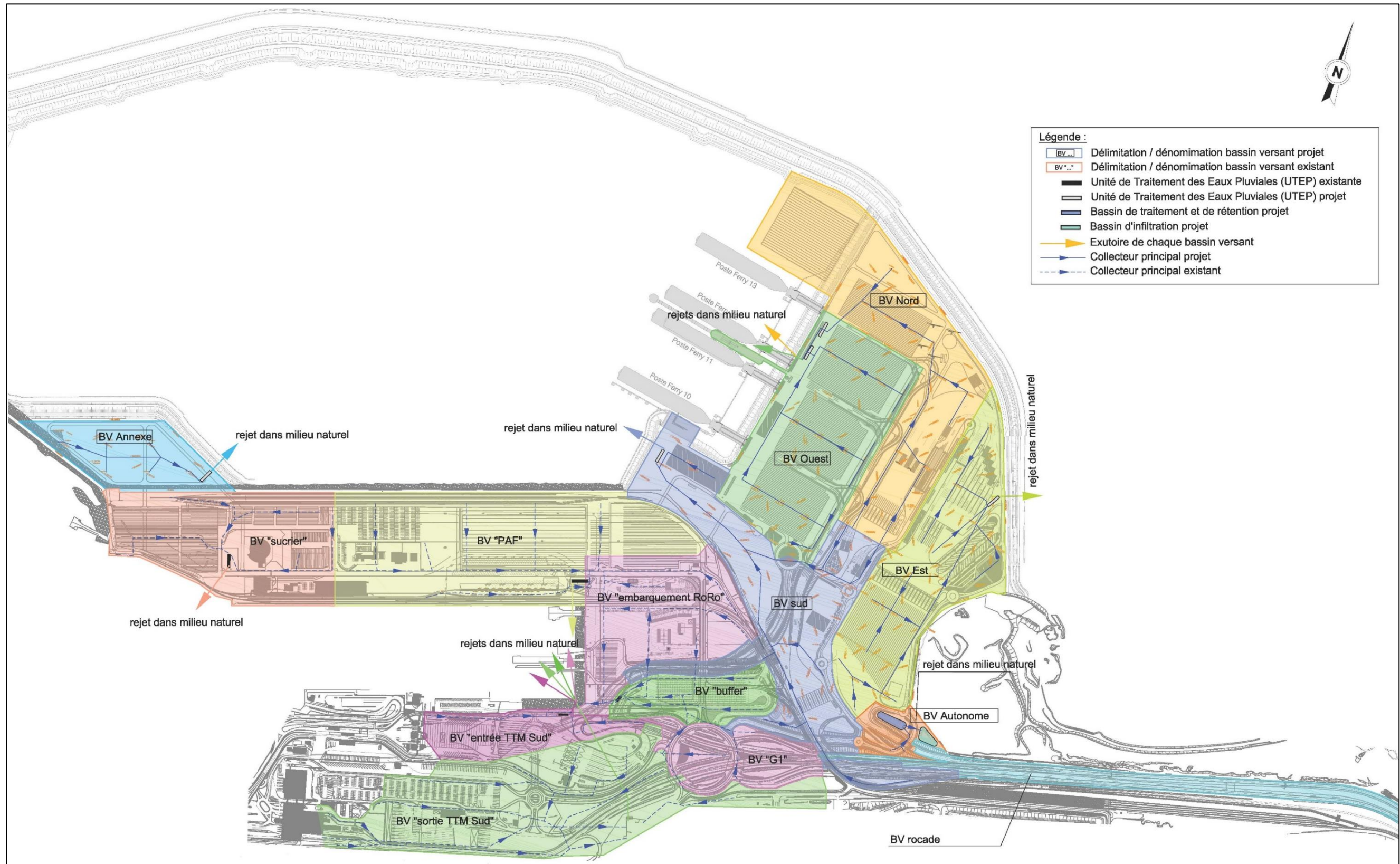


Figure 2 : synoptique de l'assainissement pluvial des terre-pleins (hors rocade)



## Présentation synthétique

- Systèmes portuaires ;
- Éolienne.

