

DEPARTEMENT du PAS-DE-CALAIS
Arrondissement de CALAIS

Commission d'enquête : **Patrick STEVENOOT :** **Président Titulaire**
 Jacques BOCKET : **Titulaire**
 Jean-Paul DANCOISNE : **Titulaire**
 José CARTON : **Suppléant**

Ordonnance N° E 11000349/59

CONSEIL REGIONAL du NORD-PAS-DE-CALAIS

VILLE DE CALAIS

Projet d'Aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

RAPPORT DE La Commission d'enquête

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

OBJET DE L'ENQUÊTE

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Pour son projet « CALAIS PORT 2015 » le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais a produit un dossier d'Enquête Publique :

1. Des travaux d'Aménagement portuaire Calais Port 2015
2. De la demande d'autorisation administrative des travaux d'infrastructures maritimes structurantes au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques
3. De la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis
4. De la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Calais (POS)
5. Du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

L'examen du dossier a permis de retenir les principaux éléments suivants :

Le dossier comprend :

- ❖ **Volume A**
 - Pièce 1 Objet de l'enquête-informations juridiques et administratives (103 pages)
 - Pièce 2 Nom et adresse du demandeur
 - Pièce 3 Plan de situation
 - Pièce 4 Notice
 - Pièce 5 Plan général des travaux
- ❖ **Volume B**
 - Pièce 6-1 Etude d'impact Résumé non technique (110 pages)
 - Pièce 6 2 Etude d'impact (428 pages + 48 planches + 15 annexes)
- ❖ **Volume C**
 - Pièce 7 Dossier d'incidence au titre de NATURA 2000 (118 pages)
- ❖ **Volume D**
 - Pièce 8 Dossier d'évaluation économique et sociale (59 pages)
- ❖ **Volume E**
 - Pièce 9 Dossier de mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis (12 pages)
 - Pièce 10 Dossier de mise en compatibilité du POS de Calais (12 pages)
- ❖ **Dossier F**
 - Pièce 11 Dossier d'enquête publique du changement substantiel des zones du domaine public maritime (DPM) (9 pages)
- ❖ **Dossier G**
 - Annexes : Eléments du débat public
Bilan
Compte-rendu
- ❖ **Dossier H**
 - Pièce 12 Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse à l'avis de L'autorité environnementale.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

La Commission d'enquête, après une première lecture des différents documents, a considéré que leur approche serait difficile pour un public non spécialiste en la matière et a proposé au pétitionnaire de produire un document succinct, abordable par tous, présentant les principaux aspects du projet. Ce document de huit pages a été réalisé rapidement et mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête.

Examen du dossier

Volume A

Ce volume comprend un sommaire général du dossier.

La Commission estime que ce sommaire ne montre pas que le volume B « étude d'impact » comprend 2 tomes séparés (résumé non technique et étude d'impact), cette lacune a été compensée par la production, à la demande de La Commission d'enquête, d'une synthèse jointe au dossier pour faciliter l'accès du public à une vue d'ensemble du dossier d'enquête particulièrement volumineux et détaillé.

Pièce 1 : Objet de l'enquête instructions juridiques et administratives

I. Le Projet et le Programme

Le programme comprend un ensemble d'aménagements dans lequel s'inscrit le projet. Conformément à la législation en vigueur, l'étude d'impact portera sur l'ensemble du programme.

Le projet : 1ère phase de travaux

L'aménagement des infrastructures maritimes structurantes :

- ✓ Création d'une digue de protection de 2,5 km de longueur et d'une contre jetée.
- ✓ Création d'un bassin portuaire d'une superficie d'environ 110 ha
- ✓ Réalisation de nouveaux terre-pleins à partir des remblais
- ✓ Création d'un port de service pour l'accueil des remorqueurs, pilotines et autres navires de service

La gestion des sables excédentaires

- ✓ Clapage sur la zone d'immersion actuelle
- ✓ Mise à disposition de ces sables pour des opérations de rechargement de plages tel qu'à WISSANT

Les dragages d'entretien et l'immersion dans les zones de clapage actuelles qui seront sous maîtrise d'ouvrage du Conseil régional du Nord/Pas-de-Calais et feront l'objet de demandes d'autorisation ultérieures conformément à la réglementation.

Le déplacement de la conduite de rejet de l'entreprise HUNTSMAN TIOXIDE, nécessaire à la réalisation des infrastructures structurantes, sous maîtrise d'ouvrage de cette entreprise suivant la procédure d'autorisation des ICPE.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

La réalisation progressive d'autres aménagements, superstructure et équipements sous maîtrise d'ouvrage de l'exploitant portuaire :

- ✓ 3 à 4 postes ferries, 2 postes ro-ro, et d'un poste d'attente aussi utilisable pour les navires de croisière
- ✓ Des aménagements terrestres :
- ✓ terre-pleins portuaires
- ✓ Redéfinition de accès terrestres
- ✓ Nouveau schéma de circulation
- ✓ Zones et bâtiments liés aux contrôles (fret et zone tampon)
- ✓ Nouvelle capitainerie
- ✓ Aménagements paysagers
- ✓ Modernisation de la voie ferrée (sous maîtrise d'ouvrage Réseau Ferré de France) pour faire face à l'augmentation du nombre de trains

Le programme de travaux : intègre le court terme et fait l'objet d'une appréciation plus sommaire des impacts

- ✓ La réorganisation interne du port pour améliorer la qualité du service et répondre aux besoins en capacité portuaire à l'horizon 2050
- ✓ L'amélioration du service ferroviaire : desserte par l'est (construction d'une nouvelle voie sous maîtrise d'ouvrage RFF) pour permettre le passage de 40 trains par jour
- ✓ Le développement économique : nouvelles zones industrielles ou logistiques sur plus de 200 ha prévues aux projets de SCOT sous maîtrise d'ouvrage du Pays du Calais (Cap Calais) et PLU sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Calais, il s'agit d'un projet connu qui a fait l'objet d'une enquête publique
- ✓ D'autres projets envisageables à très long terme mais en l'absence d'inscription aux SCOT et PLU et de localisation, l'analyse des impacts n'est pas possible.

II. Objet But et Conditions de l'enquête publique

1. Objet de l'enquête

- ✓ Les travaux d'aménagement portuaire Calais 2015 ;
- ✓ La demande d'autorisation administrative des travaux d'infrastructures maritimes structurantes au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques
- ✓ La mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calais
- ✓ La mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de Calais (POS)
- ✓ Le changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime.

La maîtrise d'ouvrage est de la responsabilité de la Région Nord Pas de Calais.

Le projet concerne le territoire de la commune de Calais et de la Communauté d'Agglomération du Calais.

2. But de l'enquête

- ✓ Informer la population sur la nature et le motif du projet, la localisation des travaux et les modalités d'organisation du chantier, sur les impacts sur l'environnement
- ✓ Instaurer un dialogue entre le public et le maître d'ouvrage
- ✓ Permettre au plus grand nombre de faire connaître leurs remarques, suggestions ou contre-propositions.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

3. Conditions de l'enquête

- ✓ **Enquête « Bouchardeau »** (articles L.123-1 à 16) du Code de l'Environnement et l'annexe 1 à l'article R.123-1 du Code de l'Environnement définissant les opérations susceptibles d'affecter l'environnement :
 - Catégorie 6 : travaux de défense contre les eaux d'un montant >1 900 000 €
 - Catégorie 14 : ports maritimes et de pêche ; travaux d'extension de la surface des plans d'eau abrités d'un montant >1 900 000 €, ouverture de nouvelles zones de dépôt à terre de produits de dragage
 - Catégorie 16 : travaux réalisés sur le rivage, sol et sous-sol de la mer en dehors ces ports (endigage, exondement, affouillement construction, édification d'ouvrages de défense contre la mer, réalisation de pages artificielles).

- ✓ Le projet ne nécessite pas d'expropriation et donc pas de déclaration d'utilité publique.

La Commission estime que : la réalisation du programme (nouvelle voie ferrée et développement économique, zones industrielles et logistiques sur plus de 200ha) sous différents maîtres d'ouvrage nécessiteront l'acquisition de terrains et donc de déclaration d'utilité publique.

Ces opérations ne font pas partie de la présente enquête publique.

- ✓ **Enquête « loi sur l'eau »** (articles L.241-1 à 11 du code de l'environnement), l'étude d'impact- pièce 6 volume B du dossier- vaut document d'incidence
Le projet nécessite une demande d'autorisation soumise à enquête publique portant sur :

1. l'aménagement des infrastructures maritimes structurantes :
 - Création d'une digue de plus de 3km de long et d'une contre-jetée
 - Création d'un bassin portuaire d'environ 110ha
 - Réalisation de nouveaux terre-pleins à partir des déblais de dragage du nouveau bassin avec un objectif d'optimisation des déblais/remblais
 - Création d'un port de service
2. l'aménagement des infrastructures maritimes structurantes :
 - La gestion des sables excédentaires.

La Commission estime que la réalisation d'autres aménagements, superstructures et équipements fera l'objet de demandes d'autorisations ultérieures par l'exploitant.

- ✓ **Compatibilité avec les documents d'urbanisme (volume E pièces 9 et 10).**

Le projet est intégré dans les SCOT et PLU en cours d'élaboration; le lancement de l'opération Calais Port 2015 avant l'application des SCOT et PLU, le Schéma Directeur du Calais et le POS de Calais seront mis en compatibilité avec le projet conformément aux articles du code de l'urbanisme L.122-15 et R.122-11.1 d'une part et L.111-16 et R.123-23.1 d'autre part.

- ✓ **Changement substantiel des zones du domaine public maritime (DPM) et le transfert de gestion (volume F pièce 11 du dossier).**

L'utilisation du DPM est régie par le code général de la propriété des personnes publiques (articles L.2124-1 et suivants).

Tout changement substantiel de cette utilisation est préalablement soumis à enquête publique suivant les articles L.123-1 à 16 du Code.

Le dossier comprend :

- Une note explicative
- L'étude d'impact
- Le plan masse des zones concernées.

✓ ***Compatibilité avec la Loi Littoral***

Les travaux nécessaires au fonctionnement du service portuaire, faisant l'objet du présent, bénéficient des exceptions résultant de la loi littoral (articles L.146-8 §1er du Code de l'Urbanisme).

✓ ***Compatibilité avec le SDAGE et le SAGE***

Le projet est compatible avec le SDAGE Artois Picardie, adopté le 16 octobre 2009 ainsi qu'avec le SAGE de l'Aa signé le 15 mars 2010.

✓ ***Réglementation au titre de la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore Site NATURA 2000 dossier d'incidence (volume C pièce 7 du dossier).***

Le projet est situé en dehors des sites NATURA 2000 recensés, toutefois il est situé à proximité immédiate de périmètres de ce site, l'étude d'impact valant document d'incidence au titre de la loi sur l'eau est complétée par une évaluation d'incidence NATURA 2000 (pièce 7 du dossier).

✓ ***Protection des espèces protégées***

Le projet Calais port 2015 fait l'objet d'un dossier spécifique de demande de dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement.

✓ ***Arrachage de plantes aréneuses***

Une demande d'arrachage de plantes aréneuses sur la dune de l'Hoverport est nécessaire aux travaux.

✓ ***Evaluation économique et sociale (Code des Transports)***

Le montant des travaux > 83M€, le projet relève d'une procédure d'évaluation de l'efficacité économique et sociale de l'opération (pièce 8 volume D du dossier).

III. Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération

1. Etudes préalables et décisions.

- △ Début des années 2000: La Chambre de Commerce prend conscience de la nécessité de dépasser les limites actuelles du port par une nouvelle extension
- △ 2003-2006 : en liaison avec l'Etat, Autorité Portuaire importante réflexion de la CCI de Calais sur un Schéma Directeur aboutissant à :
 - une estimation des besoins
 - une évaluation de différents scénarios d'aménagement
 - réalisation d'une esquisse du projet correspondant au scénario privilégié « Calais Port 2015 »

- ▲ 1er janvier 2007 : La Région Nord Pas de Calais est substituée à l'Etat par la loi de décentralisation du 13 août 2004 et assure la maîtrise d'ouvrage des études et procédures préalables au projet Calais Port 2015
- ▲ 2009 : Organisation d'un débat public par la Commission Nationale du Débat Public
- ▲ 21 et 22 avril 2010 : suite au bilan du débat public le Conseil Régional vote la poursuite du projet
- ▲ depuis 2010 : des études techniques et environnementales ont permis de préciser le schéma d'aménagement retenu pour optimiser le fonctionnement du futur port et minimiser les impacts environnementaux et sédimentaires du projet, ainsi que le coût des ouvrages dans le respect des principes présentés au débat public.

Cette enveloppe du projet a servi de base pour l'enquête publique, objet du présent dossier.

2. Procédure préalable à l'enquête publique

- ▲ ***La procédure d'autorisation de travaux*** est fixée par le Code des Ports Maritimes (articles R. 611-1 à 14), elle comporte les mêmes formalités que celles prévues à l'article R.122-4 du Code des Ports Maritimes relatifs aux ports relevant de la compétence de l'Etat
- ▲ ***L'évaluation environnementale***
Le projet est soumis à l'avis de l'autorité environnementale compétente Préfet de Région et son service instructeur : la DREAL
L'avis de la DREAL et le mémoire en réponse de La Région à cet avis fait l'objet du volume H pièce 12 du dossier.
- ▲ La procédure d'autorisation : code de l'environnement (articles L.214-1 à 11)
Le dossier de demande d'autorisation a été transmis au Préfet du département et au service de la police de l'eau (DDTM) qui produit un avis (***avis non joint initialement au dossier d'enquête publique) ajoutés à la demande de La Commission d'enquête.***
- ▲ ***Procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme***
Une réunion a été organisée le 20 janvier 2012 par le Sous préfet de Calais avec la commune de Calais et les personnes publiques associées ; La Commission d'enquête a assisté à cette réunion.

Les procès-verbaux (procédure d'examen) ont été joints au dossier d'enquête.

3. Lancement de l'enquête publique

Un arrêté d'ouverture d'enquête a été signé par le Préfet du Pas de Calais le 11 janvier 2012 fixant la période d'enquête publique du 13 février au 16 mars 2012 à tenir en mairie de Calais.

Les modalités de l'enquête sont traitées dans le rapport de La Commission d'enquête chapitre IV.

4 – Autres procédures simultanées

Lors de l'instruction administrative des consultations sont prescrites

- ▲ ***au titre du Code des Ports Maritimes (R.122-4 II).***
 - le conseil portuaire
 - les collectivités et services locaux intéressés
 - le concessionnaire (chambre de commerce et d'industrie Côte d'Opale)
 - la grande commission nautique
 - la commission régionale des pêches maritimes et l'aquaculture marine

- ▲ ***au titre du code du domaine de l'Etat et au code de l'environnement***
 - le Préfet maritime
 - la commission locale de l'eau
 - l'Agence Régionale de Santé
 - pour avis la commission départementale des rivages de la mer
 - pour avis le directeur des services fiscaux
 - et de tous les services concernés.

IV. A l'issue de l'enquête publique

- ▲ Rapport et conclusions motivées de La Commission d'enquête
- ▲ Mise à disposition du rapport et des conclusions motivées pendant un an à compter de la clôture d'enquête à la Mairie de Calais ainsi qu'à la Préfecture
- ▲ Présentation d'un rapport de synthèse et d'un projet d'arrêté préfectoral au CODERST pour avis
- ▲ Déclaration du projet par la Région Nord Pas de Calais
- ▲ Arrêté Préfectoral d'autorisation fixant les prescriptions techniques, les moyens de suivi des travaux, de surveillance des effets du projet sur les milieux aquatiques les moyens d'intervention en cas d'incidents ou d'accidents etc....

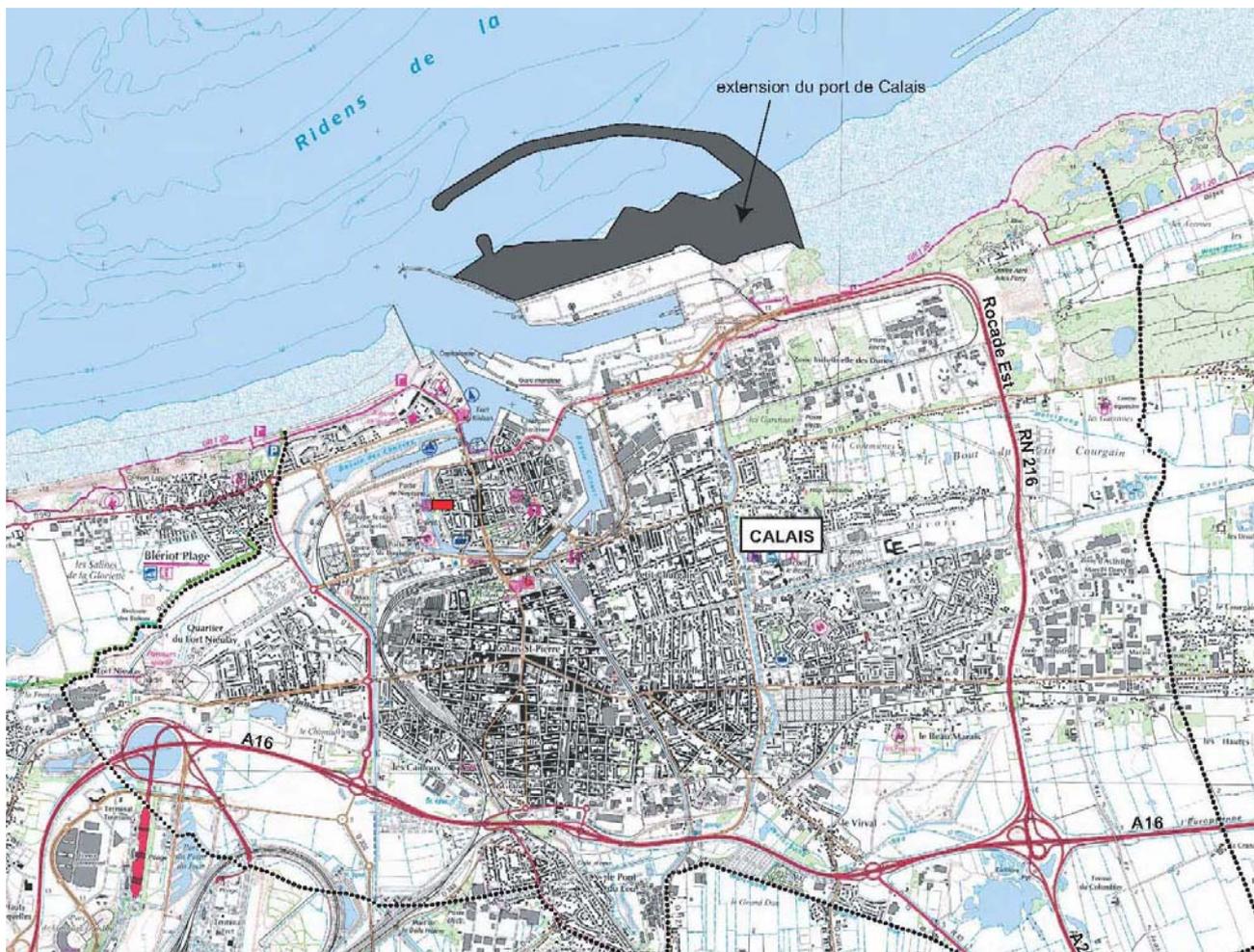
Pièce 2 : Nom et Adresse du demandeur
--

Conseil Régional Nord Pas de Calais
Monsieur le Président
Hôtel de Région
15, Avenue du Président Hoover
59555 LILLE CEDEX

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Pièce 3 : Plan de situation du projet CALAIS PORT 2015



Pièce 4 : Notice, Présentation du Projet, Rubriques de la Nomenclature Eau dont il relève

I – Les Objectifs de l'opération

La nature de l'opération et l'historique du projet sont rappelés ; ils ont été traités lors de l'examen de la pièce 1 ci-dessus.

1 - Le contexte

- ⤴ Situation géographique privilégiée de la Région Nord/Pas-de-Calais au sein de l'Europe: proximité de la Grande Bretagne → site stratégique pour les flux de personnes et des marchandises
- ⤴ Enjeu économique de taille pour le Nord/Pas-de-Calais et le port de Calais: actuellement 10 Millions de passagers et 38 M.t de marchandises, l'ensemble représente 8000 emplois directs, indirects et induits.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- ⤴ Les projections et les perspectives économiques européennes affichent une progression régulière jusqu'à 2050 en terme de trafic (passagers et marchandises)
- ⤴ Adapter le port à l'évolution des nouvelles générations de navires ainsi qu'à l'évolution qualitative des trafics (développement du fret non accompagné, de cabotage maritime et d'acheminement ferroviaire)
- ⤴ Autre enjeu fort du projet: l'environnement; obligation réglementaire (Grenelle de l'environnement), mais aussi volonté politique régionale de construire un port exemplaire en termes de développement durable et de respect de l'environnement.

2 - Enjeux et objectifs généraux de l'opération

Calais Port 2015

- Enjeu fondamental pour le développement économique et social du port et du Calaisis, inscrit dans les objectifs du schéma régional de transport ; 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 touristiques.
- Objectifs :
 - Répondre aux besoins de capacités liées 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 la taille des navires
 - Garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port
 - Etre modulable à long terme et même à très long terme au fur et à mesure de l'évolution des trafics.

3 – Un projet pour « une grande région maritime »

La Région a l'ambition d'être une grande région maritime en s'appuyant sur un ensemble portuaire de 1er rang en France avec les sites de Boulogne sur Mer, Calais, Dunkerque. Situé au cœur de l'Europe au carrefour des flux Nord-Sud et Ouest-Est, ses grands flux sont réalisés soit par voie maritime soit par voie routière.