## Infrastructures terrestres d'accès aux navires

Le projet prévoit l'allongement du poste d'accueil du terminal Roulier dénommé « Ro-Ro T1 » dans le bassin portuaire existant. Il prévoit également la réalisation de trois postes ferries nommés Ferry P10, P11 et P12 dans le nouveau bassin portuaire.

Ils seront en mesure d'accueillir les 4 familles de ferries de projet finalement retenues : ferry de 160 m, de 180 m, de 213 m et de 240 m.

Les objectifs assignés aux postes ferries sont :

- permettre l'accostage de différents navires allant jusqu'à 240 mètres de longueur ;
- fournir les points d'amarrages nécessaires et leurs équipements associés ;
- permettre le chargement / déchargement des véhicules via des passerelles roulières ;
- permettre l'embarquement / débarquement des piétons via des passerelles piétonnes latérales.

## Terre-pleins, voiries et réseaux divers (VRD)

Le projet comprend la création par remblaiement en site maritime de plusieurs **plates-formes** dont la surface totale est estimée à 46 ha environ.

Ces plates-formes sont destinées à accueillir

- les zones d'accueil et de contrôle des usagers transmanche (Police de l'Air et des Frontières, Détection Recherche Instrumentée du port, Douanes et UK Border Force)
- les installations de stockage pour les véhicules légers et lourds. Plusieurs voiries seront également modifiées ou créées dans le cadre du projet.

Les zones d'embarquement des postes ferries P10, P11 et P12 doivent permettre d'accueillir jusqu'à 24 000 m de stationnement.

Les liaisons piétonnes (GR depuis le rivage Est jusqu'au centre-ville, accès à la plage depuis la zone d'attente fret, accès aux différentes entrées du port,...) respecteront les normes PMR (Personnes à Mobilité Réduite) en vigueur.

Le réseau de **gestion des eaux pluviales** est constitué de caniveaux et de grilles avaloirs au niveau des plates-formes, du réseau de transport par canalisation enterrée, d'unités de traitement des eaux pluviales et des exutoires associés pour une grande partie des bassins versants ou lorsque cela est possible, un ensemble bassin de stockage et bassin d'infiltration est réalisé. Le réseau de collecte sera dimensionné pour une période de retour décennale.

Le projet comprend la mise en place de dispositifs **d'approvisionnement en eau potable** afin de répondre aux besoins en eau potable et incendie des bâtiments et terre-pleins et en eau potable des navires (avitaillement).

Un **réseau de collecte des eaux usées** (séparatif) sera créé. Les dispositifs de collecte et de transport des eaux usées permettent l'évacuation de ces eaux vers la station d'épuration de la communauté de communes de Cap Calaisis.

Divers autres réseaux seront créés ou adaptés à l'extension des installations portuaires (électricité, éclairage, gaz, télécom et informatique).

Des travaux sont prévus sur l'**installation ferroviaire** au sein du port. Ils permettent le doublement des flux entre le faisceau de la plate-forme de ferroutage Nord et le faisceau « véhicules neufs ». La « voie mère » reste à voie unique dans son prolongement. La création de la voie de ferroutage Nord permettra de desservir la future plate-forme de ferroutage et le terre-plein Est.

Il est prévu également la **refonte des accès et des circulations** au niveau du port de Calais qui impactera notamment la sortie du TTM Nord connectée à la rocade et au rond-point vers la ville. Les travaux envisagés au niveau de la rocade concernent l'élargissement et la réfection de la chaussée ainsi que la mise en place d'ouvrages de collecte et de gestion des eaux pluviales sur ces bretelles.