La Commission estime que le développement des activités de transport devrait également s'appuyer sur la voie fluviale actuelle et sur la future liaison Seine-Nord.

Les ambitions régionales pour les transports et la logistique sont traduites par les différents schémas régionaux adoptés récemment par le Conseil Régional :

- ⤴ Le Schéma Régional d'Aménagement du Territoire
- ⤴ Le Schéma Régional de Développement Economique
- ⤴ Le Plan Régional des Transports, plus précisément.

Le projet Calais Port 2015 doit s'inscrire dans l'objectif de préserver la complémentarité des trois ports et leurs spécificités, du tunnel, et d'assurer ainsi une offre diversifiée et renforcée en matière d'activités transmanche.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

La commission estime que cette volonté affichée répond bien au soucis de rentabiliser les investissements consentis ou projetés qu'ils soient de niveau national, régional ou local.

Le développement du trafic « non accompagné » va entraîner un besoin d'espaces complémentaires ; le projet permettra de dégager ces espaces.

Aujourd'hui le Port de Calais est essentiellement « routier », seul le trafic des voitures neuves se fait par voie ferrée pour maîtriser la dérive climatique, car le projet se veut être un équipement portuaire performant pour accueillir et acheminer la marchandise par la voie ferrée.

Les perspectives de trafic s'établissent dès 2030 à :

- ^ 140 00 unités de transport par report modal du trafic routier au transmanche court ;
- ^ 60 000 unités pour le trafic dédié au cabotage maritime
- ^ 315 000 voitures neuves ;

Soit en trafic cumulé un tonnage d'environ 4 Mt.

Les Contrats de Plan Etat-Région 2000/2006 et 2007/2013 prévoient des aménagements ferroviaires pour la desserte des 3 ports.

II – La Gouvernance du Port de Calais

1 - Aujourd'hui

Depuis le 1er janvier 2007 la Région est substituée à l'Etat dans le rôle de propriétaire et de concédant.

La CCI de Calais, aujourd'hui CCI Côte d'Opale reste titulaire de son contrat de concession dont l'échéance est 2025.

2 – la gouvernance de demain

Toutefois, cette organisation est susceptible d'évoluer.

Il appartient à l'Institution Régionale d'en définir les contours dans le respect des règles nationales et européennes relatives aux ports maritimes et aux services publics.

III – Analyse des besoins et des Atouts de Calais (justification technico-économiques)

1- Les atouts

- ^ Position géographique unique par rapport à Douvres port de référence du Sud-Est de l'Angleterre :
- ^ Route maritime la plus courte (40 km contre 50 km et 70 km pour les deux autres ports) permettant d'offrir aux armateurs une productivité optimale (une traversée de plus par jour)
- ^ Installations sophistiquées visant à optimiser les temps d'opération (30 à 45 minutes par escale).

2 - Les potentialités

La progression de marchandises de 2005 à 2030 (tous modes confondus) suivant les scénarios est estimée de +20% à +49%.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

La progression de la démographie est évaluée à +13% en France, +15% au Royaume Uni, +25% en Irlande, +1,5% en Europe.

Cette progression devrait générer un accroissement du trafic des passagers.

Le dossier montre les tendances lourdes des transports de marchandises :

- ▲ Renforcement du fret ferroviaire
- ▲ Renouveau du cabotage intra-européen
- ▲ besoin de sécurisation du lien entre le continent et le Royaume Uni
- ▲ Met l'accent sur la nécessité de pérenniser le système de transport entre Calais Douvres en maintenant une symétrie entre les deux ports.

3 - Les trafics

Le dossier montre deux graphiques précisant l'évolution des trafics passagers et fret de 1994 à 2010.

La Commission estime qu'une erreur matérielle a fait mettre le trafic « passagers » au lieu du trafic « fret ».

Cette erreur a été signalée à la Région qui a précisé en réponse que la bonne version du trafic est présentée page 150 du volume B « étude d'impact ». On le retrouve dans la page 16 du dossier 8.

Le trafic en 2010

Transmanche

Mouvements	Voyageurs	Véhicules de tourisme	Véhicules fret	Tonnages marchandises
30730	10,236 millions	1,94 millions	1,584 millions	37,8 millions

Trafic conventionnel environ : 400 000 tonnes

Voitures neuves : 124 000 voitures

Autres activités :

- Pêche : Flottille d'une dizaine de bateaux

- Plaisances : 310 anneaux.

4 - Les perspectives de trafic

Scénario médian en milliers d'unités

Années	2010	2020	2030	2040	2050
Passagers	10236	12200	13000	15300	17600
Fret Accompagné	1584	2516	2700	2700	2700
Fret non Accompagné	0	72	300	300	300
Voitures Neuves	124	250	300	450	450

Scénario haut (que le dimensionnement du projet doit permettre d'accueillir)

Années		2030	2040	2050
Passagers		15279	16800	18500
Fret Accompagné		2886	2900	2900
Fret non Accompagné		300	300	300
Voitures Neuves		300	450	600

Sans dégradation du 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. **La situation serait atteinte avant 2020 en scénario médian.**

IV - La nécessité d'adapter le Port de Calais aux évolutions Economiques et Techniques

1 - Besoins du transmanche en postes à quai et terre-pleins

Années	Etat Actuel	2020	2040	2050
Postes 180 à 200m	2	2		
Postes 200 à 220 m	2+ 1secours	2+ 1 secours	2+ 1 secours	
Postes 200 à 240m (nouveau bassin)		1 à 2 postes + 1 secours et attente	3 à 4 postes 1 secours et attente	6+1 à 2 secours et attente
Terre-pleins	58ha	80 à 95ha (2 sites : môle existant + port 2015)	85 à 100ha (2 sites : môle existant + port 2015)*	90 ha (sur 1 terminal regroupé, site port 2015) ou 100ha sur 2 sites
Terminal roulier	2 postes + 1 secours	2à 3 postes	6 à 7 postes	7 à 8 postes
Terminal roulier et ferroviaire- terre-pleins	25ha (terre- plein existant y compris hoverport	35 à 45 ha	65 à 85 ha	105 ha
Besoin total en terre-plein	95 ha (terre-plein existant y compris hoverport	140 ha	185 ha	195 ha
Capacité à créer- nouveau bassin port 2015		45 ha 1 à 2 postes +1 secours 1 poste roulier	90 ha 3 à 4 postes +1 secours 2 postes roulier	100 ha 6 postes + 1 à 2 secours et attente
Reconversion des postes ferries du port actuel**			2 poste roulier	5 postes roulier

Les postes à quai repris dans le tableau ci-dessus sont adaptés aux futures générations de navires rouliers et ferries en nombre suffisant

Les surfaces de terre-pleins répondent aux besoins des:

- ⤴ Zones d'accueil et de contrôle pour le fret et les passagers à l'entrée du port -dispositif d'enregistrement rapide, de sûreté (douane, et immigration français et britannique)
- ⤴ Zones d'attente des véhicules avant contrôle, PL notamment, permettant d'éviter les remontées de file sur la rocade est en cas de dysfonctionnement du port ou du tunnel.
- ⤴ Des zones d'embarquement près des postes transmanche
- ⤴ Des zones de stockage à proximité immédiate des quais pour navires roulier non accompagnés ainsi que pour les acheminements ferroviaires

Une desserte routière et ferroviaire performantes.

La Commission estime que des zones d'isolement des camions transportant des matières dangereuses devraient également être prévues en cas d'incident sur ces véhicules, ces surfaces sont de taille modeste mais indispensables pour la sécurité des personnes et des installations et conçues pour éviter tout risque de pollution.

2 – Améliorer les conditions d'accès nautiques du port

Une nouvelle passe d'entrée du port permettra de régler les problèmes de fluidité des trafic qui commencent à être rencontrés dans la configuration actuellement.

Le dimensionnement de la passe d'entrée et des zones d'évitage et d'approche des postes à quai sera adapté aux dimensions des navires de nouvelle génération et à la densité du trafic.

V – Les étapes successives ayant conduit au projet retenu

Le dossier montre les différentes esquisses envisagées pour la mise au point de la solution retenue présentée lors du débat public

1- Etudes préliminaires

- ⤴ Parti d'aménagement proposant un nouveau port à l'Est avec passe orientée au Nord
- ⤴ Parti d'aménagement d'extension du bassin Henri-Ravisse
- ⤴ Extension vers le sud et l'est -Création à terme d'un nouveau bassin

1-2- Choix du principe d'aménagement (3 solutions approfondies)

- ⤴ Solution A reconfiguration du port actuellement
- ⤴ Solution B nouveau bassin au nord
- ⤴ Solution C nouveau bassin à l'est

Le dossier donne les raisons qui ont conduit à écarter certaines solutions.

C'est la solution B qui a été présentée au débat public

1-3 Le Débat Public

La CNDP a décidé le 1er octobre 2008 d'organiser un débat public

La Commission Particulière du Débat Public a organisé 9 réunions de débat public sur une période de 2 mois du 11 septembre 2009 (réunion d'ouverture) au 16 novembre 2011 (réunion de clôture) :

Le 29 septembre à Marck, le 5 octobre à Frethun, le 12 octobre à Dunkerque, le 22 octobre à Boulogne sur Mer, le 5 novembre à Coquelle, les 9 et 1 novembre à Sangatte.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

La CPDP a publié son compte rendu en janvier 2010 ;

La CNDP a publié son bilan en janvier 2010

Il en ressort que le débat a été bon, l'assistance dont les élus, associations et professionnels, importante et fort intéressée.

Il est cependant regretté l'absence des jeunes générations, de l'université et des transporteurs routiers.

Au cours des 30 heures de débats ont été évoqués : Le développement économique, l'impact sur l'environnement naturel et humain, les relations ville/port, les conditions de vie sur l'emprise du port etc....

La Région s'est engagée à définir les mesures propres à assurer la préservation de la qualité de vie, le respect des usages et des activités humaines, la réduction et la compensation des impacts sur la biodiversité et notamment l'amélioration des liaisons ferroviaires et routières pour faciliter la desserte de la zone portuaire et également approfondir la réflexion sur :

- ⤴ Les nouveaux modes de trafic, non accompagné, cabotage maritime, autoroutes de la mer et ferroviaires,
- ⤴ Le soutien aux pêcheurs,
- ⤴ Les emplois créés et formations correspondantes,
- ⤴ les études des zones de parking éloignées des habitations,
- ⤴ La promotion d'énergies renouvelables

1-4- Les ajustements du projet présenté au débat public

3 configurations de la solution B ont été étudiées (B0, B1, B2) pour répondre au mieux aux contraintes :

- ⤴ Exploitation et capacité portuaires
- ⤴ Navigabilité et exploitation nautique des plans d'eau
- ⤴ L'agitation
- ⤴ La courantologie et la dynamique sédimentaire
- ⤴ La préservation de l'environnement naturel
- ⤴ L'intégration dans le cadre de vie
- ⤴ La sédimentation dans le futur bassin
- ⤴ La configuration des fonds et l'optimisation des volumes déblais/remblais

Une analyse multicritères, présentée en détail dans l'étude d'impact (pièce 6 volume B du dossier) à 6 échelons.

++	Très positif
+	Positif
0	négligeable
-	faible
--	moyen
---	fort

		BO	BI	B2
Aspects technique	Agitation	---	--	0
	Accès nautiques	+	-	0
	Accès terrestres	+	0	--
Aspects environnementaux	Equilibre déblais -remblais	-	---	--
	Destruction habitat marin	--	---	---
Habitats	Destruction habitat terrestre	---	-	0
	Ressource alimentaire	0	0	0
Perturbation habitats terrestres	Zone de nidification	---	--	0
		BO	BI	B2
Qualité des eaux littorales	Surface à draguer pour digue et terre- plein de rattachement ;	--	--	--
	Volume de sable excédentaires	-	---	--
Modification habitat marin	Estran	---	---	--
	Fosse	---	-	-
Perturbation des espèces marines	Dépôt à l'Est	---	---	--
	Ridens de la rade	---	--	---
Impact des dragages d'entretien et immersions	Impact des dragages d'entretien et immersions	---	--	-

Finalement la solution B2 apparaît globalement la plus satisfaisante tant sous les aspects techniques qu'environnementaux

1-5 Avantage économique du projet pour les 3 solutions

Activités nouvelles en terme de trafic source d'excédent brut d'exploitation.

Impact du choix du port d'embarquement/débarquement sur les distances de transport routières et surtout maritimes

- ⤴ Le différentiel sur carburant pour l'armateur
- ⤴ Le différentiel de temps de navires consommés (navire/4 ou5) pour l'utilisation de la route courte Calais/Douvres
- ⤴ Les effets environnementaux correspondants (GES).

Possibilité de développement des trafics non accompagnés (cabotage) et massifiés (ferroviaire) grâce au nouveau port avec transfert de trafic de la route vers le rail ou la mer

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- ▲ Réduction du nombre d'accidents (le coût évité étant évalué à 1 258 000€) du fait de réduire le nombre de véhicules kilomètres sur la route (environ 200M pour le transfert de trafic sur le ferroviaire et 270M pour le transfert de trafic sur le cabotage).
- ▲ Réduction de la pollution
- ▲ Réduction d'émissions de GES
- ▲ Valeur du temps pour les passagers et les marchandises du fait des traversées courtes et des Fréquences plus fortes qui en découlent
- ▲ La fiabilisation de l'activité du tunnel : en cas d'accident entraînant l'interruption du trafic par le tunnel, le port Calais 2015 permettra de faire face aux besoins de report de trafic.

Coût du projet :	Pour les projets B0 et B1 ce montant s'élève à	640 M€ HT
	Pour le projet B2 ce montant s'élève à	633 M€ HT

C'est donc la solution B2 qui a été retenue pour la réalisation du projet Calais port 2015

Avec un plan masse ajusté principalement par :

- ▲ L'inflexion de la forme générale de la digue pour réduire les incidences hydro-sédimentaires et optimisation des coûts des dragages d'entretien,
- ▲ L'amélioration de la protection contre l'agitation (modification de la passe d'entrée et décalage vers l'Est de la contre jetée.
- ▲ La recherche de préservation des espèces protégées et milieux naturels au niveau de la dune de l'Hoverport et du cordon dunaire à l'est par une contraction significative des terre-pleins et par le déplacement vers l'ouest de la bretelle routière en sortie de rocade.

2- Etude du déplacement du rejet Tioxide

La société Tioxide produit de l'oxyde de titane, le processus induit le rejet dans le milieu marin d'effluents contenant de l'acide sulfurique et des matières en suspension. Le traitement des effluents avant rejet a permis, depuis 1995, de réduire régulièrement la concentration des rejets.

En 2000 la canalisation de rejet d'une longueur de 1200m débouchait à une profondeur de l'ordre de – 5,50m CM.

En 2003, le point de rejet a été déplacé de 350m vers le sud en raison d'une forte sédimentation provoquant un colmatage de l'extrémité de la conduite et une réduction de dilution du panache.

Le point de rejet actuel et le tracé de l'émissaire sont situés dans l'emprise de l'extension du port prévue et donc l'implantation de la conduite doit être modifiée.

L'ouvrage considéré est une conduite sous marine posée sur les fonds et composée d'un tube en polypropylène frété, armé d'une gaine en acier et protégé par une coque en béton de 428 mm de diamètre pour une longueur de 1,2km à 1,5km.

La conduite sera ensouillée, à l'aide d'une pelle mécanique sur la zone intertidale et d'une charrue sous-marine dans la zone subtidale. La tranchée sera refermée à l'avancement ou à l'issue des travaux. La durée des travaux est évaluée à 1 mois.

*La Commission estime que le dossier ne précise pas la profondeur d'enfouissement ni de l'épaisseur de la couverture ni du balisage du point de rejet.
L'usine Tioxyde relève de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement. Les travaux de déplacement relèveront également des procédures propres à ces installations et réalisés sous maîtrise d'ouvrage de l'exploitant
L'incidence sur l'exploitation de l'installation pendant les travaux n'est pas évoquée.
Ces travaux devront faire l'objet de prescriptions dans l'arrêté d'autorisation*

3 - Justification des caractéristiques du projet soumis à l'enquête publique

3-1 Le site du projet

Le site comporte 2 hauts-fonds sableux : Le Ridens de Calais et Le Ridens de la Rade ;
Le Ridens de la Rade délimite le nord du chenal d'accès au port de Calais et se rattache à la côte au niveau de la pointe de Walde (banc des phoques).
Depuis quelques années, le développement de ce Ridens s'accompagne d'un fort exhaussement des fonds au niveau de son enracinement à l'est du port.
Le site est exposé aux houles du large (Manche, Mer du nord) et connaît de forts courants > 1,5m/s.
Le marnage varie de 6,30m pour un coefficient de 95, de 5,7m pour un coefficient de 70 et de 3,80 m pour un coefficient de 45. Il peut être amplifié ou diminuer sous l'effet de phénomènes de surcote (vent, pression atmosphérique).

La Commission estime qu'il aurait pu être précisé qu'aux périodes d'équinoxe, le coefficient de 95 peut être assez largement dépassé et donc le niveau de la marée haute sensiblement supérieur à 5,7m plusieurs marées par an, doit être pris en compte pour le dimensionnement des ouvrages.

3-2 Géotechnique et reconnaissance des fonds

Deux formations principales :

- ✓ les sables du flandrien
- ✓ Un substratum en argile des Flandres dont le toit est situé entre -18,80 et -22,20 CM

Plusieurs investigations préliminaires ont été effectuées :

- ✓ Vibro carottage sur 6 m de profondeur avec analyse des sédiments
- ✓ Essais au pénétromètre statique à 8m de profondeur
- ✓ Une campagne de sondages profonds en mer (carottage, sondage pressiométrique, pénétromètre statique) à partir d'une plate-forme nautique.

Comme toutes les zones littorales Mer du Nord, le site est potentiellement marqué par la présence d'engins de guerre non explosés.

Une campagne de reconnaissance préalable de magnétoscopie et de sonar latéral a été réalisée. Elle indique plusieurs résonances magnétiques, câbles et gros objets divers, une épave de 22,8mètres x 7,1mètres située sous l'emprise de la future digue, qui sera vraisemblablement à renflouer, a été identifiée.

Des levés bathymétriques réguliers sont réalisés pour assurer un suivi des évolutions des fonds sur le site du projet et ses environs.

La Commission estime que le dossier ne donne pas de résultats de ces reconnaissances ni l'étendue de la zone prospectée. Quelques résultats sont donnés dans l'étude d'impact pages 61 à 65. Les résultats détaillés devront être produits pour l'approbation des caractéristiques des ouvrages par l'autorité compétente.

3-3 Environnement - Espaces naturels

Un diagnostic abordant l'ensemble des thèmes (milieu naturel et physique, paysage, contexte humain etc...) a été réalisé par le groupement IDRA/BIOTOPE ; il comprend également un recensement de la faune et de la flore et des habitats naturels en présence (inventaire terrestre et marin (benthos, ichtyofaune, plancton).

Le projet se situe sur un corridor reliant plusieurs complexes d'espaces naturels remarquables à l'échelle régionale:

- ✓ Dunes du Fort vert et du Platier d'Oyes
- ✓ Complexe des falaises et pelouse naturelles du Cap Blanc Nez
- ✓ Site Natura 2000 (Cap Gris Nez et Bancs de Flandres)

Deux zones d'intérêt environnemental majeur appartenant à le ZNIEFF « Platier d'Oye et plage du Fort vert »

- ✓ Littoral à l'Est du port (fort vert) ; habitats naturels (prés salés, vasières, herbiers halophiles, sikke, schorre, pannes, marais d'eau douce, polders etc...) abritant flore et faune (amphibiens, oiseaux, mammifères etc...) favorisant l'avifaune hivernante, nicheuse ou migratoire; plus de 250 espèces recensées,
- ✓ Au large du Fort Vert, secteur du feu de Walden en partie marnante de l'enracinement du Ridens de la Rade (Banc des phoques), favorable au stationnement des Phoques gris et veau- marin, espèces protégées. Il est noté que ce banc se rapproche de la côte (10 à 200m en 10 ans).

Présences de plusieurs espèces remarquables et protégées de la faune et de flore sur la zone de dunes à l'est de l'Hoverport située dans l'emprise initiale du projet.

3-4 Cadre de vie

Le paysage : est caractérisé principalement par le Grand Site National des Deux Caps, les dunes et marais de Sangatte, l'arrière pays agricole, plaine des wateringues.

Plus localement : de larges perspectives sur la mer, l'agglomération de Calais avec ses canaux, ses infrastructures routières et ferroviaires, la ville ancienne, les dunes, les infrastructures portuaires.

Les nuisances et risques technologiques: à l'échelle de Calais les teneurs moyennes des principaux polluants recensés sont en deçà des objectifs pour la santé humaine.

Quelques dépassements ponctuels des seuils (particules en suspension, et métaux lourds)

Principales sources de pollution :

- | | |
|--------------------------------|--|
| ✓ Industrie: | SO ₂ , particules en suspension |
| ✓ Trafic routier et maritime : | NO _x , métaux lourds, SO ₂ |
| ✓ Chauffage résidentiel : | Nox, CO |
| ✓ Conditions climatiques : | particules en suspension |
| ✓ Navires en escales : | SO ₂ , Nox. |

Les axes routiers : A16, A26, Rocade Est vers le port sont utilisés majoritairement par les trafics locaux (industriels, interurbains), trajets domicile travail, et portuaires embarquement/débarquement de véhicules des ferries.

Malgré quelques pointes de trafics les capacités maximales ne sont pas atteintes.

Le bruit constitue une autre source de nuisance sur le Calais :

- ✓ A proximité du port, les nuisances sonores sont bien inférieures aux seuils réglementaires
- ✓ Aux abords de la rocade Est, le niveau sonore est moins satisfaisants mais respecte les seuils réglementaires.

Les risques technologiques et naturels

En raison de la présence d'industries SEVESO et de la faible altitude des zones arrières littorales, le Calais est exposé aux risques technologiques et naturels (inondations, submersions marines).

Des Plans de Prévention des Risques sont en cours d'élaboration.

3-5 Les activités du port de Calais

Le trafic transmanche constitue la principale activité du port et un enjeu de taille pour la Région Nord Pas de Calais. Il représente actuellement 10 millions de passagers et 38 millions de tonnes de marchandises et génère 8000 emplois directs, indirects et induits,

Le commerce conventionnel représente un trafic moindre toutefois générateurs d'une activité économique importante par les emplois portuaires et la présence d'industries ainsi qu'un important trafic de voitures neuves (12400 véhicules en 2010).

Autres activités : La pêche ; 9 fileyeurs soit une quarantaine d'emplois

- ✓ La plaisance : environ 310 anneaux
- ✓ La réparation et la construction navale
- ✓ Autres activités autour du port : Zone d'activité des Dunes à proximité du port accueillant plusieurs entreprises importantes (Alcatel, Tioxide, Ucar Gaflect)
- ✓ Activités humaines à Calais : tourisme et loisirs, commerces et hôtellerie

3-6 L'implantation du projet

Compte tenu des contraintes résultant des caractéristiques physiques et environnementales du site, l'implantation du projet a été arrêtée pour :

- ✓ Equilibrer les déblais/remblais et minimiser les dragages de construction
- ✓ Garantir une agitation admissible pour l'exploitation
- ✓ Assurer l'accessibilité et la navigabilité du bassin
- ✓ Répondre aux besoins futurs de capacité (quais, terre-pleins)
- ✓ Assurer la sécurité et la fluidité des circulations (navires et véhicules terrestres)
- ✓ Obtenir le meilleur écoulement des courants et limiter les impacts sur les fonds marins et les risques d'érosion des zones littorales et au pied de la future digue.
- ✓ Maîtriser le coût des ouvrages.

3-7 Reconfiguration de l'enracinement de la digue et des terre-pleins

Les dispositions ont été prises pour :

- ✓ Préserver 12 ha de massif dunaire (Dune de l'Hoverport) appartenant à la ZNIEFF Platier d'Oye et plage du Fort Vert
- ✓ Préserver l'estran vaso-sableux (présence de salicornes zone d'alimentation de l'avifaune.

La configuration retenue a permis de:

- ✓ Définir 6 espèces de flore à protéger
- ✓ Supprimer les risques de destruction d'amphibiens- reptiles sur 7,5 ha
- ✓ Impacter seulement 2 sites de nidification d'oiseaux patrimoniaux au lieu de 8 dans la configuration initiale
- ✓ Supprimer l'impact sur 12,5ha de nidification pour les oiseaux des milieux dunaires.

3-8 Etude des conditions d'accessibilité nautique

Navires de projet

- ✓ Ferries et ROPAX longueur : jusqu'à 240m tirant d'eau: 8,5 à 9m
- ✓ Navires RoRo ou Con Ro longueur : 240m, tirant d'eau : de 8 à 10m
- ✓ Navires de croisière longueur : 250 à 300m
- ✓ Porte conteneurs Panamax longueur : 200 à 250m, largeur: 32m ;

Espaces nautiques du nouveau bassin

Les dimensions des chenaux, zones d'évolution, d'évitage et les postes à quai sont adaptées aux navires de projet.

Les dimensions du chenal d'accès ont été définies selon les recommandations de l'AIPCN.

Les études de trajectographie ont été confiées au CETMEF ; elles ont été concluantes malgré un ressenti de difficulté de franchissement de la passe d'entrée par mauvaises conditions.

Les zones d'évitage, diamètre 550m dragables à 13,00 CM et d'approche des quais diamètre 360m, permettent les manœuvres d'accostage de courte durée.

Le croisement des navires dans la passe d'entrée n'est pas possible.

3-9 Les études d'agitation

L'agitation admissible en condition annuelle est généralement de 1m au droit des quais et zone de manœuvre (0,5) au droit du port de service.

Les études préliminaires d'agitation ont été confiées au cabinet CREOCEAN.

Sur le plan masse, présenté au débat public, les études ont montré une agitation résiduelle importante >2m en condition annuelle au droit du poste RoRo à l'entrée du port mais également dans l'ensemble du port.

Les modifications du plan masse ont permis d'améliorer la protection du bassin et selon l'étude d'impact, page 246, l'agitation reste <1m en condition annuelle dans tout le bassin sauf au droit du tenon.

Les données de la houle du large proviennent de la base de données GLOBOCEAN

La Commission estime que, pour l'autorisation de travaux des ouvrages de protection, il sera nécessaire de disposer des données conduisant à la définition de la houle de projet.

3-10 La prise en compte du changement des données climatiques

Une évaluation faite par le cabinet SOGREAH en s'appuyant sur les publications d'experts en la matière (ONERC, CETMF) conduit aux éléments suivants à échéance de 100ans:

- ✓ Evolution du niveau moyen de la mer : 1m
- ✓ Accroissement des surcotes 25 à 30 cm.

Pour le court terme ont été retenu : surcote + élévation du niveau moyen : 3mm/an soit 6cm sur 20ans,

Et pour le long terme le dimensionnement initial pour 2100 ou pour 2060 avec possibilité d'adaptation ultérieure.

3-11 Etudes sur modèles numériques

Le dossier présente des planches des modèles numériques pour l'étude d'agitation et de courantologie effectuée par SOGREAH et Bernard LATTEUX en 2011.

Le dossier présente également deux planches des modèles hydrosédimentaires permettant d'évaluer les impacts du projet sur les courants, le transport des sédiments et l'évolution des fonds du littoral de Wissant à Oye Plage à 15 ans et 20 ans.

Ces modèles couvrent une superficie de 14 km Est/ Ouest et 8 km Nord/Sud et montrent l'évolution des fonds : affouillement/engraissement.

On peut noter un important affouillement à proximité immédiate de la digue à construire (8m)

L'étude de réalisation devra prévoir les dispositifs de protection du pied de cet ouvrage.

Une troisième planche montre plus précisément l'évolution des fonds et des bancs au droit projet.

Les volumes des sédiments mis en jeu est estimé à 3,8Mm³ à 5ans et 6Mm³ à 20 ans en présence du projet contre respectivement 3 et 4,9 Mm³ en situation sans projet.

Les modélisations de SOGREAH et l'expertise CREOCEAN/LATTEUX mettent en évidence que l'évolution du trait de côte par secteur est globalement similaire à celle observée pour l'état de référence du projet.

3-12 Les dragages d'entretien

Les études SOGREAH (2011) ont montré que les dragages d'entretien du nouveau bassin en volume annuel représenteront 350 000m³ de sédiments qui viendront s'ajouter aux 300 333 m³ dragués chaque année dans le bassin actuel.

Actuellement le dragage se fait au cours de 2 opérations ;
Les simulations de dispersion des sédiments (SOGREAH 2011) montrent que lors des clapages de 180 000m³:

- ✓ Le panache turbide évolue au rythme des marées, son extension est plus étendue à l'Est sous l'effet du courant de flot plus élevé que le courant de jusant
- ✓ La concentration en MES rapidement du fait de l'arrêt du clapage, en fin de simulation les concentrations en MES sont négligeables; aucun dépôt de MES pérenne n'est à signaler.

La modélisation a été effectuée pour déterminer les impacts du projet :

- ✓ La modélisation sur un volume dragué représentant 60% du volume total de 650000m³
- ✓ La proportion de sable est estimée à 30% de la mixture et la vase à 70%
- ✓ La période est limitée à 40 jours représentant 3 cycles de marées représentant une large gamme de coefficient de marées et donc de courant de marée
- ✓ 50% des matériaux clapés reste en superficie et 50% se déposent sur le fond juste après clapage
- ✓ En conclusion les impacts des clapages des sédiments dragués dans le nouveau bassin sur la qualité des eaux littorales seront temporaires, réversibles et faibles au regard des concentrations en MES et de leur répartition par rapport à la zone de clapage.

La Commission estime que l'évolution des fonds de la zone de clapage devra faire l'objet d'un suivi régulier pour s'assurer que cette évolution ne remet pas en cause les résultats de ces simulations. Il est noté que la modélisation a été réalisée sur une quantité de 300 000m³ (inférieure au 60% de 650 000m³ annoncés ci-dessus).

3-13 Schéma d'exploitation et d'organisation des contrôles et des circulations

Plusieurs schémas d'exploitation possibles ont été étudiés. Le schéma d'exploitation sera établi avec précision par l'exploitant dans le cadre des programmes d'investissement en superstructures.

Le dossier fixe les besoins généraux d'accès et de contrôle ;

Ces besoins sont axés essentiellement sur :

- ✓ La fluidité des trafics et la rapidité des contrôles et opérations d'embarquement/débarquement
- ✓ La séparation des trafics fret et tourisme
- ✓ Le stockage des véhicules, en particuliers des poids lourds en cas de dysfonctionnement du port ou du tunnel
- ✓ Prise en charge, dans les meilleures conditions de sécurité, des transports de matières dangereuses
- ✓ La possibilité d'une adaptabilité suffisante aux évolutions potentielles de la nature des contrôles.

La mise en service du nouveau port nécessitera un minimum de reconfiguration des zones d'accès, de stationnement et de contrôle.

A terme, le programme prévoit la possibilité d'une réorganisation spatiale du port en regroupant les fonctions d'accueil, de contrôle fret et tourisme, et stockage préalable des véhicules (zones tampon) à l'entrée du futur port (au Nord-Est).

L'emplacement des zones de contrôle ne peut se trouver qu'à l'entrée du port :

- ✓ En amont des zones de pré-embarquement et de stockage
- ✓ A proximité de voies d'accès au port (rocade Est) et le giratoire d'accès au centre ville de Calais.

Ce n'est que lorsque le futur exploitant du port sera connu que les modalités foncières de cette réorganisation du port pourront être envisagées.

3-14 Les contraintes et exigences opérationnelles

La prise en compte de l'environnement

Le dossier cite les différentes actions mises en place par la Région Nord-Pas-de-Calais dans le cadre de sa démarche volontaire visant à intégrer le développement durable et notamment : Agenda 21, Trame verte et bleue, Adhésion à EcoPort avec pour objectif d'obtenir la certification PERS (Ports Environmental Review System) pour le port.

Le dossier signale que:

Dans le cadre du Projet Calais Port 2015, conformément aux engagements pris aux programmes d'action mis en place par l'institution régionale, le respect de l'environnement, la préservation des espèces mais aussi la qualité du cadre de vie des Calaisiens, et particulièrement des riverains du projet, sont des exigences importantes :

- ✓ Les préoccupations fortes identifiées lors du débat public
- ✓ La réponse de la Région Nord-Pas-de-Calais à ces exigences
- ✓ Les mesures de suppression-réduction des impacts du projet
- ✓ Les mesures d'accompagnement
- ✓ Les mesures de compensation.

La Commission estime que ces éléments pourraient être intégrés à l'arrêté d'autorisation pour devenir contractuels (pages 19 et 20 du rapport Loi sur l'Eau).

4- Description des principes et modes constructifs des infrastructures structurantes

Les informations données dans ce chapitre constituent des principes de constructions qui devront faire l'objet d'études techniques détaillées.

Les entreprises auront la possibilité de présenter des solutions variantes.

4-1 Digue, perrés et contre-jetée

La solution digue à talus en enrochements naturels, protégés par une carapace de blocs de béton artificiels et surmontée d'un mur chasse mer, a été retenue pour la section courante de ces ouvrages.

Pour les musoirs, la solution de musoirs verticaux caissons en bétons armé reposant sur une couche de tout venant 1/300kg protégés des affouillements par des enrochements de 1/3tonnes et surmontés d'un mur chasse-mer en béton armé, a été retenue.

4-2 Bassin et terre-pleins dragages et remblais

Le creusement des bassins sera réalisé par dragage avec refoulement direct d'une mixture sable/eau à l'arrière des ouvrages de délimitation. L'eau refoulée étant ensuite remise dans le milieu marin après décantation.

Les déblais sont ainsi réemployés pour la réalisation des terre-pleins.

4-3 Phasage des travaux

Le calendrier des travaux résultera des études du maître d'œuvre et des entreprises.

Le phasage pourrait être :

1. Construction de la jetée Nord et de la contre-jetée
2. Construction des ouvrages intérieurs (quais, perrés et talus)
3. Dragage du bassin simultanément avec le remblai des terre-pleins
4. Dans le cadre du projet Réalisation des superstructures, voies d'accès et aménagement des terre-pleins.

Les travaux pourraient commencer à partir de fin 2013/début 2014 pour s'achever fin 2016 pour les travaux d'infrastructures structurantes.

5- Appréciation sommaire de la dépense

Projet 2040 (hypothèse Médiane)	Coût M€ HT
A1 Etudes et maîtrise d'œuvre	39,4
A2 Travaux infrastructure structurante (digues, bassin, remblais etc)	238
A3 Travaux outillage d'exploitation et autres superstructures	vau
Sous total A	533
B Provisions pour aléas et frais généraux	74
Projet 2040 (hypothèse Médiane)	Coût M€ HT
C Déplacement conduite Tioxide	7
D Terminal et équipements ferroviaires (y compris voie mère)	10
E Mesures environnementales complémentaires et Archéologiques	9
Sous total B-C-D-E 100	100
Total	633
Complément hypothèse haute	42
Programme 260	260
Réorganisation du port (en complément du coût projet en hypothèse médiane)	180
Desserte ferroviaire par l'Est	80

DOSSIER D'ETUDE D'IMPACT

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Volume B

Pièce 6-1 Résumé non technique et pièce 6-2 Etude d'impact
--

L'examen du dossier B Etude d'Impact sera effectué au travers de la pièce 6-1 résumé non technique en recherchant les détails dans la pièce 6-2 Etude d'impact.

CHAPITRE 1 - Présentation générale du projet reprend les données exposées dans le dossier A ci-dessus.

Elle rappelle en particulier les enjeux et objectifs généraux :

6. Participer au développement économique et social du territoire et de la Région
7. Contribuer au développement des activités logistiques du territoire
8. Accroître les retombées indirectes liées aux flux des passagers et des marchandises
9. Améliorer l'interface Ville-Port et consolider les activités de tourisme

La réalisation du projet doit être exemplaire en termes de développement durable et de respect de l'environnement avec pour objectif :

- ♣ Répondre aux besoins de capacité liés à l'évolution prévisible des trafics
- ♣ Anticiper les évolutions modales de transport intra-européenne ; cabotage maritime, acheminements ferroviaires ...
- ♣ Répondre aux innovations techniques et en particulier l'évolution de la taille des navires
- ♣ Garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port
- ♣ Etre modulable sur le long et très long terme, afin de pouvoir s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants

CHAPITRE 2 Analyse réglementaire

2-1 Code de l'environnement : Loi «Bouchardeau» et Loi sur l'eau

- ♣ Dragages et rejets afférents : Articles L 214-1 à 6 et R 214-1 du Code de l'environnement
- ♣ Montant du projet >1,9 M€ **Autorisation**
- ♣ Volume à draguer et quantité de sédiments **Autorisation**
- ♣ Travaux de défense contre la mer, Port maritime de commerce, réalisés sur le rivage sol et sous-sol de la mer ? **Soumis à enquête publique** (Articles L123-1 et R123-1)

Le projet Calais Port 2015 est soumis à la production d'une étude d'impact

2-2 Les travaux bénéficient des exceptions résultant de la Loi littoral

2-3 Conservations des habitats naturels, de la faune et de la flore

- ♣ Le projet est situé à proximité immédiate de périmètres NATURA 2000
- L'étude d'impact valant document d'incidence au titre de la Loi sur l'eau doit être complétée par une évaluation des incidences NATURA 2000 (article R414.22)

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

▲ Dans l'état actuel, le projet induira la destruction d'espèces protégés :

2. Une espèce végétale protégée : L'Elyme des sables
3. Plusieurs espèces d'oiseaux nicheurs
4. Plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs et hivernants

Le projet fera l'objet d'un dossier spécifique de demande de dérogation (article L411.2)

2-4 Conformité à la Directive Cadre sur l'Eau (DCE)

Le projet est susceptible d'entraîner des modifications des caractéristiques de la masse d'eau : des mesures de suppression, réduction et compensation s'avèrent nécessaires et les raisons du choix explicitées.

Ces éléments sont présentés dans les pièces 6B, 6E et 6F. Les mesures ont été proportionnées aux impacts pour rendre le projet compatibles avec la DCE.

2-5 Conformité avec la réglementation au titre des dispositions d'aménagement du territoire

1) *SAGE* Le projet intègre dans son dimensionnement la montée des eaux marines liée au réchauffement climatique et les risques de submersion marine.

Les dunes situées de part et d'autre du projet ne subiront pas d'incidence de la part du projet, la poursuite de l'engraissement de l'estran sur la partie Est devrait améliorer la situation des zones arrières de la dune vis à vis des risques de submersion marine.

Les zones humides du Fort Vert et de la dune ont été prises en considération dans l'étude d'impact.

Les dispositions constructives des ouvrages tiendront compte de la sensibilité de l'écosystème littoral et marin. Des mesures de réduction des incidences sont prévues (partie 6-F).

Les aspects liés aux rejets aqueux du port sont abordés dans le cadre de l'assainissement du projet.

Les eaux des navires transmanche ne sont pas traitées en France, les rejets comme l'avitaillement en eau se faisant en Angleterre : ***Le projet est compatible avec le SAGE.***

▲ *SDAGE* Grâce aux mesures mises en œuvre, le projet est compatible avec le SDAGE Artois-Picardie 2010-2015 adopté le 16 octobre 2009

▲ *Documents d'urbanisme* Le SCOT en cours d'élaboration intègre le projet Calais Port 2015

Le Schéma Directeur en vigueur fait l'objet d'un dossier de demande de mise en compatibilité (pièce 9 du dossier) soumis à l'enquête publique

Le PLU en cours d'élaboration intègre le Projet Calais Port 2015. Le POS en vigueur fait l'objet d'un dossier de demande de mise en compatibilité (pièce 10 du dossier) soumis à l'enquête publique.

2-6 bis de l'Autorité Environnementale

L'avis de l'Autorité Environnementale prévue à l'article L.122-1 du Code de l'environnement a été recueilli. Il fait l'objet de la pièce 12 du dossier d'enquête qui inclut également le mémoire en réponse de la Région Nord/Pas de Calais à cet avis.

CHAPITRE 3 Raisons du choix du projet

3-1 Etudes préliminaires

Les études préliminaires ont été menées par la CCIC au groupement BCEOM-KERN pour préparer un plan à long terme du développement du port (horizon 15 - 25 ans).

L'examen des avantages respectifs des solutions esquissées a été mené en 2 étapes en prenant en compte les aspects de réalisation des travaux, les impacts environnementaux, les éléments de navigabilité et les services rendus en termes d'exploitation.

3-1,1 Elimination de certaines parties d'aménagement

Un certain nombre de parties d'aménagement ont été étudiées. Les trois plus satisfaisantes au regard des critères techniques, économiques et environnementaux.

Trois parties n'ont pas été approfondies :

- ♣ nouveau port à l'est avec passe orientée au nord
 - cette partie présentait plusieurs inconvénients inacceptables :
 - création et entretien d'un chenal à travers du Ridens de la Rade : volumes de dragages excessivement importants
- 1. extension au sud et à l'est -création à terme d'un nouveau bassin
- 2. extension du bassin Henri Ravisse – Extension vers le nord-est

Ces parties présentaient de fortes contraintes fonctionnelles, saturation accentuée de l'avant port, impacts forts pendant les travaux sur l'ensemble des activités du port, extension importante sur des zones écologiquement répertoriées (dunes et plages du Fort Vert).

3-1,2 Choix de la solution d'aménagement

Trois parties d'aménagements ont été retenues et font l'objet d'études approfondies :

- ♣ A reconfiguration du port actuel (agrandissement du bassin)
- ♣ B création d'un nouveau bassin au nord du port actuel
- ♣ C création d'un nouveau bassin à l'est du port actuel

Une fois la faisabilité confirmée, ces trois solutions ont été caractérisées afin de pouvoir les comparer dans le cadre d'une analyse multicritères (paramètres environnementaux, techniques et socio-économiques).

♣ 1) Sur le plan technique (agitation et navigabilité), les solutions A et B présentaient l'agitation la plus favorable, sur l'aspect purement nautique, la solution B apparaissait la meilleure.

♣ 2) Sur le plan Environnemental

La solution A nécessiterait le dragage de 5,1 Mm³

La solution B nécessiterait le dragage de 5,5Mm³

La solution C nécessiterait le dragage de 10,7 Mm³

Aucune des variantes n'est concernée par l'Arrêté de biotope, par contre elles impactent toutes les espaces dunaires (dune de l'Hoverport et la ZNIEFF du Fort Vert).

La solution A n'impacte pas la ZNIEFF et ne fait que border la dune de l'Hoverport. Les solutions B et C recouvrent l'ensemble de la dune de l'Hoverport et une part de la ZNIEFF (part plus grande pour la solution C).