La **circulation des flux d'accessibilité** est organisée de manière à

- assurer un niveau de service très satisfaisant pour la clientèle des lignes transmanche Fret et Tourisme ;
- s'intégrer à un schéma de fonctionnement d'ensemble de la zone portuaire, comprenant les activités autres que les lignes transmanche ;
- répondre aux besoins des dispositifs de sûreté, à l'action des services de douanes et d'immigration française et britannique ;
- assurer la continuité de l'exploitation du port durant les travaux ;
- maintenir la circulation des trafics urbains transitant par les voies portuaires ;
- intégrer la sécurité routière dans la conception.

## Ouvrages d'art

Huit ouvrages d'art sont réalisés dans le cadre du projet.

## Bâtiments et aménagements paysagers

Différents bâtiments sont réalisés dans le cadre du projet, dont les destinations sont multiples : bureaux, commerces, restauration, sanitaires...

Le site intègre la dimension du **développement durable**. De plus, dans le cadre du **label « Eco Port »**, la Société des Ports du Détroit s'engage dans une **démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE)**. Les deux bâtiments emblématiques du projet, le Bâtiment d'Entrée de Port (BEP) et le bâtiment de Service aux usagers Transmanche (ST), sont éligibles à la **certification H.Q.E. ®** et BEPOS (Bâtiment à Energie Positive). Des équipements de type éoliennes et pompe à chaleur seront installés pour assurer le respect des exigences de ces labels.

Les aménagements paysagers privilégieront les espèces locales et assureront une transition progressive des zones d'accès d'aspect naturel dunaire vers des zones plus organisées aux abords des bâtiments.

## Systèmes portuaires

La **signalisation dynamique routière** permet d'accompagner l'ensemble des usagers du port.

Le **système périmétrique de sûreté** est quant à lui organisé conformément aux réglementations applicables.

Ce système est basé sur un découpage des zones portuaires en quatre zones géographiques : zone Port Commerce, zone Terminal Transmanche (TTM), zone publique et zone maritime et se décompose en dispositifs physiques linéaires (mur, clôture, fossé...) ou ponctuels (portail, tourniquet, barreaux...), détection intrusion, vidéosurveillance sûreté et contrôle d'accès.



Présentation synthétique

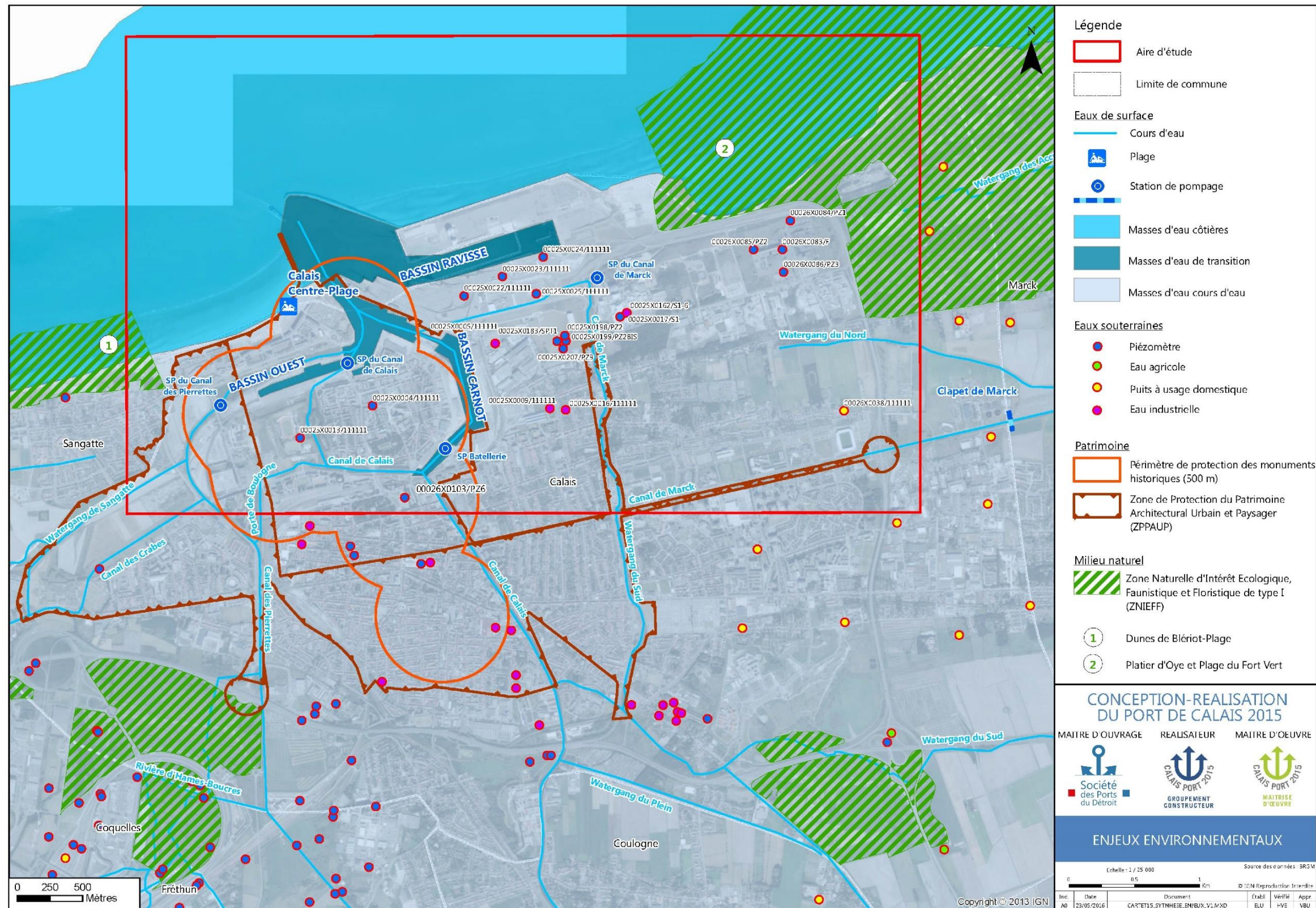


Figure 3 : Carte de synthèse des enjeux environnementaux



Présentation synthétique

## 2.2. Etude d'impact

L'étude d'impact est développée au chapitre 6 du dossier. Après une analyse de l'état initial de l'environnement (qui considère les ouvrages autorisés déjà réalisés) et la présentation de différentes solutions alternatives étudiées, les effets du projet sur l'environnement sont analysés. Ces effets concernent les contextes physique, biologique, socio-économique et activités humaines, cadre de vie. Ils portent à la fois sur la phase de réalisation des travaux et sur la phase d'exploitation.

Les mesures d'évitement ou de réduction des impacts et les impacts résiduels sont ensuite abordés, ainsi que les modalités de leur suivi.

Une analyse des effets cumulés avec les autres projets connus est réalisée.

La compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, le SDAGE du bassin Artois-Picardie et le SAGE du delta de l'Aa, le Schéma directeur de prévision des crues du bassin Artois Picardie, le Plan de Gestion des Risques d'Inondation Artois-Picardie – District de l'Escaut et de la Sambre, le Plan de Prévention des Risques Littoral du Calais, la Directive Cadre stratégique pour le Milieu Marin (DCSMM) Manche Mer du Nord, le projet stratégique des grands ports maritimes, le schéma régional de développement de l'aquaculture marine (SRDAM) de la région Nord Pas-de-Calais, le schéma de mise en valeur de la mer (SMVM), le Plan de Déplacements Urbains du Calais, le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie Nord-Pas-de-Calais, le plan relatifs à la gestion des déchets, le schéma départemental des carrières et le schéma régional de cohérence écologique est également vérifiée.

Les superstructures, aménagements et équipements à réaliser dans le cadre du projet « Calais Port 2015 » permettent ainsi de contribuer à la réalisation des objectifs de l'article L211-1 du code de l'environnement.