Les 3 solutions impactent le milieu marin

- Solution A création d'un bassin de 110 ha et une emprise de terre-pleins de 60 ha au détriment de l'estran et des petits fonds
- Solution B bassin de 126 ha et terre-pleins sur l'estran de 85 ha
- Solution C bassin de 150 ha et terre-pleins de 90 ha

3) Choix de la solution présentée au débat public

L'analyse multicritères des 3 solutions a permis de privilégier la solution B

La solution A, malgré des investissements coûteux (rescindement de la jetée Est) et l'aménagement de l'avant port existant, ne permet pas de répondre aux besoins en capacité à moyen et long terme ni aux navires de 240 m ; la satisfaction de ces besoins nécessite de toute façon la création d'un nouveau bassin extérieur. Cette solution entraîne une importante dégradation des conditions d'exploitation du port actuel : activité réduite au cours des travaux, agitation accrue dans l'avant port.

Sur l'aspect fonctionnel, la solution B est la plus favorable (navigation optimisée, disponibilité en terre-pleins, large modularité de l'aménagement).

Pour un coût d'investissement équivalent, la solution C présente également de bonnes conditions de navigation mais cumule des inconvénients majeurs (longueur du chenal d'accès entraînant un dragage important et l'atteinte à l'environnement).

Au niveau environnemental, la solution B, comparativement à la solution C, présente des impacts environnementaux plus limités et mieux maîtrisés (emprise sur 1 ZNIEFF « Platier d'Oye, plage du Fort Vert), impacts plus modérés sur la dynamique sédimentaire locale à l'Est du port, moindre volume de dragage, de creusement et d'entretien.

Ces études ont donc conduit à retenir une solution d'aménagement d'un nouveau bassin au nord du port actuel (**Solution B**) qui a servi de base pour le débat public diligenté en 2009.

3,2 Ajustement du projet de débat public

Les enjeux environnementaux du projet suite au débat public : des études approfondies ont été menées sur une période de 24 mois sur l'ensemble des volets ayant trait à l'environnement (physique, biologique, socio-économique et cadre de vie) :

- Pour répondre au mieux aux exigences réglementaires d'une étude d'impact.
- Pour proposer un projet exemplaire sur le plan environnemental (contexte acoustique, expertise de l'évolution des vasières à l'Est du projet).

Ces études ont permis d'identifier les principaux enjeux environnementaux :

▲ Les modifications hydrosédimentaires du projet, la modification des fonds et de l'estran et les dragages et immersions et leurs conséquences sur les activités de pêche et la conchyliculture, l'évolution du trait de côte,

▲ Les enjeux écologiques et plus particulièrement le littoral Est du port caractérisé par une diversité très importante des habitats naturels et d'espèces et l'enracinement du Ridens de la Rade, lieu de stationnement des phoques gris et veau-marins (espèces protégées).

▲ Le cadre de vie a fait l'objet de nombreuses interventions pendant le débat public : fluidité du trafic routier, stationnement des poids lourds en attente d'embarquement, conditions d'accès futurs au port des embarcations de pêche et de plaisance, qualité de l'air et contexte sonore notamment à proximité de la RN 216).

Sur ces bases, la Région a procédé à des ajustements successifs du projet pour en limiter les impacts.

3,3 Ajustements du projet

Trois figures B0, B1 B2 illustrent les ajustements apportés au projet présenté au débat public.

3,1 Ajustements techniques

▲ Agitation et navigation

Des modélisations réalisées par le cabinet Créocéan sur modèles numériques pour vérifier l'agitation résiduelle à l'abri des ouvrages sont compatibles avec les valeurs généralement requises pour l'exploitation du port : 1 m au droit des quais et zones de manoeuvre (0,5 au droit du port de service).

Trois figures B0, B1 B2 illustrent le résultat des études d'agitation.

La configuration B2 améliore la protection par apport aux configurations B0 et B1 notamment grâce à la contre jetée et au tenon.

La solution B0 permet toutefois le franchissement plus aisé de la passe d'entrée.

▲ Les conditions d'accès terrestres

La configuration B0 est la solution offrant les meilleures conditions d'accès au nouveau terminal.

La configuration B2 est la plus contraignante par une emprise limitée, cela permet toutefois d'éviter la destruction de la dune de l'Hoverport dans sa partie la plus sensible.

3,2 Ajustements environnementaux

▲ Perturbation hydrosédimentaire et impacts indirects sur les habitats.

La création du nouveau bassin et de la jetée va influencer sur la dynamique hydrosédimentaire locale.

Des modélisations, il ressort que les tendances évolutives sont similaires pour les trois configurations :

▲ Creusement d'une fosse d'érosion le long de la digue, au Nord

▲ Engraisement des petits fonds à l'Est

▲ Engraisement au niveau du flanc du Ridens de la Rade

A l'exception du creusement de la fosse, ces évolutions sont des accentuations des évolutions naturelles sans le projet.

Le tableau ci-dessous montre les évolutions à 5 ans pour chaque configuration

	Fosse d'érosion	Dépôt à l'Est	Engraissement du Ridens
Configuration B0	-3,6 Mm ³	+4,1 Mm ³	+2,5 Mm ³
Configuration B1	-4 Mm ³	+4,1 Mm ³	+1,9 Mm ³
Configuration B2	-3,25 Mm ³	+3,8 Mm ³	+2,3 Mm ³

Quelque soit la configuration étudiée, des modifications des habitats marins surviendront
La configuration B2 est celle qui engendre le moins d'impact

▲ Destruction ou perturbation d'habitats terrestres et marins lors des travaux

La création du nouveau bassin et de la digue de protection et les dragages vont entraîner la destruction d'habitats marins (estran) et aussi terrestres (enracinement et terre-pleins)

Soit en phase de travaux :

- ▲ la perte d'habitats et la destruction d'espèces ;
- ▲ les effets indirects notamment la modification d'habitats.

D'emprise plus restreinte sur la dune de l'Hoverport, la configuration B2 est plus avantageuse du point de vue des habitats terrestres ; par rapport à la configuration B0, elle permet la sauvegarde de 6 espèces végétales protégées, plusieurs sites de nidification d'oiseaux protégés et 12 ha d'habitat dunaire.

Une figure illustre l'emprise des 3 configurations sur la dune de l'Hoverport.

Configuration	B0	B1	B2
Surface d'habitat marin recouvert	113ha	120ha	123ha
Surface 'habitat marin modifié	123ha	118ha	110ha

▲ Equilibre déblais remblais pendant la phase travaux et dragages d'entretien

Estimation des quantités	B0	B1	B2
Déblais	7 Mm ³	8 Mm ³	7 Mm ³
Remblais	7 Mm ³	7 Mm ³	7 Mm ³
Estimation du solde	<1	>1	<1

Les configurations B0 et B2 se rapprochent le plus de l'équilibre Déblais/Remblais.
 La configuration est plus défavorable (conséquences plus importantes sur la qualité des eaux littorales lors de l'immersion des excédents de dragage).

Concernant les dragages d'entretien :

Configuration	B0	B1	B2
Estimation des quantités de dragage	400 000 m ³	365 000 m ³	350 000 m ³

La solution B2 est la moins impactante en terme de volume de sédiments à draguer (environ - 15% par rapport à la solution B0) et donc moins perturbante pour la qualité de l'eau et les habitats marins.

3,4 Raisons du choix de la solution retenue

Les ajustements ont consisté à optimiser les caractéristiques des ouvrages pour réduire au maximum les impacts sur l'environnement.

La solution B2 répond le mieux à ces exigences :

2. Emprise minimale sur les habitats et espèces terrestres
3. Perturbation hydrosédimentaire d'ampleur plus faible que pour B0 et B1
4. Réduction des volumes de dragage d'entretien (-15%/B0)
5. Equilibre déblais remblais

Les caractéristiques de la configuration B2 représentent donc un optimum qui intègre la limite basse du dimensionnement des terre-pleins par rapport aux enjeux environnementaux :

- ⤴ La capacité d'accueil des différents trafics
- ⤴ L'emprise des terre-pleins, suffisante pour l'accueil des déblais issus des dragages pour ne pas avoir à acheminer des matériaux de remblais supplémentaires (impact carbone, qualité de l'air) et ne pas avoir à immerger des volumes trop importants de sables excédentaires (perturbation potentielle des habitats et activités marines)
- ⤴ La superficie de la future entrée du port qui doit être suffisante pour permettre aux véhicules d'accéder au port dans les meilleures conditions de fluidité et de sécurité (réduction potentielle à la circulation (moindre impact sur la qualité de l'air).

La configuration B2 correspond également à la taille minimum de bassin requise pour préserver de bonnes conditions d'accessibilité aux futures générations de navires.

Analyse multicritères :

Echelle de graduation

++	Très positif
+	Positif
0	Négligeable
-	Faible
--	Moyen
---	Fort

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

		B0	B1	B2
Aspect technique	Agitation	---	--	0
	Accès nautiques	+	0	0
	Accès terrestres	+	0	--
Effets de chantier	Equilibre déblais remblais	--	---	--
	Ressource alimentaire	0	0	0
	Zones de nidification	---	--	0
	Destruction habitats marins	--	---	---
	Destruction d'habitat terrestre	---	-	0
	Surface à draguer pour la digue et TP	--	--	-
Impact	Volume de sable excédentaire	-	---	-
	Fosse	---	-	-
	Dépôt à l'Est	---	---	-
	Ridens de la Rade	---	--	---
	Estran	---	---	-
Perturbation des Investissements	Dragages d'entretien et immersion	---	--	-
	Coût de construction	--	--	-

Conclusion

C'est la configuration B2 qui a été retenue pour la réalisation du projet Calais Port 2015

CHAPITRE 4 -état initial du site et de son environnement

4-1 Contexte physique

Météorologie

Les données météorologiques sont celles de la station météorologique de Calais Marck (de 1998 à 2008) et de la région Nord-Pas de Calais.

Géographie Physique

▲ La géologie de la région est caractérisée par des couches inférieures composées de roches poreuses jouant le rôle de filtre vis à vis des eaux

Les couches géologiques crayeuses et sableuses sont des formations aquifères perméables susceptibles d'emmagasiner l'eau

Au niveau de la plaine des Flandres, une couche d'argile explique la présence de Wateringues. Ailleurs, les couches supérieures sont composées de dépôts fluvio-marins laissant filtrer l'eau

En bordure du littoral, un cordon dunaire sableux repose sur des terrains crayeux et argileux

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- ⤴ La géomorphologie du Calaisis est relativement plane avec une altitude faible qui décroît de l'intérieur des terres vers la mer qui caractérise le contexte paysager du projet

Dans le milieu marin, les fonds sont de faible profondeur de manière générale avec des reliefs notables au niveau des ridens qui jouent un rôle important dans la canalisation des courants et de la houle et dans la dynamique hydrosédimentaire à proximité du projet.
- ⤴ Dans la zone portuaire, les sédiments sont essentiellement de nature vaseuse en raison de la faiblesse des courants dans les bassins. Ces sédiments résultent à la fois des apports terrestres et des apports marins ; ils sont de nature à fixer les contaminants.

Le port cumule donc les contaminants terrestres et marins

Dans le milieu marin, les fonds sont majoritairement sableux : la zone littorale de Calais est moins impactée par les activités humaines que les zones portuaires.
- ⤴ Quantitativement, le calaisis ne connaît pas de problème d'approvisionnement en eau ; les quantités d'eau captées pour les usages domestiques agricoles et industrielles vont influencer les quantités d'eau réceptionnées dans le port de Calais via les réseaux d'assainissement.
- ⤴ Les marées observées à Calais sont de type semi-diurnes, elles sont dissymétriques, le montant étant plus court que le baissant d'environ 2 heures ; leur amplitude est importante.

Marée	Coefficient	Basse mer (BM)	Pleine mer (PM)
Vive eau exceptionnelle (VEE)	120	0,30 à 0,40 m CM	7,70 à 7,80 m CM
Vive eau moyenne (VEM)	95	0,90 à 1,0 m CM	7,20 à 7,30 m CM
Marée moyenne (MM)	70	1,40 à 1,50 m CM	6,70 à 6,80 m CM
Morte eau moyenne (MEM)	45	2,10 à 2,20m CM	5,90 à 6,00 m CM
Morte eau exceptionnelle (MEE)	20	2,80 m CM	5,50 m CM

L'amplitude de la marée astronomique peut être modifiée par les variations de pression atmosphérique et sous l'action des vents et de la houle.

On se trouve alors face à des phénomènes de surcote (ou décote) généralement de courte durée mais qui peuvent durer 24 à 36heures.

L'observation des niveaux de mer enregistrés à Calais pendant dix ans conduisent à des niveaux surcote inclus :

- + 7,90 m CM en annuel
- + 8,10 m CM en décennal
- + 8,25 m CM en centennal

Il est à noter que lors de la visite de la Capitainerie du port, par la Commission d'enquête, il a été indiqué par le Commandant de port en second que les anciens quais du port arasés à la cote 8,47 m CM ont été submergés 3 fois en 20 ans sous l'effet de marée de vive eau et vents violents du secteur Ouest.

Cette observation devra être prise en compte pour la détermination des nouveaux ouvrages, quais et terre-pleins notamment en prenant en compte les effets du changement climatique prévisible.

- ▲ Les courants de marée côtiers sont sensiblement parallèles à la côte et de sens alternatifs
Les flots portant vers l'est -nord-est, le jusant vers l'ouest-sud-ouest.
La renverse de courant a lieu généralement à mi-montant (jusant-flot) et à mi-perdant (flot-jusant)

En vive eau moyenne, ces courants de flot sont de l'ordre de 1,5 m/s.

Ces courants peuvent être plus dans les passes resserrées et plus faibles quand les passes s'élargissent.

A proximité du port, ces courants sont canalisés dans le chenal de navigation, et peuvent atteindre 1,2 m/s pour le flot et 0,80 m/s pour le jusant en vive eau moyenne.

- ▲ Les courants ainsi que les houles sur les faibles fonds vont venir modeler les sédiments meubles
La dynamique hydrosédimentaire est dominée par des transits vers le sud-ouest dans les zones côtières et vers le nord-est au large (à la côte, l'action de la houle est plus forte que celle des courants de marée contrairement au large).
- ▲ Les sédiments de l'avant port peuvent être considérés non pollués (analyses réalisées depuis 2004).
Au niveau de l'arrière-port, la contamination est un peu plus élevée (compris entre N1 et N2).
Dans le bassin Ravisse, la qualité est plus médiocre quoique en amélioration (analyses de 2009- absence de dépassement de N2).
Cependant, compte tenu des valeurs précédemment obtenues, ce stock de sédiments est considéré comme non immersible ; il est préférable de procéder à un traitement et une gestion à terre des produits.

Les secteurs les plus critiques correspondent au bassin Carnot et dans une moindre mesure le bassin ouest, les seuils N2 sont souvent dépassés pour les métaux notamment : la filière d'immersion est clairement compromise. Un traitement et gestion à terre est s'imposent.

Le plan masse du port devrait prévoir une zone de terre-pleins pour le traitement et la gestion à terre de ces sédiments.

- ⤴ La qualité des eaux de surface constitue un enjeu environnemental majeur au niveau de la zone d'emprise du futur bassin portuaire. Cette qualité des eaux est soumise à une réglementation stricte dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau :

- Réduction ou suppression des rejets de certaines substances classées dangereuses ou dangereuse prioritaire
- Absence de dégradation complémentaire pour les eaux de surface et les eaux souterraines
- Respect des objectifs dans les zones protégées.

Les eaux des canaux de Calais sont de qualité médiocre (teneurs en nitrites, nitrates, et phosphates ; le port de Calais est le réceptacle des ces eaux). Les eaux des bassins du port présentent des teneurs en E.coli.

Il convient donc de retenir la mauvaise qualité des eaux des canaux ; ceci a un impact sur la qualité des eaux portuaires.

4,2 -Contexte biologique

L'expertise écologique a permis dans le cadre du projet Calais Port 2015 d'établir un état initial fiable des habitats naturels, de la flore et la faune terrestres.

L'aire principale d'inventaire n'est concernée par aucun périmètre de protection. En revanche, la partie Est de la zone principale est incluse dans un périmètre d'inventaires naturalistes : ZNIEFF de type 1 n° 72 dune et plage du Fort Vert. Plusieurs habitats naturels sont reconnus d'intérêt européen .

- Au total, 11 habitats ont été rattachés à des habitats d'intérêt communautaire. Certains habitats apparaissent en mauvais état de conservation en raison d'influence de remblais, remaniement des sols, etc... et de l'évolution spontanée des milieux en l'absence de gestion.

- 16 espèces végétales protégées ont été détectées, elles représentent une contrainte réglementaire et ne peuvent être ni détruites, ni mutilées, ni déplacées. La majorité est inféodée au milieu dunaire.

- 36 espèces végétales patrimoniales ont été inventoriées

En outre, ont été inventoriés :

- 41 espèces de mollusques
- 44 espèces d'insectes
- 1 espèce de lézards vivipare
- 60 espèces d'oiseaux nicheurs
- 250 espèces d'oiseaux en migration ou en hivernage

- ⤴ L'écosystème de transition est composé d'habitats sableux ou sablo-vaseux à Salicorne et Suéda, cette zone est riche en espèces limicoles et avifaune.

Le sédiment est essentiellement composé de sable moyen avec cependant dans la zone plus à l'Est une proportion de vase pouvant atteindre 11%.

Cette zone présente une densité d'individus macrobenthiques plus élevée qu'ailleurs, dans les 2,5 à 5 premiers cm.

Ceci montre clairement un lien entre la ressource alimentaire et présente et la présence d'espèces limicoles.

- ▲ dans la zone portuaire, les indices de pollution organique sont moyens, la teneur en vase dépasse les 60 % pour la première station et 80 % pour la seconde. Il s'agit de l'habitat 1160 de la directive européenne « habitats » grandes criques et baies peu profondes. Cette zone abritée des houles par les digues de protection permet le dépôt des particules fines et des éléments polluants.

- ▲ Hors zone portuaire, les indices de pollution sont nuls. L'analyse de la faune benthique ne montre aucun signe d'enrichissement

Les peuplements de la zone d'immersion sont identiques à ceux des années 2000, 2005, et 2009. Aucune trace de vase n'est à signaler ainsi qu'aucune espèce à affinité vasicole.

Cette observation confirme l'acceptabilité de cette zone comme site d'immersion.

- ▲ Dans la zone de projet, le zooplancton ne présente pas de particularité écologique, le dossier donne la composition du peuplement halieutique variant au cours des saisons ; la majorité des poissons capturés sont des juvéniles, ce qui souligne le rôle de nourricerie de la zone d'étude.

Des photos illustrent la localisation des prélèvements de larves de poissons et indique que la faune étudiée est typique à ce que l'on rencontre sur la zone intertidale de la Manche orientale et du sud de la Mer du Nord, et de ce fait, ne présente pas un intérêt particulier du point de vue de la diversité et/ou de la rareté des espèces.

- ▲ La Mammalofaune Marine est composée d'espèces protégées sur l'ensemble du territoire métropolitain. Elle constitue donc un enjeu écologique potentiel pour le projet Calais Port 2015. La Région a fait réaliser une étude biographique (OCEAMM(2011)) et un inventaire de terrain dans l'aire d'étude (BIOTOPE (2011))

Trois cétacés et 2 espèces de pinnipèdes sont communs dans la région.

Le Marsoin commun : autrefois abondant sur le littoral régional a connu un fort déclin mais apparaît toujours régulièrement en petit nombre. Les échouages de jeunes de l'année sur les plages de la Mer du Nord et de la Manche laisse présager la présence de zones de reproduction et d'élevage.

Le Lagénorhynque à bec blanc : observé en grand nombre dans la Mer du Nord

Le Phoque veau-marin : préférentiellement hôte des estrans sableux ou vaseux, dans la zone de projet. Les effectifs sur le phare de Walde sont assez variables avec une tendance à la hausse avec pas moins de 15 individus observés simultanément en 2007 et 2009.

Le Phoque gris : en tant qu'espèce reproductrice, sa présence est avérée sur le littoral régional depuis quelques années. Le banc du phare de Walde est un des sites de reproduction régional, observé au cours des années 2000. Il est cité par OCEAMM comme le deuxième site national de regroupement de l'espèce. Les effectifs maximum atteignent jusqu'à 40 individus présents simultanément sur le site.

Aucune zone de ce type n'a pu être mise en évidence dans la zone élargie du projet.

Les mammifères marins constituent un enjeu écologique important puisqu'ils sont inscrits sur les listes rouges des mammifères menacés en France

4,3- Contexte Socio-Economique

La situation économique de la région et du calaisis ainsi que les retombées socio-économiques du projet Calais Port 2015 ont fait l'objet d'études particulières (cabinets CATRAM et EURTRANS), nécessaires à l'évaluation du projet (Pièce 8 du Dossier d'enquête publique).

^ Activités économiques : ces activités se déclinent en secteurs d'activités. De l'ensemble des activités économiques découle le taux d'emploi de la zone

^ **le secteur primaire** (ressources naturelles) : agriculture, pêche, exploitation forestière, exploitation minière

Agriculture : le nombre d'exploitations est faible sur le Calaisis, quoique en hausse les années précédentes

Pêche : à ce jour, le nombre de fileyeurs est de 9 et a diminué ces dernières années. La pêche centrée sur la sole au printemps et en été et sur le maquereau puis le cabillaud en hiver.

Il est difficile d'évaluer la richesse de la zone du projet par rapport au reste de la Manche.

Aquaculture : Les piscicultures sont localisées à terre, la mytiliculture est pratiquée à l'Est de Calais sur les communes de Marck et de Oye-Plage. Cette activité a des retombées économiques indirectes via la restauration.