Une synthèse des impacts et mesures correspondantes définies pour la **phase de travaux** est présentée dans le tableau suivant (**E : évitement – R : Réduction**)

Élément d'environnement concerné	Principaux enjeux	Mesures d'évitement ou de réduction	Incidence résiduelle et compensation éventuelle
<b>Contexte physique</b>			
<b>Eaux souterraines</b>	Présence de la masse d'eau affleurante «Sables du Landénien des Flandres»	<b>E</b> – Mesures de prévention de la pollution (sensibilisation et formation du personnel, organisation du chantier, entretien et lavage des engins) <b>R</b> - Mise en place de systèmes de traitement des eaux issues du chantier <b>R</b> – Définition d'un plan de d'intervention en cas d'accident	-
<b>Eaux de surface</b>	Nombreux canaux et cours d'eau à proximité Proximité de la masse d'eau côtière « Jetée de Malo à Est Cap Gris Nez »	<b>E</b> – Mesures de prévention de la pollution (sensibilisation du personnel, entretien et lavage des engins) <b>R</b> - Mise en place de systèmes de traitement des eaux issues du chantier <b>R</b> – Définition d'un plan de d'intervention en cas d'accident	-
<b>Contexte biologique terrestre et marin</b>			
<b>Contexte biologique marin</b>	Zone de nourricerie ; Nombreuses espèces de poissons à intérêt commercial ; Présence récurrente de 3 espèces de mammifères marins: Marsouin commun, Phoque veau-marin et Phoque gris.	- Aucun effet	
<b>Contexte biologique terrestre</b>	Habitats et flore : Proximité d'habitats inféodés aux milieux littoraux d'intérêt communautaire et patrimonial ; Présence à proximité de nombreuses espèces floristiques protégées ou patrimoniales ; Présence à proximité de 8 espèces exotiques envahissantes.  Faune :	<b>E</b> - Déplacement d'espèces végétales patrimoniales <b>R</b> - Mise en place d'une clôture autour de la dune de l'Hoverport <b>R</b> - Sensibilisation du personnel de chantier aux bonnes pratiques à respecter pour la protection des milieux naturels <b>R</b> - Défavorabilisation des emprises de chantier	Perturbations sonores au cours des travaux : impact résiduel faible et temporaire  <b>A</b> - Suivi scientifique des espèces au cours des travaux

Présentation synthétique

Élément d'environnement concerné	Principaux enjeux	Mesures d'évitement ou de réduction	Incidence résiduelle et compensation éventuelle
	Intérêt élevée de la zone d'étude pour les oiseaux : localisation sur un couloir migratoire majeur, zone de nidification d'espèces patrimoniales ; Présence de chiroptères.	R - Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires R - Mise en place d'un plan lumière	
<b>Contexte socio-économique</b>			
<b>Activités économiques</b>	Place importante du port dans les activités économiques locales et régionales	-	<b>A</b> - Mesure d'accompagnement pour l'emploi
<b>Activités touristiques et récréatives</b>	Nombreuses activités en lien avec la mer et le littoral, proximité du port de plaisance, zone touristique	R - Création d'un nouveau sentier aux caractéristiques proches du GR120, modification du tracé avant le commencement des travaux.	-
<b>Cadre de vie</b>			
<b>Trafic routier</b>	Axes routiers aux trafics élevés : A16, A26, Rocade Est	R - Mise en place d'un plan de circulation R - Optimisation des taux de chargement afin de limiter au maximum le nombre de rotation d'engins R - Favoriser l'acheminement des matériaux de construction par des modes de transport alternatifs à la route	Impacts résiduels faibles et temporaires au regard des mesures réductrices ; aucune mesure compensatoire n'est envisagée.
<b>Trafic ferroviaire</b>	Inauguration du terminal ferroviaire en 2015, ouverture récente de l'autoroute ferroviaire VIIA Britanica (Espagne - Royaume-Unis)	R - Maintien des installations ferroviaires en exploitation pendant les travaux et arrêts ponctuels lorsque nécessaire R - Planification et coordination des travaux avec l'exploitant R - Mise en place d'une signalisation adaptée et d'un itinéraire bis en cas de coupure des voiries	<b>A</b> - Mise en place d'un suivi de la qualité de l'air pendant les travaux <b>A</b> - Mise en place d'un suivi des niveaux de bruit
<b>Contexte sonore</b>	Niveaux sonores globalement inférieurs aux seuils hormis un site sur le port (chemin des Dunes)	R - Eloigner les activités les plus bruyantes des habitations R - Information des riverains sur la nature et la durée des travaux R - Optimisation des taux de chargement, du plan de circulation et des distances parcourues R - Favoriser l'acheminement des matériaux de construction	

Élément d'environnement concerné	Principaux enjeux	Mesures d'évitement ou de réduction	Incidence résiduelle et compensation éventuelle
		par des modes de transport alternatifs à la route	
<b>Qualité de l'air</b>	Nombreuses sources de pollution : trafic maritime et routier, industries, résidentiel	R - Sensibilisation du personnel de chantier à la pollution atmosphérique R - Optimisation des taux de chargement, du plan de circulation et des distances parcourues R - Mise en place de rampes d'aspersion et de nettoyage des engins R - Favoriser l'acheminement des matériaux de construction par des modes de transport alternatifs à la route	
<b>Contexte lumineux</b>	Luminosité importante caractéristique d'une agglomération	R - Mise en place d'un plan lumière	
<b>Contexte paysager</b>	Tissu urbain et portuaire, présence d'une ZPPAUP comprenant 13 monuments historiques	R - Maintien en état de propreté du chantier et de ses abords ; R - Limitation du périmètre d'évolution du chantier ; R - Stockage des déchets dans des conteneurs appropriés et évacuation régulière ; R - Remise en état du site et de ses alentours dès la fin des travaux	
<b>Santé et sécurité publique</b>	Zone de transit de personnes ; Activités de baignade et de pêche à proximité	Cf. « Contexte sonore », « Qualité de l'air » et « Milieu physique » R - Établissement et application des mesures du Schéma d'Organisation et de Gestion de l'Élimination des Déchets (SOGED)	-
	Zone de transit de personnes et de marchandises ; Contexte migratoire	R - Balisage de toutes les emprises de chantier R - Mise en place de panneaux d'information R - Adaptation du service de sécurité du port durant la période de travaux	-

Tableau 1 : Synthèse des impacts et mesures en phase de travaux



Présentation synthétique

La synthèse des impacts et mesures correspondantes définies pour la **phase d'exploitation** est présentée dans le tableau suivant.

Élément d'environnement concerné	Principaux enjeux	Mesures d'évitement ou de réduction	Incidence résiduelle et compensation éventuelle
<b>Contexte physique</b>			
<b>Eaux souterraines</b>	Présence de la masse d'eau affleurante «Sables du Landénien des Flandres»	R – Mise en place d'un système de traitement des eaux pluviales R – Collecte des eaux usées et raccordement au réseau d'assainissement existant pour traitement par la station d'épuration du CAP CALAISIS	-
<b>Eaux de surface</b>	Nombreux canaux et cours d'eau à proximité Proximité de la masse d'eau côtière « Jetée de Malo à Est Cap Gris Nez »	R – Mise en place d'un système de traitement des eaux pluviales R – Collecte des eaux usées et raccordement au réseau d'assainissement existant pour traitement par la station d'épuration du CAP CALAISIS	-
<b>Contexte biologique terrestre et marin</b>			
<b>Contexte biologique marin</b>	Zone de nourricerie ; Nombreuses espèces de poissons à intérêt commercial ; Présence récurrente de 3 espèces de mammifères marins (notamment sur le banc de Walde) : Marsouin commun, Phoque veau-marin et Phoque gris.	- Pas d'impact supplémentaire	-
<b>Contexte biologique terrestre</b>	Habitats et flore : Proximité d'habitats inféodés aux milieux littoraux d'intérêt communautaire et patrimonial ; Présence à proximité de nombreuses espèces floristiques protégées ou patrimoniales ; Présence à proximité de 8 espèces exotiques envahissantes.  Faune : Intérêt élevée de la zone d'étude pour les oiseaux : localisation sur un couloir migratoire majeur, zone de	-	A - Mise en place d'un site d'observation des oiseaux migrateurs et hivernants et des mammifères marins A - Mesures de gestion écologique du domaine portuaire non aménagé A - Mesures de gestion différenciée du domaine portuaire aménagé C - Mesures de préservation, restauration et gestion écologique d'un site de compensation à haute valeur patrimoniale