^ **le secteur secondaire** (industries de transformation) : manufactures, construction

Industries : Le lien entre le port et le secteur industriel n'est pas toujours direct. La ZI des Dunes est en lien plus ou moins direct avec la présence du port et certaines industries utilisant le port pour assurer leurs activités

Construction : Ce secteur est en baisse dans la région

▲ **le secteur tertiaire** (commerce, administrations, autres services aux entreprises) : le Calaisis

Transport et logistique : dans ce domaine, le port de Calais occupe une place prépondérante en raison du trafic routier dont il est l'origine ou la destination et aussi par les voies maritimes et fluviales permettant à la fois le transport de personnes et de marchandises à destination ou venant de l'Angleterre.

Le transport maritime de personnes est en baisse ces dernières années (ouverture du tunnel et arrêt du duty-free) ; cette baisse est largement compensée par l'augmentation du transport des marchandises. Ce transport s'effectue principalement entre la France et l'Angleterre, mais il existe aussi un cabotage européen qui pourra se développer.

Commerce : Les commerces de Calais et du Calaisis constituent un pôle d'activité pour les visiteurs étrangers, anglais en particulier, qui constituent jusqu'à 30% de la clientèle de certains centres commerciaux

Cela montre un aspect économique indirect du trafic transmanche de passagers.

Tourisme : Calais concentre la moitié des hébergements en hôtels et campings du Calaisis. La clientèle est pour moitié anglaise, 40 % des passagers ferries ont Calais et la région comme destination.

▲ Emplois générés : L'ensemble de la population active représente un peu plus de 59 000 emplois dans le Calaisis. Les activités portuaires sont variées et touchent tous les secteurs d'activités et représentent entre 8 000 à 10 000 emplois directs et indirects, dans un bassin d'emploi où le chômage peut atteindre jusqu'à 14 % de la population active.

▲ Activités humaines dans le Calaisis : elles se déclinent en 3 thèmes : le tourisme, les activités de loisirs et la plaisance ; toutes sont plus ou moins liées à la présence d'un littoral conservé et la mer.

La région génère plus de 32 000 emplois directs permanents et plus de 8 000 emplois saisonniers.

A Calais : - le tourisme culturel repose sur la dentelle

- les activités de loisirs concernent essentiellement le littoral et la zone portuaire (plage, pêche de loisirs, chasse, plongée, randonnées).

- la plaisance attire de plus en plus de bateaux dans les ports ; à Calais , le port de plaisance possède 260 anneaux tous occupés . Cette activité est un atout majeur qui devrait connaître un développement.

4,4- Cadre de vie

▲ Voies d'accès à Calais : le dossier identifie :

La voie maritime

La voie routière : A16, A26, RN 216

La voie fluviale (cette voie ne peut accueillir que des petits bateaux de commerce et ne permettra pas un transfert efficace du trafic routier de marchandises vers le fluvial).

La voie ferroviaire : le trafic ferroviaire est à ce jour peu développé, un transfert du trafic routier vers le ferroviaire est conditionné par la qualité de service du raccordement du port au réseau ferré.

Véloroute : le véloroute est peu développé, avec les voies vertes (VVV) ; elles peuvent constituer des voies d'accès au port de Calais pour des passagers souhaitant embarquer sur les ferries en tant que « piétons »

- ▲ Qualité de l'air : elle dépend essentiellement des conditions atmosphériques qui agissent sur la dispersion des émissions de polluants générées par les activités. Les principaux polluants sont :
 - ▲ Les oxydes d'azote (NOX) *Le dioxyde de soufre (SO2) concentration en baisse toujours aux seuils réglementaires) concentration en baisse toujours aux seuils réglementaires*
 - ▲ L'Ozone (O3) *pas de dépassement constaté du niveau d'alerte*
 - ▲ Le carbone organique(CO) *concentration en baisse toujours aux seuils réglementaires*
 - ▲ Les particules en suspension (PM10) *en augmentation dépassement du seuil d'alerte*
 - ▲ Les particules en suspension (PM25) *en baisse mais dépassement du seuil d'alerte*
 - ▲ Les métaux lourds *globalement en baisse concentration inférieure aux seuils d'alerte mais dépassement pour le Nickel(NI)*

- ▲ Contexte acoustique : L'ensemble des mesures réalisées montrent que le niveau d'ambiance sonore est globalement acceptable tant au niveau des secteurs proches du port que pour les secteurs bordés par la voie ferrée ou par la rocade Est, à l'exception des zones d'habitation de la rue du Beau Marais et de l'avenue de Saint-Exupéry dont les niveaux de bruit atteignent les seuils réglementaires

- ▲ Contexte lumineux : de nouvelles mesures sont souhaitables dans le cadre du projet Calais Port 2015 afin de pouvoir estimer les incidences à venir et anticiper les obligations imposées par la législation en cours de réflexion.

- ▲ Contexte Paysager et urbanisme : Il subsiste 13 monuments dans Calais dont les abords sont soumis à la réglementation sur le patrimoine.
 Les abords des bâtiments, situés au sein de la ZPPAUP de Calais ne sont pas affectés par le projet.
 Les sites naturels ou classés, tels que les dunes sont des zones sensibles en termes de paysage.

- ▲ Sûreté portuaire : La sûreté portuaire est un point sensible dans le port de Calais car il est un point de passage privilégié à de nombreux flux migratoires en raison de sa proximité avec l'Angleterre.

- ▲ Risques naturels et technologiques : les risques naturels et technologiques à Calais sont limités aux risques d'inondation et de submersion marine et aux risques d'incendie et d'explosion et intoxication liés à la présence de 3 entreprises classées SEVESO.

A Calais, les plans de prévention des risques sont en cours d'élaboration. Des règlements stricts sont établis pour éviter les accidents dus aux transports et chargements/déchargement des matières dangereuses sur les navires transbordeurs. Un plan POLMAR devra être adapté au projet pour prévenir les risques de pollutions marines des eaux du port.

CHAPITRE 5 -Analyse des impacts

La première partie de ce chapitre traite les impacts du « projet », construction des infrastructures (bassin, terre-pleins, jetées), l'immersion des sables, la construction des superstructures, équipements le déplacement de la conduite Tioxide, les dragages d'entretien du futur port, la modernisation de la voie mère.

Ces opérations seront réalisées par différents maîtres d'ouvrage.

La deuxième partie aborde les impacts « programme » ; réorganisation interne du port, amélioration du service ferroviaire et les zones logistiques.

Cette analyse des impacts du programme porte sur les grands principes compte tenu du fait que les détails de ces opérations ne sont aujourd'hui que partiellement connus.

Une synthèse de l'ensemble des effets cumulés du projet et du programme en phase de travaux et d'exploitation.

5-1 Etudes des impacts du projet

1)-Effets sur le contexte physique

courantologie hydrosédimentaire -

➤ Phase chantier

impact du projet Calais Port 2015 : déviation progressive des courants élévation de 80 cm des fonds de la zone de clapage pour l'immersion de 800 000m³ de déblais excédentaires.

Impact de la conduite tioxide : → conduite enterré = pas d'impact

➤ Phase exploitation

impact du projet Calais Port 2015

- ▲ accélération des courants au nord immédiat de la digue
- ▲ ralentissement des courants sur 2 zones de part et d'autre des ouvrages
- ▲ Pivotement des courants de flots au nord-est de la digue
- ▲ zone d'ombre pour la houle à l'est immédiat de la digue (effets limités)
- ▲ Création d'une fosse d'érosion au pied nord-ouest de la digue
- ▲ Création de zones de dépôt /sédimentation sur le flan nord -ouest du ridens de Calais et au niveau de la jonction des ridens de Calais et de la Rade
- ▲ Pas d'incidence significative sur l'évolution du trait de côte

Impact de la conduite tioxide :

- ▲ Création d'un cône d'érosion très localisé et variant en fonction de l'intensité du flux de rejet

Qualité des eaux souterraines

➤ Phase chantier

Besoins en eau douce (alimentaires, sanitaires et certains travaux) en quantités limitées environ 1000 litres par jour pour 500 personnes ***l'impact est considéré comme nul.***

Il n'y a pas de besoin d'eau de mer.

Les eaux usées, de lavage des véhicules ainsi que les eaux pluviales susceptibles d'être polluées peuvent être à l'origine des pollutions des eaux souterraines : ***le risque est évalué comme faible.***

Des mesures sont proposées afin de réduire ces risques (chapitre 6 mesure 7).

➤ Phase exploitation

L'augmentation prévue du trafic et du nombre de personnes travaillant sur le site entraînera une augmentation des besoins en eau, les 15 300 000 passagers du trafic transmanche représentent une part non négligeable de la demande en eau au regard de la population calaisienne (100 000habitants).

Compte tenu la mise en place des modes de traitement, ***l'impact de la pollution potentielle du milieu par les eaux usées est considéré comme faible***

L'exploitant du port devra respecter des normes de rejet ramenant les impacts à un niveau négligeable : un raccordement du port à la station d'épuration de l'agglomération est envisagé. Le projet ne sera pas générateur d'implantation industrielle ; les impacts sur la qualité des eaux souterraines se limiteront donc au ruissellement des eaux pluviales pouvant potentiellement contenir des hydrocarbures et des matières dangereuses. Des mesures spécifiques permettront de réduire les impacts à un niveau négligeable.

Qualité des eaux littorales

➤ Phase chantier

impact du projet Calais Port 2015

Dragages → remise en suspension de sédiments diminution de l'activité photosynthétique, perturbation des espèces etc. → ***impacts limités et temporaires***

Remblai des terre-pleins → ***impacts considérés comme négligeables***

La commission considère que les retours d'eau du remblai des terre-pleins pourra contenir des éléments fins qui ne décanteront pas dans les casiers de remblaiement et se retrouveront dans les eaux du bassin portuaire.

Immersion des déblais excédentaires : un panache turbide pourra se développer → ***impacts limités et temporaires;***

Impact de la conduite tioxide :

Sauf cas exceptionnel (accident, malveillance), ces travaux n'auront pas d'impact sur la qualité des eaux des zones conchylicoles et de baignade.

➤ Phase exploitation

impact du projet Calais Port 2015

Opérations de dragage d'entretien et assainissement des terre-pleins

Le traitement des eaux pluviales est dimensionné pour les pluies d'occurrence 20 ans .→ ***pas d'impact notable sur le milieu***

Les eaux usées seront collectées et envoyées vers le réseau communautaire → ***pas d'impact spécifique***

Dragages d'entretien réalisés en milieu confiné du bassin portuaire, les impacts seront limités aux opérations de clapage → ***impacts limités et temporaires sur la zone d'immersion***

Impact de la conduite Tioxide : Compte tenu des valeurs de rejets fixées (arrêté d'exploitation de l'ICPE), ***l'effet sur la qualité chimique des eaux sera relativement limité***

La commission estime qu'un suivi de la qualité des eaux au point de rejet dans le cadre de l'exploitation de l'ICPE sera nécessaire pour s'assurer qu'il n'y a pas d'évolution défavorable de la qualité des eaux

2)-Effets sur le contexte biologique

Contexte biologique terrestre

➤ Phase chantier

Impacts avant mesures de réduction

- ▲ Habitats terrassement de 10 ha de milieu naturel au niveau de la dune de l'Hoverport ***l'impact est considéré comme moyen***
 - ▲ La flore : 7 espèces végétales protégées et plusieurs espèces remarquables ou patrimoniales dont certaines très rares et menacées d'extinction → ***impact considéré comme fort***
 - ▲ L'avifaune : ***les différents impacts sont considérés comme forts à modérés en fonction des espèces considérées***
 - ▲ Amphibiens et insectes sur la dune de l'Hoverport : plusieurs espèces seraient affectées ***L'impact est considéré comme moyen***
-
- Phase exploitation
 - ▲ *Modification du régime hydrosédimentaire*, → impact sur les habitats et habitats d'espèces sur l'estran et les bancs : ***ces impacts seront faibles voire positifs sur les habitats considérés***
 - ▲ *Eclairage du futur port* → ***aucun impact supplémentaire***

Contexte biologique marin

➤ Phase chantier

Zones remblayées (terre-pleins) : destruction des peuplements benthiques effective et durable mais très limitée spatialement et ne concernant que des habitats très communs → ***impact considéré comme moyen***

Clapage des sables excédentaires, dragage du bassin, → ***impact limité et temporaire***

Nuisances sonores et vibrations : elles perturberont les mammifères marins ; compte tenu de la distance entre le projet et le banc des phoques, ***l'impact est considéré comme modéré à fort, temporaire et réversible*** ; des mesures de réduction (phasage des travaux) permettront de limiter ces impacts

➤ Phase exploitation

En fin de travaux, devrait voir un retour à la normale de la situation pour l'ensemble du compartiment biologique marin, le fonctionnement du nouveau port ne devrait pas avoir plus d'impact que le port actuel en terme de trafic maritime que des travaux d'entretien

Toutefois les incidences indirectes du port sur la dynamique hydrosédimentaire pourront avoir des répercussions sur la fréquentation de la zone par des poissons démersaux et suprabenthiques ainsi que des mammifères marins.

L'impact sera permanent et faible pour les poissons qui peuvent se déplacer vers d'autres zones.

Pour les mammifères marins, le banc aux phoques devrait s'étendre davantage sur sa partie Nord permettant l'augmentation des zones d'alimentation et de repos des mammifères marins : *L'impact est considéré comme neutre voire positif.*

Impact de la nouvelle conduite Tioxide

La présence de la conduite enterrée n'aura pas d'impact à l'égard des populations benthiques. Seule l'extrémité émergée pourra servir de support pour certaines espèces fixées.

Un effet est à attendre au niveau de rejet, l'apport d'acide sulfurique provoquera donc théoriquement une mortalité de la population benthique et planctonique.

Pour les peuplements planctonique, l'effet direct et pérenne sera imperceptible (irrégularité du rejet, faible concentration).

Pour les peuplements benthiques comme pour la ressource halieutique, cet effet sera vraisemblablement imperceptible (faible concentration, conditions hydrodynamiques du milieu, résistance des organismes et décomposition de l'acide sulfurique) et également pérenne. Une étude de Dewarmez et Spilmont (2010) a indiqué une vraisemblable absence d'impact de l'effluent sur le développement de ces peuplements au point de rejet.

Pour les mammifères marins, hormis la probabilité extrêmement faible que des individus fréquentent la zone autour de la gueule de la conduite en cours de rejet, ***on ne peut légitimement conclure à un quelconque effet direct sur les mammifères marins***

On peut cependant affirmer qu'en dépit d'une dilution rapide de l'effluent dans le milieu récepteur, les rejets contribuent à dégrader progressivement la qualité de l'eau marine et par conséquent génèrent un effet direct sur ces espèces et sur l'ensemble des organismes marins.

La commission estime qu'un suivi de la qualité des eaux au point de rejet, dans le cadre de l'exploitation de l'ICPE, sera nécessaire pour s'assurer qu'il n'y a pas d'évolution défavorable de la qualité des eaux.

3)-Effets sur le contexte socio-économique

Effets sur les activités économiques

Le projet aura des retombées très positives pour le transport et les activités économiques « à terre » avec création d'emplois dans le domaine de la manutention et fret et des effets négatifs et durables pour les autres activités liées à la mer.

Bien que la qualité des eaux littorales ne soit dégradée par le projet (compatibilité avec les DCE, SDAGE et bientôt DCSMM), le changement de la dynamique hydrosédimentaire engendrera des changements d'habitats marins et notamment benthique qui pourront avoir une influence sur les quantités de poissons pêchés dans la zone Est du projet.

Conséquence : Obligation pour les pêcheurs de parcourir une distance plus grande générant une charge accrue pour les fileyeurs calaisiens et ainsi une baisse modérée de rentabilité sur une partie de leur chiffre d'affaire.

L'impact est considéré comme négligeable ou très faible

Pour les mytiliculteurs les effets seront faibles et temporaires (panaches turbides lors des clapages des dragages d'entretien)

Effets indirects et induits sur les activités économiques

Effets positifs sur les activités à terre

Effets négatifs sur les activités de pêche

3)-Effets sur le cadre de vie

Effets sur le trafic maritime

Augmentation de la taille des navires

Augmentation du tonnage de fret et du nombre de passagers pour un nombre de rotations similaire

Développement du cabotage → *effet négligeable*

Effets sur le trafic routier

➤ ***Phase chantier***

Durant le chantier, l'approvisionnement des matériaux pour la construction du port impliquera une augmentation du trafic Poids Lourds sur la rocade Est

Soit pour un acheminement exclusivement routier des 3Mm3 ; 100 à 200 PL/jour soit moins de 2% du trafic actuel.

➤ ***Phase exploitation***

Augmentation en 2040 de 30% de PL et 8% de VL

La capacité théorique de la RN216 est estimée à

76 000 UVP/J

Trafic en 2040 estimé à

47 000 UVP/J

Véh/j	Situation de référence en 2040 sans projet			Situation de projet en 2040		
	Flux portuaire	Trafic local	Total	Flux portuaire	Trafic local	Total
VL	6171	13770	19941	7740	13770	21510
PL	6667	2914	9581	9680	2914	12594
Total	12838	16684	295522	17420	16684	37104

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Effets sur la qualité de l'air

Pendant les travaux, les effets sont essentiellement dus au trafic routier de PL amenant les matériaux, pas d'effet notable compte tenu du nombre de PL aux émissions de poussières (amenée des matériaux pendant toute la durée du chantier). Mise en place des remblais. Manipulation des matériaux de protection de la digue.

L'effet poussière sera temporaire et d'importance faible compte tenu de la granulométrie des matériaux et de l'orientation des vents dominants.

Concernant les navires, étant donné la stabilité du nombre de rotations et l'évolution des carburants, (-de 0,1% de Sox à partir de 2015 contre 3,5% actuellement) ***l'impact sur la qualité de l'air sera nul voir positif.***

Concernant le trafic routier diminution de 3 à 6fois des émissions de Nox d'ici à 2025 pour les PL et les VL.

L'impact du projet sur les émissions atmosphériques du trafic routier sera considéré comme faible.

A noter une dans le cadre des mesures de réduction , il est prévu une diminution de la vitesse de 110 à 90 km/h sur la RN 216.

La commission estime qu'il est essentiel de veiller à ce que l'augmentation du trafic routier ne génère pas de bouchons aux heures de pointe. En effet le dossier montre que les émissions de NOx par le VL sont minimales pour une vitesse de 70km/h et en rapide augmentation en -delà de cette vitesse. Le phénomène est identique pour les PL avec toutefois une amplitude plus faible.

Effet sur le bruit

➤ ***Phase chantier***

L'impact est considéré comme temporaire et faible.

➤ ***Phase exploitation***

Des mesures de terrains et des simulations ont été effectuées pour apprécier les impacts du projet sur les émissions sonores dues au trafic routier sur la RN216 et au trafic ferroviaire sur la voie mère.

Le projet amène une augmentation de 0,7dB, due au trafic routier sur la RN 216 au droit du l rue St Exupéry, le niveau sonore dépasserait les 65dB en journée (seuil généralement admis). Noter que ce secteur est déjà sensible du point de vue des nuisances sonores.

Concernant les émissions sonores dues au trafic ferroviaire, le projet avec transfert d'une partie du trafic routier sur la voie ferrée soit environ 15 trains par jour la simulation montre une augmentation de +7,6dB(A) en période diurne.

Dans le cadre du réaménagement de la voie ferrée la Région s'est donnée pour objectif de ne pas dépasser 63dB(A) pour la période diurne et 58 dB(A) pour la période nocturne.

Seul le secteur bâti de la rue Duguay-Trouin fait apparaître en façade des niveaux sonores supérieurs à 58db=B(A) pour 3 habitations.

L'impact du projet sur les émissions sonores est considéré comme permanent et modéré. Des mesures de réductions sont proposées par la Région pour rester en dessous des seuils décrits ci-dessus.

Effets sur le contexte lumineux : négligeable

Effets sur le cadre paysager : négligeable

5-2 Etudes des impacts du Programme

Les aménagements envisagés dans le cadre du programme ne sont pas indispensables à la réalisation du projet mais sont en lien plus ou moins étroit avec celui-ci : ZAC Transmarck, superstructures Calais Port2015 , capitainerie, ZAC de la Turquerie, la desserte ferroviaire par l'Est.

1) impact de la réorganisation interne du port et aménagements portuaires

Ces aménagements ne sont pas définis actuellement, ils seront définis et réalisés par l'exploitant à désigner.

➤ Phase chantier

Les impacts concernent essentiellement le trafic routier et le contexte sonore.
Les impacts sur le volet faune, flore Habitats sont :

Risques de destruction d'Habitats : Non si des mesures d'atténuation sont prises
Perturbations sonores et visuelles : Oui mais à relativiser, le secteur est déjà soumis à des perturbations sonores.

➤ Phase exploitation

Le programme ayant pour objectif de fluidifier le trafic, il aura un impact positif et permanent sur le trafic routier portuaire.

2) impact des zones d'activités industrielles et logistiques

Une zone d'aménagement concertée dans le secteur de la Turquerie sur les communes de Calais et Marck en Calaisis sera implantée par Cap Calaisis .

Ce projet est destiné à l'accueil d'activités économiques (logistique de flux, d'éclatement et de concentration, activités légères, tertiaire, services).

Il s'inscrit dans une continuité de parcs d'activités longeant le Nord de la façade autoroutière de l'A16, Le périmètre s'étend sur une superficie de 156,3ha.

Le dossier indique les impacts sur:

le milieu physique

Le contexte socio-économique

Le cadre de vie

Les impacts sont généralement considérés : faiblement négatifs mais très positifs en terme d'emplois et d'économie locales et régionale.

Il est à noter toutefois l'impact négatif sur l'activité agricole puisque deux exploitations sont concernées pour une superficie de 156ha.