Élément d'environnement concerné	Principaux enjeux	Mesures d'évitement ou de réduction	Incidence résiduelle et compensation éventuelle
	nidification d'espèces patrimoniales ; Présence de chiroptères.		
<b>Contexte socio-économique</b>			
<b>Activités économiques</b>	Place importante du port dans les activités économiques locales et régionales	-	-
<b>Activités touristiques et récréatives</b>	Nombreuses activités en lien avec la mer et le littoral, proximité du port de plaisance, zone touristique	- E - Rétablissement du GR120 sur un nouveau tracé aux caractéristiques similaires	-
<b>Cadre de vie</b>			
<b>Trafic routier</b>	Axes routiers aux trafics élevés : A16, A26, Rocade Est	R - Développement du fret ferroviaire sur la voie mère	-
<b>Trafic ferroviaire</b>	Inauguration du terminal ferroviaire en 2015, ouverture récente de l'autoroute ferroviaire VIIA Britanica (Espagne – Royaume-Unis)	-	-
<b>Contexte sonore</b>	Nouveau sonores globalement inférieurs aux seuils hormis un site sur le port (chemin des Dunes)	R - Création Glissière en Béton Armée le long de la rocade Est R - Création d'un écran acoustique le long de la voie ferrée	-
<b>Qualité de l'air</b>	Nombreuses sources de pollution : trafic maritime et routier, industries, résidentiel	R - Limitation de la vitesse sur la rocade Est à 90 km/h R - Labélisation BEPOS (Bâtiment à Énergie Positive) et HQE (Haute Qualité Environnementale) pour les deux principaux bâtiments	A - Suivi de la qualité de l'air A - Accompagnement des acteurs portuaires aux évolutions technologiques
<b>Contexte lumineux</b>	Luminosité importante d'une agglomération	R - Mise en place d'un plan lumière	-
<b>Contexte paysager</b>	Tissu urbain et portuaire, présence d'une ZPPAUP comprenant 13 monuments historiques	- R - Disposer les bâtiments de manière cohérente les uns par rapport aux autres R - Limitation de la hauteur des bâtiments R - Soigner la conception architecturale de la Capitainerie	-



## Présentation synthétique

Élément d'environnement concerné	Principaux enjeux	Mesures d'évitement ou de réduction	Incidence résiduelle et compensation éventuelle
		<p>R - Privilégier des couleurs ayant le moins d'impact visuel</p> <p>R - Soigner la conception des espaces et des bâtiments aux abords de la dune de l'Hoverport</p> <p>R - Valorisation à travers les aménagements paysagers de la transition entre le système dunaire littoral et l'espace anthropisé</p>	
<b>Risques naturels et technologiques</b>	<p>Commune concernée par le risque d'inondation et le risque de tempête ;</p> <p>Présence de 3 sites SEVESO à Calais ;</p> <p>Transport de marchandises dangereuses</p>	-	-
<b>Santé et sécurité publique</b>	<p>Zone de transit de personnes ;</p> <p>Activités de baignade et de pêche à proximité</p>	<p>Cf. « Contexte sonore », « Qualité de l'air » et « Milieu physique »</p>	-
	<p>Zone de transit de personnes et de marchandises ;</p> <p>Contexte migratoire</p>	-	-