3) impacts de l'amélioration du service ferroviaire

L'objectif de report modal conduit à des arrivées et départ de trains quotidiens plus nombreux dans l'avenir.

La voie mère existante ne peut dépasser 20 mouvements par jour, elle devra néanmoins être rapidement modernisée pour accueillir ce niveau de trafic.

Le niveau de trafic ferroviaire devrait atteindre 40 mouvements par jour dès 2030. Cela rend indispensable la réalisation d'une desserte par l'Est.

RFF a lancé les études préliminaires de cette nouvelle desserte, dont la détermination de fuseaux pour son tracé.

Le dossier tente d'évaluer les impacts de cette desserte sur :

La zone inondable et la nappe phréatique

le bruit et les vibrations

les sites SEVESO

les habitats et les espèces

le contexte biologique.

La commission estime qu'en l'absence de la détermination d'un fuseau de tracé, il n'est pas possible d'établir une étude d'impact fiable. Ce projet devra faire l'objet d'un dossier d'autorisation distinct soumis le moment venu à enquête publique.

5-2 Etudes des impacts cumulés

Plusieurs opérations peuvent avoir des effets qui viendront se cumuler avec les travaux du projet Calais Port 2015 : travaux de déplacement de la conduite Tioxide et travaux d'aménagement de la voie mère.

L'objet de ce chapitre est de souligner les effets cumulatifs de ces diverses opérations sur l'environnement après avoir présenté la nature et l'ampleur des travaux.

Pour qu'il y ait effets cumulatifs, il faut que les effets de chaque opération concernent des paramètres similaires à ceux impactés par le projet d'une part, et qu'ils surviennent sur une zone spatiale ou un laps de temps qui se chevauchent avec le zonage et la période des impacts liés au projet Calais Port 2015.

Le dossier présente des tableaux reprenant l'ensemble des effets cumulés.

CHAPITRE 6 - Mesures de suppression, réduction, compensation et analyse des impacts résiduels

6,1 – Mesures de suppression, réduction des impacts du Projet relevant de la présente demande d'autorisation

Conception

- ✓ Mesure 01 – Ajustements du plan masse vis-à-vis des contraintes hydrosédimentaires et écologiques

Phase de travaux :

- ✓ Mesure 02 - Phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace pour limiter les impacts sur la qualité des eaux littorales et la faune

Préparation du chantier

- ✓ Mesure 04 – Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires
- ✓ Mesure 05 – Déplacement d'espèces végétales patrimoniales

Lors des travaux

- ✓ Mesure 06 – Mise en place d'un plan lumière
- ✓ Mesure 07 – Série de mesures visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents, en phase de chantier
- ✓ Mesure 08 – Mesures vis-à-vis du trafic routier
- ✓ Mesure 09 – Mesures vis-à-vis de la qualité de l'air
- ✓ Mesure 10 – Mesures vis-à-vis du bruit
- ✓ Mesure 11 – Mesures pour assurer des pratiques environnementales sur le chantier

1) Mesure 01 – *Ajustements du plan masse vis-à-vis des contraintes hydrosédimentaires et écologiques*

Cette mesure a permis de réduire de manière importante les effets du projet sur la dynamique hydrosédimentaire, de préserver la dune de l'Hoverport et de maîtriser les perturbations sur le milieu marin et le cadre de vie lors des travaux (équilibre déblais/remblais).

La sauvegarde de la dune nécessite une réorganisation complète des voiries et accès au terminal pour :

conserver une qualité de service acceptable (adaptation de la liaison inter-Terminaux Transmanche
accroissement du linéaire de voirie, restructuration de la zone tampon).

2) Mesure 02 - *Phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace pour limiter les impacts sur la qualité des eaux littorales et la faune*

La Région Nord-Pas de Calais s'engage à faire respecter le phasage suivant :

- Début de la construction de la digue soit en mars-avril, soit en octobre-novembre ;
- Terrassement des habitats favorables à la nidification des oiseaux présents dans l'emprise du projet entre août et mars ;
- Immersion du sable excédentaire entre septembre et juin et de façon intercalée avec les clapages de vase pour l'entretien du port actuel.

Cette mesure et plus particulièrement le phasage temporel des travaux maritimes engendre des contraintes importantes (respect des périodes et sécurité du chantier en fonction de la saison de début des travaux).

3) - **Mesure 03** – *Balisage des zones sensibles en bordure de chantier*

Le balisage sera mis en place avant le démarrage du chantier à la jonction entre la dune de l'Hoverport et la zone des travaux soit sur plus de 800 mètres linéaires. Ce balisage devra être respecté par les entreprises et matérialisé par une clôture pérenne.

Le balisage sera mis en place avec l'assistance de l'ingénieur-écologue qui suivra le chantier

4) - **Mesure 04** – *Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires*

En phase de chantier et dans l'attente de la précision du projet par le maître d'œuvre, une ou plusieurs zones de quiétude favorables seront définies sur la base de sites potentiels identifiés. L'un des sites identifiés est localisé dans le secteur du port de service. Cette mesure se déclinera également en phase d'exploitation, mesure consistant principalement à limiter l'activité sur certaines zones du port.

5) - **Mesure 05** – *Déplacement d'espèces végétales patrimoniales*

- Etape 1 : mise à jour de la localisation des stations
- Etape 2 : Modalités de prélèvement
- Etape 3 : Transfert et réimplantation
- Etape 4 : Suivi à long terme après transplantation
- Réalisation et suivi des opérations de transplantation

L'opération de déplacement sera menée par le Conservatoire Botanique National de Bailleul.

Cette mesure a pour objectif la préservation de ces espèces au lieu de leur destruction. Elle a un caractère expérimental et vient en complément des mesures de compensation et d'accompagnement qui seront mises en place.

6) - **Mesure 06** – *Mise en place d'un plan lumière adapté*

En phase chantier, il s'agira au préalable d'évaluer la possibilité de minimiser le travail de nuit, notamment pendant les périodes les plus sensibles (période de reproduction et migration post-nuptiale).

Toutefois, si l'avancée du chantier nécessite des travaux de nuit, des mesures seront prises dans le plan lumière. Les principes généraux suivants pourront par exemple être respectés :

- ✓ Eviter toute diffusion de lumière vers le ciel : munir toutes les sources lumineuses de système renvoyant la lumière vers le bas (réflecteurs, éclairage directionnel – angle de 70° orienté vers le sol par exemple) ;

- ✓ Utiliser des lampes peu polluantes (éviter l'usage de lampes à vapeur de mercure haute pression ou à iodure métallique et préférer par exemple les lampes au sodium basse pression) ;
- ✓ Utiliser la bonne quantité de lumière : ajuster la puissance des lampes et donc la valeur de l'éclairage en fonction des réels besoins, dans le temps et dans l'espace (utilisation de systèmes de contrôle qui ne fourniront de la lumière que lorsqu'elle est nécessaire).

7) - Mesure 07 – *Série de mesures visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents, en phase de chantier*

Pour parer au risque de pollution accidentelle des sols et des eaux souterraines, la Région s'engage à demander aux entreprises de travaux de tout mettre en œuvre pour que les fuites potentielles fassent l'objet d'une attention particulière.

Les points suivants détaillent les différentes mesures que pourront prendre les entreprises de travaux pour limiter les impacts sur la qualité des sols et de l'eau souterraine selon la nature des rejets potentiellement nuisibles.

Si malgré les précautions prises par les entreprises, un déversement venait à se produire, une procédure réalisée par ces entreprises et agréée par le maître d'ouvrage précisera les mesures à prendre pour limiter les pollutions des sols et des eaux souterraines et traiter les conséquences de l'épandage. Cette procédure comprendrait la liste des situations d'urgence et les fiches réflexes associées.

Les objectifs et les propositions de moyens pour y répondre seront intégrés dans le cahier des clauses environnementales des Dossiers de Consultation des Entreprises de travaux. Cette mesure constitue un coût pour le maître d'ouvrage qu'il est difficile d'évaluer sans connaître les choix qui seront faits par les entreprises pour respecter les objectifs fixés. Par ailleurs, l'ingénieur-écologue en charge du suivi écologique de chantier devra s'assurer que ces prescriptions sont effectivement bien respectées sur le chantier (mesure 11).

8) - Mesure 08 – *Mesures vis-à-vis du trafic routier*

A la demande de la Région, le maître d'œuvre étudiera la faisabilité d'acheminer tout ou partie des matériaux de construction par des modes alternatifs à la route (cabotage maritime et ferroviaire). Dans le cas où l'amenée des matériaux se ferait par transport routier exclusivement, le maître d'œuvre étudiera la possibilité d'utiliser des itinéraires minimisant le plus possible les distances parcourues.

L'objectif de cette mesure est de limiter les effets du projet en phase travaux sur la circulation routière, notamment sur la RN 216, qui pourrait être empruntée par les PL amenant les matériaux, et ainsi contribuer à maîtriser le trafic routier et les impacts associés en termes d'émissions atmosphériques, de bruit et de qualité de circulation.

Ces dispositions seront à intégrer dans le cahier des clauses environnementales des Dossiers de Consultation des Entreprises. Les entreprises de travaux proposeront alors le choix de la ou des solution(s) de transport qui leur semble le plus approprié au regard des enjeux environnementaux, de la faisabilité technique et des coûts engendrés.

9) - Mesure 09 – *Mesures vis-à-vis de la qualité de l'air*

La Région demande que les entreprises de travaux mettent en place des consignes mentionnant le respect de certaines règles pour limiter les envols de poussières lors de la construction des digues et des terre-pleins. Celles-ci concerneront notamment les points suivants :

- la vitesse de circulation limitée à 30 km/h sur le chantier ;
- au besoin, nettoyage des véhicules avant la sortie du chantier.

L'arrosage des zones poussiéreuses sera préconisé en cas de période sèche et d'émission importante de poussières au sol.

Concernant la limitation des émissions atmosphériques dues au trafic, la Région Nord-Pas de Calais incitera les entreprises à proposer des alternatives maritimes et ferroviaires au transport routier (Mesure 08). De même, la Région Nord-Pas de Calais affiche une volonté d'utilisation / valorisation des matériaux locaux issus du creusement du bassin pour la constitution des terre-pleins, limitant ainsi les trafics et les émissions atmosphériques associées (Mesure 01).

Ces dispositions seront à intégrer dans le cahier des clauses environnementales des Dossiers de Consultation des Entreprises de travaux et peuvent constituer un coût pour le maître d'ouvrage.

10) - Mesure 10 – *Mesures vis-à-vis du bruit*

En phase chantier, les entreprises réalisant les travaux devront se conformer strictement à la réglementation en vigueur concernant les engins utilisés (possession des certificats de contrôle, caractéristiques des engins et des émissions sonores, ...) et les nuisances de voisinage liées aux chantiers.

La réglementation en matière de bruit est principalement fixée dans le Code de la Santé Publique et dans le Code du Travail. Le niveau d'exposition quotidienne (moyenne de bruit subi par un salarié pendant 8 h) au bruit ne doit en aucun cas dépasser 87 décibels dB(A) où le niveau de pression acoustique de crête (pic de bruit que peut subir un salarié) ne doit pas dépasser 140 dB(C).

Si l'entreprise ne peut faire autrement, des dispositions particulières de signalisation et de limitation d'accès doivent être instaurées. L'exposition moyenne hebdomadaire du salarié ne peut jamais dépasser 87 dB(A).

Concernant la limitation des émissions sonores dues au trafic, la Région Nord-Pas de Calais incitera les entreprises à proposer des alternatives maritimes et ferroviaires au transport routier (Mesure 08). De même, la Région Nord-Pas de Calais affiche une volonté d'utilisation / valorisation des matériaux locaux issus du creusement du bassin pour la constitution des terre-pleins, limitant ainsi les trafics et les émissions sonores associées (Mesure 01).

Ces dispositions seront à intégrer dans le cahier des clauses environnementales des Dossiers de Consultation des Entreprises de travaux. Le coût sera donc répercuté sur l'offre de l'entreprise.

11 - Mesure 11 – *Mesures pour assurer des pratiques environnementales sur le chantier*

Les exigences en matière d'environnement découlent des textes réglementaires (Code de l'Environnement, etc...). La présente étude d'impact a également permis de définir des exigences particulières. Les aspects suivants seront particulièrement surveillés :

- Installations de chantier ;
- Zones d'entretien et de stockage de produits polluants ;
- Assainissement provisoire et rejets d'eaux ;
- Plan de circulation, accès ;
- Limitation des nuisances aux riverains ;
- Remise en état des lieux / banque de graines ;
- Préservation de la faune et de la flore ;
- Déchets ;
- Dragages, remblais et immersions (méthode de dragage, estimation des volumes dragués, remblayés ou clapés, localisation des dragages et des clapages, plan assurance qualité précisant les modalités des opérations de dragages, remblais et immersions, ...).

SUIVI ECOLOGIQUE DU CHANTIER PAR UN INGENIEUR ECOLOGUE

Le suivi du chantier par un écologue permettra de s'assurer que les travaux n'ont pas des effets plus importants que ceux estimés dans l'étude d'impact.

SUIVI DU CHANTIER PAR UN COORDINATEUR ENVIRONNEMENTAL

De manière générale, les travaux du projet Calais Port 2015 seront suivis par différents intervenants pour s'assurer que les mesures de réduction affichées dans le dossier d'étude d'impact seront bien respectées et mises en œuvre au cours de la phase de chantier. Ce suivi constitue en lui-même une réduction des impacts de par la rigueur de travail qu'il imposera. Outre le suivi du contexte faune flore et habitats par un écologue, se distinguent la mission du coordinateur environnemental, le schéma organisationnel du plan d'assurance environnement et le plan d'assurance environnement.

Le suivi du chantier par un coordinateur environnemental permettra de s'assurer que les travaux et notamment la gestion des déchets ou la signalisation d'incidents seront faits dans les règles de l'art.

6-2 Mesures de suppression, réduction des impacts du projet ne relevant pas de la présente demande d'autorisation

Afin de supprimer ou réduire les impacts du projet (travaux ne dépendant pas de la présente demande d'autorisation et exploitation des ouvrages), des mesures pourront être prises par les maîtres d'ouvrage concernés lors des travaux ou de l'exploitation de leurs ouvrages. Certaines de ces mesures peuvent être de même nature que celles proposées précédemment pour la phase de chantier du projet Calais port 2015, tandis que d'autres sont spécifiques aux opérations n'entrant pas dans le cadre de la présente demande d'autorisation. Il s'agit des mesures suivantes :

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- ✓ Mesure 04 – Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plate-formes portuaires
- ✓ Mesure 06 – Mise en place d'un plan lumière adapté ;
- ✓ Mesure 07 – Mesure visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents ;
- ✓ Mesure 09 – Mesures vis-à-vis de la qualité de l'air ;
- ✓ Mesure 10 – Mesures vis-à-vis du bruit ;
- ✓ Mesure 12 – Relative aux dragages d'entretien dans le cadre des pratiques environnementales du chantier ;
- ✓ Mesure 13 – Mesures vis-à-vis de la consommation énergétique ;
- ✓ Mesure 14 – Mise en place d'un plan matières dangereuses.

Pour les opérations pour lesquelles elle ne sera pas maître d'ouvrage, la Région Nord-Pas de Calais s'engage à demander aux maîtres d'ouvrage de prendre les mesures en considération lors de leurs demandes respectives d'autorisation pour travaux.

6-3 Impacts résiduels

1) Impact résiduel sur la dynamique hydrosédimentaire

Les ajustements du plan masse ont permis de réduire les impacts du projet à l'exception de la fosse d'érosion en pied de digue.

Les impacts résiduels sont localisés à proximité immédiate du projet et sont estimés faibles au regard des volumes mis en jeu.

2) Impact résiduel sur le contexte biologique

Habitats terrestres l'impact du projet est limité à 3,7ha dont ha de milieu dunaire, il est considéré comme modéré (1ha /5000ha) de complexe dunaire sur la Région .

Les impacts résiduels sur la flore, les mollusques, les insectes, les amphibiens - reptiles sont considérés faibles à modérés.

Les impacts résiduels sur les oiseaux sont considérés moyens à modérés.

Les impacts résiduels sur l'avifaune migratrice et hivernante sont considérés faibles.

L'impact sur les mammifères terrestres sera faible.

Impact résiduel sur les organismes marins

L'impact sur le benthos est considéré comme faible après application de la mesure 01.

L'impact résiduel sur les poissons est jugé négligeable après application de la mesure 02.

Impact résiduel sur les mammifères marins

Les impacts résiduels sur les mammifères marins seront principalement indirects L'optimisation du plan masse (mesure 01) et notamment de la forme de la digue permet d'aboutir à un impact nul voire positif sur l'évolution du banc des phoques et une augmentation de surface stables utilisées par les phoques.

6,4 - Mesures d'accompagnement et de compensation

1) Mesures d'accompagnement

a - pour le contexte physique

- ✓ Mesure AC01 de suivi de la bathymétrie

Zone de clapage +100m autour

pendant le chantier : avant le début des clapages des sables excédentaires et après la fin de l'opération

en exploitation : tous les ans pour étudier l'évolution de la zone

Sur la zone de chantier : fonds, petits fonds, estran, trait de côte

Tous les 5ans sur une période de 15ans de manière à comparer ces données avec les résultats des modélisations.

La commission estime que l'emprise des secteurs suivis pourra être étendue si des évolutions notables étaient observées aux limites des zones initialement définies.

Concernant le pied des ouvrages des levés devraient être effectués dans des délais plus courts pour s'assurer de la stabilité des ouvrages, notamment au droit de la fosse d'érosion.

- ✓ Mesure AC02 de suivi de la qualité des eaux

Objectif : vérifier que la qualité des eaux littorales et conchylicoles ne sont pas affectées par le projet en phase chantier et en phase exploitation.

IL est prévu 4 stations de prélèvement dans la zone de chantier et de clapage et une station de référence hors zone.

Paramètres contrôlés : MES, salinité, matière organique, éléments nutritifs, paramètres du réseau REPOM.

Pendant les travaux et clapages le suivi sera bi-mensuel.

En exploitation suivi annuel sur 5 ans.

Les résultats feront l'objet d'un rapport annuel remis à la DDTM 62.

a - pour le contexte biologique

Ces mesures ont été calibrées essentiellement pour les habitats naturels et les oiseaux nicheurs

- ✓ Mesure AC03 : *suivi scientifique des espèces*

Cette mesure a pour objectif d'évaluer les effets réels du projet sur les espèces impactées :

- Flore : 1/ Espèces protégées et patrimoniales présentes en bordure de la zone de chantier
2/ Espèces qui seront transplantées (mesure 05 « déplacement d'espèces végétales patrimoniales ») :
 - Elyme des sables, espèce végétale protégée nationalement,
 - Arroche de Babington et Arroche laciniée, espèces très rares et menacées d'extinction dans la région Nord - Pas-de-Calais.
- Avifaune nicheuse et plus particulièrement les espèces patrimoniales observées lors de l'état initial (GrandGravelot, Traquet motteux, Cochevis huppé, ...).

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- Avifaune migratrice et hivernante (zones de stationnement et migration active).
- Le benthos de l'estran et de la zone d'immersion,
- Le peuplement halieutique,
- Mammifères marins : Marsouin commun, Phoques veau-marin et gris, cette partie fera l'objet d'un étude complémentaire visant à évaluer le bruit sous-marin émis en phase travaux notamment construction de la digue.

Le suivi sera mené avant le chantier, pendant le chantier (4ans) et pendant 10 ans après les travaux.

Le dossier produit un planning du suivi biologique des espèces impactées.

- ✓ *Mesure AC04 : mise en place d'un site d'observation des oiseaux migrateurs et hivernants et des mammifères marins*

Une plate-forme de 30 mètres de long et si possible surélevée sur la partie Est de la digue (accès réglementé)

- ✓ *Mesure AC05:Gestion spécifiques des végétations de haut de plage au sein du domaine portuaire non aménagé*

Cette zone s'étendra de l'emprise du projet (dune de l'Hoverport jusqu'au Fort Vert) , l'objectif étant de maintenir des conditions favorables au développement des espèces végétales transplantées et à la nidification du Grand Gravelot et suivre les populations de ces espèces.

Ces suivis seront menés entre juillet et septembre pour les espèces végétales et en mai-juin pour le Grand Gravelot.

- ✓ *Mesure AC06 : Gestion écologique du domaine portuaire non ménagé*

L'objectif est d'entretenir, voire de renforcer la biodiversité locale en maintenant les activités exercées sur ces sites (chasse) en cohérence avec la trame verte et bleue locale.

Le domaine portuaire s'étend sur un total de de 1875 ha entre l'Hoverport de Calais à l'ouest et la bordure de la Réserve Nationale du Platier d'Oye à l'est. Elle comprendra :

- des travaux de restauration de dunes dans le massif des dunes basses du Fort-Vert,
- des mesures de protection des habitats dunaires
- des mesures préventives.

Des mesures complémentaires ne présentant pas d'intérêt pour la chasse pourront être menées :

Protection des blockhaus situés au nord du centre Jules Ferry au sein duquel un gîte hivernal de Pipistrelle commune a été mis en évidence en 2009

Réouverture des pannes et bas-marais dunaires en cours de colonisation ligneuse localisés à proximité de la rocade.

- ✓ *Mesure AC07 :Gestion différenciée des espaces portuaires aménagés*

L'objectif est de maintenir voire de renforcer, au sein du domaine portuaire aménagé, les continuités biologiques est-ouest en cohérence avec la trame verte et bleue locale.

La gestion différenciée reconnaît à chaque espace sa spécificité, ses usages, ses attentes, ses contraintes.

Les enjeux s'articulent autour de quatre grands thèmes :

- ▲ Favoriser la nature dans des secteurs urbains ou industriels (laisser se développer les espèces végétales et animales qui ne supportent pas les interventions régulières de gestion sur les espaces verts) ;
- ▲ Préserver la santé des habitants, la qualité de l'air et de l'eau (diminution significative de l'utilisation de produits phytosanitaires et utilisation de solutions alternatives) ;
- ▲ Favoriser les liaisons biologiques (créer un maillage qui permette le déplacement des organismes) ;
- ▲ Préserver les paysages (utilisation d'essences végétales locales).

Les zones notamment concernées sont les accotements routiers, les vastes espaces de pelouses à l'entrée du terminal ferry et l'ensemble des espaces interstitiels situés au sein du domaine portuaire.

✓ *Mesure AC08 : Accompagnement pour l'emploi*

La Région Nord /Pas de Calais prévoit d'insérer une clause sociale dans les cahiers des charges envoyés aux entreprises afin de promouvoir l'emploi de main d'œuvre locale dans le respect du code des marchés publics.

Des dispositifs de recrutement /emploi/formation seront mis en place. Chaque maison de l'emploi sur le territoire ainsi que les missions locales pourront constituer un réseau de collecte et d'analyse des candidatures au regard des offres d'emploi proposées sur le chantier.

Les compétences en ingénierie de formation de la maison de l'emploi seront sollicités pour établir des plans de formation.

En phase d'exploitation il est prévu que le projet Calais Port 2015 crée des emplois directs et indirects.

Un suivi des emplois créés par le projet sera réalisé.

✓ *Mesure AC09 : Accompagnement pour le cadre de vie- Qualité de l'air*

Mise en place d'une station de mesure de la qualité de l'air sur la zone portuaire

Les paramètres mesurés seront ceux suivi quotidiennement par ATMO (notamment SO₂, NO_x,et PM₁₀) afin d'assurer le suivi des teneurs en polluants atmosphériques émis par les trafics maritimes et routiers du port.

Accompagnement des acteurs portuaires pour favoriser les évolutions technologiques et notamment l'alimentation électrique des navires à quai, le développement du Gaz naturel Liquide pour permettre une transition au fioul comme source d'énergie des navires transmanche.

Une étude de faisabilité sera nécessaire.

✓ *Mesure AC10 :Accompagnement pour le cadre de vie- suivi du contexte sonore*

Des suivis du niveau sonore à proximité des voies d'accès routières et ferroviaires et des zones sensibles (habitations, dune de l'Hoverport) seront effectués à un an, 5ans et 10 ans après l'arrêté des travaux pour estimer les effets du projet sur ce contexte.

Malgré les mesures prises pour diminuer les nuisances sonores de ces trafics, des impacts résiduels persistent et peuvent avoir des effets sur les riverains et la faune.

Ces suivis seront effectués sur des emplacements fixes sur toute la durée du suivi pour que les résultats soient comparables avec l'état initial.

✓ *Mesure AC10 :Accompagnement pour le cadre de vie- pour la pêche*

Conformément au souhait des pêcheurs, la Région Nord -Pas de Calais sollicitera la Commission Européenne et l'Etat Français pour demander une extension de la zone VI.D de 200ha (correspondant à l'emprise du projet au détriment de la zone IV.C afin de préserver leur capacité de pêche.

Par ailleurs, la Région propose de prendre en charge l'acquisition d'un élévateur à bateaux et de mettre en place un service pour les pêcheurs afin que les activités de carénage des fileyeurs calaisiens soient facilitées.

2) **Mesures de compenstion**

✓ *Mesure CO1 :préservation, restauration et gestion écologique d'un site de compensation à haute valeur patrimoniale*

L'objectif est de créer un site de compensation, de taille conséquente, composée d'une mosaïque de milieux remarquable et d'un potentiel de restauration écologique important.

La surface totale de la parcelle concernée est d'environ 20ha . Le phasage afférent à cette mesure est le suivant :

- ✓ Etape 1 acquisition de terrains
- ✓ Etape 2 rétrocession des terrains au Conservatoire du Littoral (CELRL)
- ✓ Etape 3 aménagement et gestion écologiques des terrains via une convention avec le CELRL et EDEN 62

Le terrain est actuellement la propriété de la ville de Calais

Elle fait partie de la ZAC des dunes elle est 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, selon les informations fournies à la Commission d'enquête.

Des négociations sont en cours entre la Région et la ville de Calais pour la délimitation précise des terrains concernés puis leur acquisition.

Le ratio de compensation est supérieur à 1 pour 5 puisque la compensation est d'environ 20ha pour un impact de 3,7ha.

Le site abrite des communautés biologiques remarquables (habitats, flore, insectes, amphibiens, oiseaux).

Il est localisé à proximité du projet et en continuité avec les terrains protégés du Conservatoire du Littoral.

Il offre un potentiel de restauration très important, notamment des milieux humides dunaires en cours d'embroussaillage.

6.5. Coût des mesures

Le coût (en EUROS HTVA) des différentes mesures d'atténuation, de compensation et d'accompagnement a été ainsi :

Mesures d'atténuation Coût

Mesure 01 - Ajustement du plan masse vis-à-vis des contraintes écologiques.

6.000.000

Mesure 02 - Phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace difficilement appréciable

Mesure 03 – Balisage des zones sensibles en bordure du chantier.

40.000

Mesure 04 - Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires. 50 000

Mesure 05 - Déplacement d'espèces végétales patrimoniales.

50.000

Mesure 06 – Mise en place d'un plan lumière adapté. Aucun coût associé

Mesure 07 – Série de mesures visant à limiter les risques de pollution en phase chantier. 50 000

Mesure 08 – Mesures pour le trafic routier Aucun coût associé

Mesure 09 – Mesures pour la qualité de l'air Aucun coût associé

Mesure 10 – Mesures pour le bruit 74 700

Mesure 11 : Mesures de suivi du chantier 992 000

Mesure 12 : Mesures relatives aux dragages d'entretien Aucun coût associé

Mesure 13 – Construction et consommation énergétique Aucun coût associé

Mesures 14- Révision du plan matières dangereuses Aucun coût associé

Mesures de compensation

Mesure C01 - Préservation, restauration et gestion écologique d'un site de compensation 1.340.000

Mesures d'accompagnement

Mesure Ac01 de suivi de la bathymétrie de la zone d'immersion (sur 15 ans) 200 000

Mesure Ac02 de suivi de la qualité des eaux littorales (sur 5 ans) 53 000

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Mesure Ac03 - Suivi scientifique des espèces (sur 15 ans)		
	1.113.000	
Mesure Ac04 - Mise en place d'un site d'observation des oiseaux migrateurs et hivernants coût inclus dans Ac05		
Mesure Ac05 - Gestion spécifique des végétations de haut de plage sur le domaine portuaire non aménagé (sur 25 ans)		
	50.000	
Mesure Ac06 – Gestion écologique du domaine portuaire non aménagé (sur 25 ans)		
	40.000	
Mesure Ac07 – Gestion différenciée des espaces portuaires aménagés		
	40.000	
Mesure Ac08 – Mesure pour l'emploi associé		Aucun coût
Mesure Ac09 – Mesure pour la qualité de l'air (modélisation)		30 000
Mesures Ac10 – Mesure pour le niveau sonore (sur 15 ans)		46 800
Mesures Ac 11 – Pour la pêche		
	2.000.000	

TOTAL COUT DES MESURES 12 169 500 euros HT

CHAPITRE 7 Analyse des méthodes

- 1) **contexte physique**
- 2) **contexte biologique**
- 3) **contexte socio -économique**
- 4) **cadre de vie**
- 5) **notice d'incidence NATURA 2000**

Pour chacun des domaines examinés, il fournit la source des informations et définit les paramètres utilisés et illustre par des plans et figures la localisation des points de mesures ou prélèvements ainsi que les emprises des modèles numériques utilisés pour les simulations.

CHAPITRE 8 Rédacteurs, Abréviations, Glossaire et bibliographie

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études IDRA Environnement
La Haie de Pan 3717 BRUZ

Les inventaires biologiques terrestres et l'évaluation des incidences du projet sur le volet faune/flore/habitat ont été réalisés par le Bureau d'Etudes Biotopie Agence Nord Littoral ZA de la Maie, avenue de l'Europe 62720 RINXENT.

L'inventaire du compartiment benthique a été réalisé par le Bureau d'études TBM (sarl Chauvaud)
6 rue Ty mad 56400 AURAY.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

L'inventaire du compartiment pélagique et l'étude des juvéniles de Poissons sur l'estran ont été réalisés par L'Université du Littoral Côte d'Opale
1 Place l'Yser BP 1022 59375 DUNKERQUE.

L'inventaire de la macrofaune benthique de l'estran à l'Est du projet a été réalisé par USTL
Université de Lille1 Station Marine de Wimereux
28 avenue Foch 62930 WIMEREUX

Le dossier donne une liste des principales abréviations utilisées et un glossaire exhaustif qui permettent une meilleure compréhension du dossier y compris pour un public non averti.

DOSSIER D'INCIDENCE AU TITRE DE NATURA 2000

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Le projet d'extension du Port de Calais et sa proximité des zones NATURA 2000 a obligé le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais à réaliser une étude d'incidence (L 214-1 à L 214-11 du Code de l'environnement).

Pour les mammifères marins les zones sont les suivantes :

- Zone spéciale de conservation :
- ZSC Banc de Flandres distante de 7 kilomètres
- ZSC Gris Nez, Blanc Nez distante de 12 kilomètres
- ZSC Ridens et dunes hydrauliques du détroit du Pas-de-Calais en cours de désignation distante de moins de 25 kilomètres.

Quatre espèces de mammifères marins à l'origine de la désignation des sites NATURA 2000 sont fréquemment observées à proximité du projet :

- le phoque gris
- le phoque veau marin
- le marsouin commun
- le lagénorhynque à bec blanc.

Les incidences possibles de ce projet sont :

- dégradation de l'habitat naturel
- dégradation de la ressource alimentaire
- le dérangement
- le risque de pollution.

L'enjeu principal se situe sur le banc sableux du phare de Walde, reposoir important pour les phoques au niveau régional, situé à 2 kilomètres du projet.

Les zones NATURA 2000 sont relativement éloignées et les simulations de dispersion du panache turbide lors des travaux du port ont démontré que l'impact sur les zones NATURA 2000 était faible.

L'extension du Port de Calais permettra d'accueillir des bateaux de grande taille permettant de conserver sensiblement le même nombre de bateaux qu'actuellement et de limiter ainsi les risques de collision avec les mammifères marins.

La taille de la jetée conduira à un ralentissement des tendances naturelles d'évolution du banc sableux du phare de Walde et conduira à préserver les capacités d'accueil des phoques.

L'évaluation des incidences a montré qu'elles pouvaient être qualifiées de non significatives. Il y aura toutefois à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement :

- réduction des impacts acoustiques durant le chantier
- Limitation de l'éclairage
- Mise en place d'un dispositif de suivi du comportement des phoques et de la fréquentation des cétacés au large.

Pour les oiseaux, les zones concernées sont les suivantes :

- Zone de Protection Spéciale
- ZPS Banc de Flandres distante de 7,5 kilomètres
- ZPS Cap Gris Nez distante de 10,2 kilomètres
- ZPS du Platier d'Oye distante de 11,2 kilomètres.

49 espèces fréquentent la zone essentiellement des oiseaux marins (fou de bassan, labbes, plongeurs, huffins, laridés, sternes, alcidés.....) de limicoles ou de passereaux nordiques.

- La grande majorité de ces espèces est présente dans la zone de projet en période internuptiale. C'est cette période qui présente le plus d'enjeux vis-à-vis des espèces communautaires
- La distance des zones NATURA 2000 est relativement importante
- L'étude de la faune macrozoobenthique de l'estran vaseux a mis en évidence que, la zone d'estran qui sera impactée par le projet possède une faible densité et une faible biomasse de la ressource alimentaire, et qu'elle peut être utilisée par les limicoles.

L'évaluation des incidences a montré qu'elles pouvaient être qualifiées de non significative sous réserve de mesures d'accompagnement :

- mise en œuvre d'un suivi des espèces
- balisage des zones sensibles et préservation des zones favorables au stationnement des oiseaux
- mise en place d'un plan lumière.

DOSSIER D'EVALUATION ECONOMIQUE ET SOCIALE

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

1. - Préambule

Le Code des Transports qui a intégré la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et son décret d'application du 17 juillet 1984 rendent obligatoire l'évaluation socio-économique de chaque projet d'infrastructure donnant lieu à un financement public, de manière à présenter aux décideurs un outil leur permettant d'estimer l'intérêt de ce projet pour la collectivité.

L'Article 4 du décret n° 84-617 précise la composition de l'évaluation socio-économique.

L'Instruction Cadre, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, précise les méthodes et le contenu.

2 - LES OBJECTIFS POURSUIVIS

2.1 Le contexte élargi

La région Nord-Pas-de-Calais bénéficie d'une situation géographique privilégiée au sein de l'Europe du Nord-Ouest à proximité de la Grande-Bretagne ce qui lui confère un rôle stratégique tant pour les flux de personnes que pour les marchandises.

Actuellement transitent, par le Port de Calais, environ 10 millions de passagers et 40 millions de tonnes de marchandises.

L'ensemble de ces échanges représente un volume important d'emplois : 8000 directs, indirects et induits. Les prévisions affichent une progression régulière d'ici 2050.

Le Port de Calais doit répondre à cette évolution.

Il s'agit également d'adapter le port à l'évolution des navires ainsi qu'à l'évolution qualitative des trafics (développement des trafics de fret non accompagné, de cabotage maritime et d'acheminement ferroviaire).

2.2 Les enjeux

Le projet Calais Port 2015 constitue un enjeu fondamental pour le développement économique et social du port mais aussi du Calaisis.

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 au flux des passagers et des marchandises,
 - améliorer l'interface ville-port et consolider les activités de tourisme,
- tout en étant exemplaire en terme de développement durable et de respect de l'environnement.

Les objectifs du projet Calais Port 2015 sont les suivants :

- répondre aux besoins de capacité liés à l'évolution des trafics,
- anticiper les évolutions mondiales de transport intra européen : cabotage maritime, acheminement ferroviaire,

- répondre aux innovations techniques notamment à l'évolution de la taille des navires,
- garantir les conditions d'accessibilité et les capacités maritimes du port,
- être modulable sur le long terme et s'adapter à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

3 - LES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET A ETE RETENU

3.1 La mise au point de la solution présentée au débat public

Les études ont conduit à retenir une solution d'aménagement d'un nouveau bassin au Nord du port actuel (solution B) qui a ensuite servi de base pour le débat public diligenté en 2009 à l'initiative de la région.

3.2 Les ajustements du projet présenté au débat public

Trois configurations de la solution B ont été étudiées ce qui a permis de concevoir une nouvelle configuration répondant au mieux aux certaines conditions et fonctionnalités suivantes :

- l'exploitation et la capacité portuaire,
- la navigabilité et l'exploitation nautique du plan d'eau,
- l'agitation portuaire,
- la courantologie et la dynamique sédimentaire,
- la préservation de l'environnement naturel,
- l'intégration dans le cadre de vie,
- la sédimentation du futur bassin,
- la configuration des fonds et l'optimisation des volumes de déblais et de remplais.

La Région a retenu la **variante B2**, choisissant de privilégier la réduction des incidences sur l'environnement et l'amélioration de navigation et de sécurité au détriment des variantes plus fonctionnelles et moins coûteuses.

La variante B2 permet :

- une réduction de l'impact sédimentaire sur les fonds marins et l'estran à l'Est du projet et donc des perturbations limitées sur certains habitats (estran et banc aux phoques) et sur les phénomènes d'érosion côtière,
- la sauvegarde totale de la dune du Fort Vert abritant des espèces végétales protégées et siège de modification d'espèces d'oiseaux protégés,
- une diminution des volumes de matériaux à immerger lors des travaux et de l'exploitation réduisant ainsi les perturbations potentielles sur la conchyliculture et la pêche.

4 - LE PROJET LE PROGRAMME

4.1 Le projet

Il comprend :

- ❖ L'aménagement des infrastructures maritimes structurantes :
 - création d'une digue de protection de plus de 2,5km et d'une contre jetée,
 - création d'un bassin portuaire d'environ 110 ha,
 - réalisation de nouveaux terre-pleins à partir des déblais de dragage,
 - création d'un port de service permettant l'accueil des remorqueurs pilotines et autres navires de service.
- ❖ La gestion des sables excédentaires : clapage de ces sables sur la zone d'immersion actuelle. Ces sables seront tenus à disposition pour des opérations de type rechargement de sable tel qu'à Wissant.
- ❖ Le déplacement de la conduite de rejet de l'entreprise HUNTSMAN TIOXIDE nécessaire à la réalisation des infrastructures structurantes.
- ❖ La réalisation progressive d'autres aménagements superstructures et équipements (sous maîtrises d'ouvrage de l'exploitant portuaire).
- ❖ Le projet entraîne une augmentation sensible du nombre de trains sur la voie mère et probablement à court terme sa modernisation (sous maîtrise d'ouvrage RFF).

4.2 Le projet de travaux

Le programme de travaux à plus long terme répond à plusieurs objectifs :

- ❖ La réorganisation interne du port pour améliorer la qualité du service.
- ❖ L'amélioration d'un service ferroviaire.
- ❖ Le développement économique.

4.3 Les coûts

Projet (2040) hypothèse médiane	633 M€ HT
Complément hypothèse haute (2040)	42 M€ HT
Programme	260 M€ HT

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

5 – ETUDES SOCIAUX ECONOMIQUE

5.1 Enjeux et méthodologie

En fonction de la Loi LOTI, il est nécessaire de mettre en évidence les effets directs, indirects et induits de ces investissements sur la collectivité nationale, tant en termes d'emplois que de valeur ajoutée.

- Les effets directs : emploi et valeur ajoutée des entreprises portuaires et maritimes liées au port.
- Les effets indirects : à Calais les emplois et valeurs ajoutées liées aux dépenses des passagers et à la logistique associée au trafic portuaire.
- Les effets induits liés à l'effet multiplication des flux monétaires.

5.2 Impacts directs

- Transport maritime,
- service au navire et à la marchandise,
- services portuaires,
- industries portuaires.

5.3 Impacts directs

La valeur ajoutée induite des activités portuaires correspond, en 2010, à 51% de la valeur ajoutée directe, soit 162 M€ ou l'équivalent 2158 emplois régionaux en 2008.

La valeur ajoutée induite des dépenses des passagers et des chauffeurs de poids lourds se monte à 41,5 M€ et 553 emplois régionaux en 2008.

5.4 Impacts liés aux travaux

On peut évaluer les emplois créés en phase de chantier à une moyenne d'environ 200 par an pendant 6 ans, soit 1200 emplois/an au total avec des variations selon les périodes.

6 – EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE

En cas de réalisation du projet Calais Port 2015, les autres ports enregistreraient une croissance leur permettant de conserver leurs parts de marché.

Considérant que le trafic « de référence » du port de Calais est celui de l'année 2007, soit environ 11 500 000 passagers et 1 850 000 camions et que ce trafic laisse une marge de capacité de 500 000 passagers et de 150 000 camion, on peut définir un gain de trafic.

6.1 Les coûts et les avantages du projet

Coût du projet :	600 M€ HT
- études et infrastructures	45%
- superstructures	40%
- aléas (provisions)	15%

6.2 Les avantages du projet

- Activité nouvelle générée
- Impact du choix du port d'embarquement/débarquement sur les distances de transports routiers et surtout maritimes d'où :
 - Le différentiel de consommation de carburant utilisé
 - Le différentiel de temps navire consommé
 - Les effets environnementaux correspondants.
- La possibilité de développer des trafics non accompagnés (cabotage) et des trafics massifiés (ferroviaire) grand consommateur d'espace
- La valeur du temps
- La fiabilisation de la continuité territoriale de la Grande Bretagne avec le continent européen.

6.3 Avantages : activité créée pour les communautés portuaires, les commerçants et les armements.

Les acteurs principaux sont :

- La CCI Côte d'Opale (CCICO) via sa concession portuaire
- Les commerçants
- Les armateurs
- Les manutentionnaires
- Les autres acteurs.

6.4 Avantages : transfert modal

- Préacheminement de 200 000 remorques par train
- Trafic de cabotage.

Sur la base du scénario de référence, le projet dégage un taux interne de rentabilité (TRI) satisfaisant voire très satisfaisant.

7 – RENTABILITE FINANCIERE

Il apparaît que la rentabilité du projet est satisfaisante et permet d'envisager, par l'exploitation du port, la constitution de marges de manœuvres financières suffisantes pour le financement de l'intégralité des superstructures portuaires et d'une partie des infrastructures. Il est possible d'avancer que le projet présente un intérêt économique avéré qui milite en faveur de sa réalisation.

Temps de retour sur investissement	Scénario de base :	31 ans
Trafic haut :		27 ans
Trafic bas :		50 ans.

**AUTORISATION AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU ET LES
MILIEUX AQUATIQUES**

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Le présent rapport ne concerne que l'autorisation Loi sur l'Eau au titre des articles L 124-1 et suivants du code de l'environnement

La Région Nord-Pas-de-Calais qui est propriétaire depuis 2007 des ports de Boulogne et de Calais a pris un « engagement ambitieux et raisonnable » pour le projet d'extension du port de Calais leader européen dans le domaine du transport de passager et du fret accompagné et défini dans ce but les orientations suivantes :

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

➤ **Calais et son port sont inséparables.**

Le port de Calais est le poumon économique de la ville et a toujours su au cours du temps adapter ses infrastructures. C'est ce projet qui est soumis à cinq enquêtes publiques correspondant aux cinq procédures qui seront mises en œuvre pour l'autoriser.

➤ **Généralités :**

Face à la concurrence internationale, à l'évolution des navires, le port de Calais doit se moderniser et s'étendre. Le projet Calais Port 2015 a pour ambition d'étendre le port vers la mer entre 70 et 90 hectares seront aménagés. Réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

L'enjeu est de maintenir une compétitivité à l'activité portuaire et 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 de passagers et de marchandises ;
- Améliorer l'interface ville-port et consolider les activités de tourisme.

Les objectifs du Projet Calais Port 2015 sont les suivants :

- 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 et la taille des navires... ;
- Garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port ;
- Etre modulable sur le long terme et même au delà, afin de pouvoir s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

Tout projet de construction doit se conformer à la réglementation en vigueur dans la zone d'implantation. Le projet Calais Port 2015 concerne une part relativement étendue en raison de sa position (domaine public maritime, domaine terrestre), des zones naturelles qui l'entourent, et de la nature des travaux nécessaires à la construction.

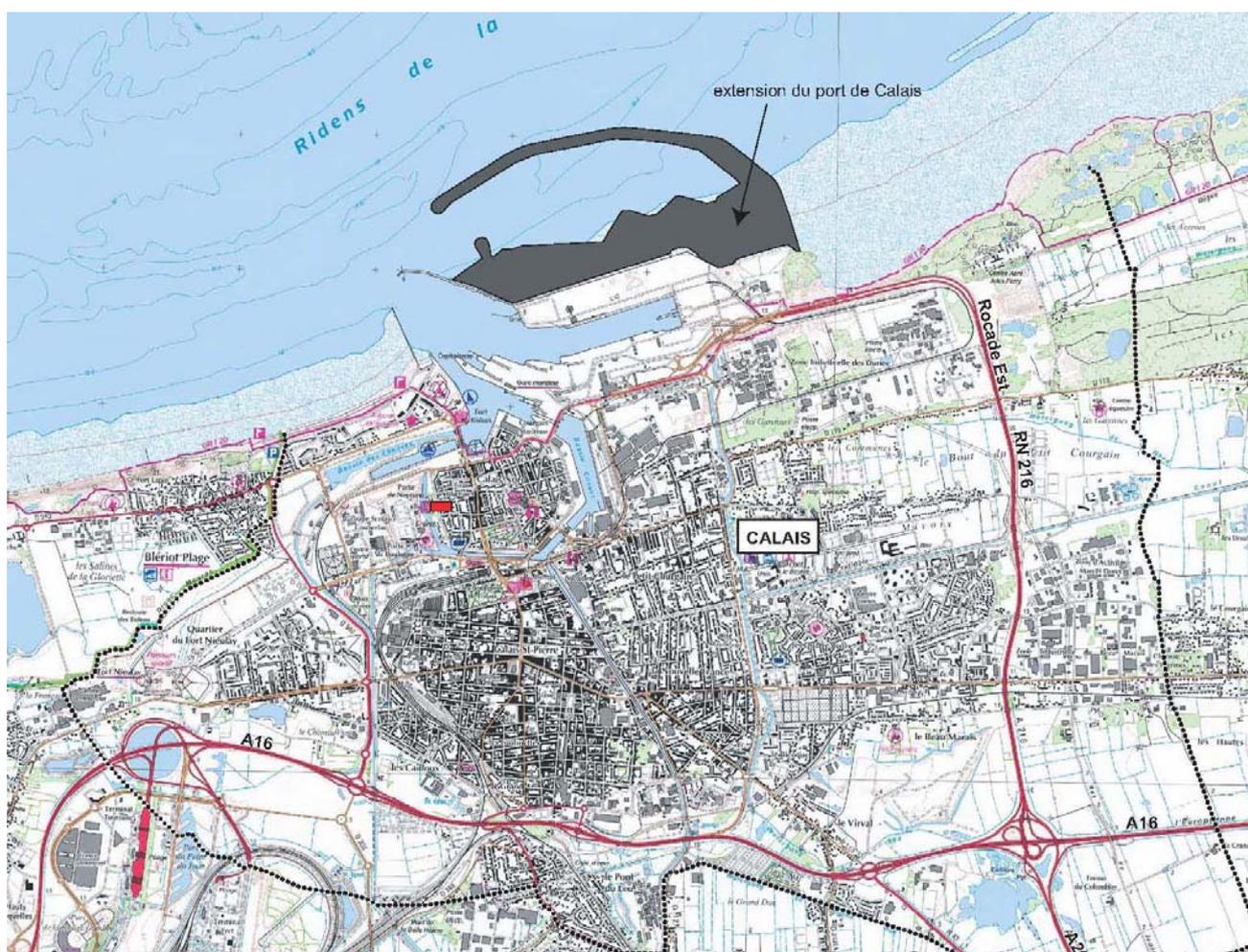
En vue de procéder aux travaux de construction La Région Nord-Pas de Calais a sollicité une enquête publique.

L'importance des travaux prévus pour ce projet nécessite l'organisation de cinq enquêtes publiques conjointes dont la présente enquête qui porte sur l'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et les milieux aquatiques :

- une enquête pour les travaux d'aménagement portuaire Calais Port 2015 ;
- une enquête de demande d'autorisation administrative des travaux d'infrastructures maritimes structurants au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques ;
- une enquête de la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calais ;
- une enquête en vue de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (POS) de Calais ;
- une enquête du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

Le projet :

La Région Nord-Pas de Calais, propriétaire des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, pilote un projet de développement économique et d'extension du port de Calais, qui prévoit au nord du port actuel la réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer. Ce projet permettra d'accroître progressivement les capacités du port notamment pour les liaisons transmanche et le cabotage européen (aménagement de quais et terre-pleins) et de diversifier les trafics (acheminements ferroviaires, trafic roulier non accompagné).



Dans le cadre du projet d'aménagement du port de Calais, la réglementation applicable au titre du Code de l'Environnement a trait à la Loi sur l'Eau, mais également à l'étude d'impact et l'enquête publique de type Bouchardeau au titre des articles L123-1 à L 123-16 du code de l'environnement.

La réglementation relative à la Loi sur l'Eau et à l'étude d'impact concerne les travaux d'aménagement suivants :

- Création d'une digue de protection de plus de 2.5 km de longueur environ et d'une contre jetée ;
- Création d'un bassin portuaire d'environ 110 ha ;
- Réalisation de nouveaux terre-pleins à partir des déblais de dragage du nouveau bassin ;
- Création d'un port de service ;
- Gestion des sables excédentaires.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

La réglementation relative à l'enquête publique de type Bouchardeau (articles L.123-1 à L.123.16 du Code de l'Environnement) concerne non seulement les mêmes opérations que celles citées ci-dessus mais également d'autres travaux ultérieurs relatifs à l'aménagement des superstructures et qui feront l'objet d'une demande ultérieure d'autorisation de travaux.

Conformément à l'article R.123-4-II du Code de l'Environnement précité, la Région souhaiterait que l'enquête publique réalisée au titre de la Loi sur l'Eau, sur le fondement des articles R.11-14-1 et suivant du Code de l'expropriation, vaille également enquête publique pour les enquêtes à réaliser, dans le cadre du projet Calais Port 2015, sur le fondement des articles L. 123-1 à L. 123-16 du Code de l'environnement.

L'ensemble de la réglementation applicable au titre du Code de l'Environnement se décline de la manière suivante :

DRAGAGE ET REJETS AFFERENTS

Le projet de dragage de la souille et le rejet afférent (immersion des vases et/ou dépôt des matériaux en remblais) sont donc soumis à la réglementation suivante :

- ❖ **Articles L.214-1 à 6** du Code de l'Environnement
- ❖ **Article R. 214-1 du Code de l'environnement** relatif à la **nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration** en application des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'environnement.
- ❖ **Articles L.214-1 à 6** du Code de l'Environnement : la réalisation des travaux de dragage et rejet afférents concernant des aménagements portuaires.
- ❖ **Article R. 214-1** du Code de l'environnement (inséré par Décret n°2006-881 du 17 juillet 2006 modifiant le décret n°93-743 du 29 mars 1993) relatif à la **nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration** en application de l'article 10 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau.

Etant précisé que l'article R214-8 du Code de l'environnement relatif à la procédure d'instruction de l'autorisation au titre de la loi sur l'eau indique par ailleurs que "*L'enquête publique est réalisée dans les conditions prévues, par les articles R. 11-14-1 à R. 11-14-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.*"

- ❖ **Articles L.123-1 et suivants** du Code de l'Environnement :
Modifié par Loi n°2002-276 du 27 février 2002 - art. 138 JORF 28 février 2002

I - La réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées est précédée d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre, lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement. La liste des catégories d'opérations visées à l'alinéa précédent et les seuils et critères techniques qui servent à les définir sont fixés par décrets en Conseil d'Etat. Ces seuils ou critères peuvent être modulés pour tenir compte de la sensibilité du milieu et des zones qui bénéficient au titre de l'environnement d'une protection d'ordre législatif ou réglementaire.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

II - La décision d'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un des établissements publics en dépendant est prise par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Toutefois, lorsque l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, la décision est prise par l'autorité compétente de l'Etat.

Articles L.122-1 à 3 du Code de l'environnement

*« Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent **comporter une étude d'impact** permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages. »*

***Au regard de ces articles, le projet d'extension CALAIS PORT 2015 est soumis à la
procédure
D'ETUDE D'IMPACT.***

Le paragraphe IV de l'Art. R.122-3 du Code de l'Environnement précise que *« lorsque la totalité des travaux prévus au programme est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme »*.

Les études menées dans le cadre de l'étude d'impact et les échanges lors du Débat Public Calais Port 2015 ont permis d'affiner l'identification des principaux enjeux environnementaux situés à proximité du projet dont les principaux sont rappelés ici :

- Les modifications hydro sédimentaires du projet et les dragages et immersions nécessaires et plus particulièrement leurs conséquences sur les activités telles que la pêche et la conchyliculture ou encore les effets sur l'évolution du trait de côte, la modification des fonds et de l'estran ;
- Les enjeux écologiques et plus particulièrement le littoral à l'Est du port de Calais (Fort Vert) caractérisé par une diversité très importante des habitats naturels et d'espèces (vasières, faciès variés de milieux dunaires, oiseaux, flore protégée...) et l'enracinement du Ridens de la Rade (dénommé banc aux Phoques), qui apparaît particulièrement favorable au stationnement des Phoques gris et veau-marin, espèces emblématiques et protégées.
- Le cadre de vie qui a fait l'objet de nombreuses interventions pendant le débat public concernant la fluidité du trafic routier sur les axes menant au port, le stationnement des poids lourds en attente d'embarquement, les conditions d'accès futures au port par les embarcations de pêche et de plaisance, la qualité de l'air et en particulier les effets liés à l'augmentation des trafics routier et maritime et le contexte sonore notamment à proximité de la RN 216.

C'est sur base de cette identification des enjeux environnementaux et avec la volonté de faire du projet Calais Port 2015 un projet exemplaire en matière d'environnement que la Région a ensuite procédé à des ajustements successifs du projet pour en limiter les impacts.

GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

➤ **Présentation sommaire du projet Calais Port 2015**

Le pétitionnaire est le :

Conseil Régional Nord-Pas de Calais à LILLE.

L'enquête publique porte sur le projet de développement économique et d'extension du port de Calais, qui prévoit au Nord du port actuel la réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

Le projet permettra d'accroître progressivement les capacités du port pour les liaisons transmanche et le cabotage européen, et de diversifier les trafics (acheminements ferroviaires, trafic routier non accompagné).

Le projet concerne directement la ville de Calais.

APPRECIATION SOMMAIRE DE LA DEPENSE
--

- L'enveloppe prévisionnelle de l'opération de réalisation des infrastructures structurantes et outillage du projet calais Port 2015 est de 633 millions euros HT, valeur établie en mars 2011.

COMPATIBILITE AVEC LA LOI LITTORALE
--

En tant que commune riveraine du rivage des mers et océans, la commune de Calais, sur laquelle est située l'emprise du projet d'aménagement portuaire, est donc soumise aux dispositions de la Loi Littoral, notamment celles codifiées au chapitre VI du titre IV du livre Ier du Code de l'urbanisme (articles L. 146-1 à L. 146-9).

Cependant, l'Article L. 146-8, alinéa 1er, du Code de l'urbanisme, consacre une dérogation à l'application de la Loi littoral en faveur de certains types d'ouvrages : « *Les installations, constructions, aménagements de nouvelles routes et ouvrages nécessaires à la sécurité maritime et aérienne, à la défense nationale, à la sécurité civile et ceux nécessaires au fonctionnement des aérodrômes et des services publics portuaires autres que les ports de plaisance ne sont pas soumis aux dispositions du présent chapitre lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative* ».

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

En l'espèce, les travaux d'aménagement du projet Calais Port 2015 répondent bien aux deux conditions fixées par l'article L. 146-8 précité : ces travaux sont nécessaires au fonctionnement du service public portuaire et leur localisation répond à une nécessité technique impérative :

- D'une part, les travaux d'aménagement portuaire envisagés par la Région Nord - Pas de Calais dans le cadre du projet Calais Port 2015 s'inscrivent dans le développement des capacités d'accueil du port et sont nécessaires au fonctionnement du service public portuaire.
- D'autre part, la localisation de l'aménagement en bordure du littoral répond à une nécessité technique impérative, du fait même de sa nature portuaire (cf. § Raison du choix du projet retenu).

En conséquence, les travaux faisant l'objet du présent dossier bénéficient des exceptions résultant de la Loi Littoral.

<p><i>AUTORISATION DES TRAVAUX LOI SUR L'EAU CONTESTE ET OBJET DE L'ENQUETE</i></p>
--

Le contexte et le projet de réalisation avec les aménagements liés est décrit dans les chapitres de l'enquête préalable à l'impact sur l'environnement.

Pour la réalisation de ces ouvrages, la Région a sollicité une enquête publique au titre de la loi sur l'eau dans le cadre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement.

L'enquête « loi sur l'eau » a pour objet de recueillir les avis sur les installations, ouvrages et activités pouvant avoir un impact sur les eaux et les milieux aquatiques.

Le dossier de l'enquête identifie les enjeux et les domaines susceptibles d'être impactés par le projet au niveau de la ressource en eau (rejets et pollutions notamment en phase travaux), des risques naturels PPR (inondation, mouvement de terrain) et d'explicitier les dispositions mises en œuvre pour la préservation de l'environnement (suivi de la qualité des eaux d'exhaure en phase chantier, du niveau de la nappe phréatique,...).

SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DE L'EAU (SAGE)

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 pris en considération dans l'étude d'impact afin d'étudier les incidences du projet.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

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.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DE L'EAU (SDAGE)

Le projet d'aménagement du projet Calais Port 2015 justifie, grâce aux mesures mis 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 Calais), 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.

COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA D AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

Le SAGE de l'Aa, dont l'arrêté inter préfectoral a été signé en date du 15 mars 2010, définit les orientations stratégiques relatives à la reconquête des habitats naturels.

Parmi les orientations stratégiques du SAGE, plusieurs sont concernées par le projet Calais Port 2015 :

- la diminution de la vulnérabilité aux inondations du territoire des waterings et de la vallée de la Hem ;
- la reconquête des habitats naturels ;
- la poursuite de l'amélioration des eaux continentales et marines.

Les objectifs fixés pour ces orientations ne sont pas tous à mettre en relation avec le projet étudié ici. Seuls les objectifs suivants constituent un enjeu pour Calais Port 2015 en terme de compatibilité :

- ne pas accentuer la vulnérabilité actuelle aux inondations :
 - intégrer les risques d'inondation et de submersion marine dès la conception des projets par les maîtres d'ouvrage dans un principe de précaution ;
- améliorer la connaissance du risque d'inondation et des enjeux associés notamment liés au changement climatique (risque de submersion marine) :
 - soutenir une approche de gestion intégrée du domaine public maritime et des dunes bordières afin de conforter le stock de sables sur les sites naturels garants d'une non rupture de dune ;

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- intégrer le risque de submersion marine dans le dimensionnement de tout nouvel ouvrage à la mer ;
- évaluer l'incidence des évolutions climatiques prévisibles à moyen et long terme sur le risque de submersion marine.
- préserver, reconquérir, gérer les zones humides et ses milieux associés ;
- préserver les milieux littoraux indispensables à l'équilibre des écosystèmes :
 - sensibilisation des porteurs de projets à la mise en œuvre de techniques douces d'aménagement littoral, côtier ou sous marin.
- identifier les rejets directs et diffus dans le milieu aquatique et impactant les eaux marines ;
- améliorer la connaissance et limiter à la source les flux polluants des zones portuaires :
 - améliorer la collecte et le traitement des effluents et déchets (eaux, hydrocarbures et effluents de lavage) issus des bateaux ;
 - collecter les eaux usées des navires industriels et des bateaux de plaisance dans les ports.

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.

<p>COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE ET DE DEMANDE D'AUTORISATION</p>
--

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

- **pièce 1** : Objet de l'enquête-Information juridique et administrative : objet et conditions de l'enquête publique : indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative, mention des textes qui régissent l'enquête publique. Cette pièce comprend l'historique des décisions et concertations antérieures et l'articulation entre projet et programme ;
- **pièce 2** : Nom et adresse du demandeur ;
- **pièce 3** : Plan de situation ;
- **pièce 4** : Notice : notice explicative (objectifs, études préalables, concertation, justification de la solution retenue) et présentation du projet Calais Port 2015 : nature, consistance, volume et objet des ouvrages et des travaux envisagés, modalités d'exécution des travaux. Les rubriques de la nomenclature eau dans lesquelles ils doivent être rangés sont visées ;
- **pièce 5** : Plan général des travaux et emplacement sur lequel les ouvrages et les travaux doivent être réalisés ;
- **pièce 6** : Etude d'impact : le dossier d'étude d'impact intègre les éléments du dossier d'incidence relatif à la réglementation sur l'eau et remplace à ce titre ce document. L'étude d'impact précise les mesures compensatoires ou correctives envisagées et la compatibilité du projet avec le SDAGE et le SAGE.
Elle intègre le dossier d'incidence Natura 2000;
- **pièce 7** : Dossier d'incidences au titre de Natura 2000;
- **pièce 8** : Dossier d'évaluation économique et sociale (code des Transports qui a intégré les principaux articles de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs). De par son coût, supérieur à 83 millions d'euros, ce projet constitue un grand projet d'infrastructures de transports.
- **pièce 9** : Dossier de mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis ;

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- **pièce 10** : Dossier de mis en compatibilité du Plan d'Occupation des Sol (POS) de Calais ;
- **pièce 11** : Dossier de changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime ;
- **Pièce 12** : Avis de l'Autorité environnementale.
- **Annexes** : Eléments du Débat Public (bilan et compte rendu)

CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE

Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

Code de l'urbanisme, articles L.122-15 et suivants et R.122-11-1 et suivants pour les SCOT.

Code de l'urbanisme, articles L.123-16 et suivants et R.123-23-1 et suivants pour les PLU.

Textes relatifs à la protection de la nature

Directive européenne 79/409/CE du 2 avril 1979 modifiée concernant la conservation des oiseaux sauvages dite Directive «Oiseaux».

Directive européenne 92/43/CE du 21 mai 1992 modifiée, dite directive « Habitats », concernant la conservation des habitats ainsi que de la faune et la flore sauvages.

Directive européenne 97/62/CE du 27 octobre 1997, portant adaptation au progrès technique et scientifique de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et flore sauvages.

Convention de Berne, adoptée le 19 septembre 1979, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe.

Code de l'environnement, Livre II Protection de la nature, Titre IV Notamment les rubriques 4110, 4120, 4130.

Les articles L.414-4 et R.414-19 et 26 relative à l'évaluation des incidences au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000.

Textes relatifs au Code des ports Maritimes :**Article R*122-4**

En vigueur depuis le 1 Janvier 2011

Modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V).

I.-Le dossier d'instruction comporte l'étude d'impact définie à l'article R. 122-3 du code de l'environnement lorsque le coût total des travaux de construction ou d'extension excède le montant fixé à l'article R. 122-8 du même décret. Le dossier d'instruction comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret. En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier : -mentionne la ou les rubriques de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement , dont relèvent les travaux ; -comporte le document prévu aux articles R. 214-6 et R. 214-32 du code de l'environnement . Si l'étude d'impact fournit les informations requises, elle tient lieu de ce document. II.-L'instruction, menée par le directeur du port, comprend les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément : 1° Consultation du conseil portuaire ; 2° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ; 3° Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ; 4° Consultation de la chambre de commerce et d'industrie territoriale compétente, lorsqu'elle n'est pas le concessionnaire ; 5° Consultation, s'il y a lieu, de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine nationale, du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de la marine marchande. La grande commission nautique est consultée sur les opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès ; la commission nautique locale est consultée dans les autres cas ; 6° Consultation le cas échéant de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE) ; 7° Instruction mixte, conformément à la réglementation en vigueur ; 8° Enquête publique s'il y a lieu. Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement , l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par les articles R. 214-6 à R. 214-56 dudit code. III.-Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1°,2°,3°,4° et 5° du II du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

Textes relatifs à l'archéologie préventive :

Livre V du code du patrimoine et notamment son titre II (les articles L.522-1 à L.524-16 relatifs à l'archéologie préventive et à son financement, les articles L.531-14 à L.531-16 relatifs aux découvertes fortuites) qui codifie **la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001** relative à l'archéologie préventive modifiée à 6 reprises – notamment par la loi n°2003-707 du 1er août 2003. Les articles L.532-1 à 14 (Titre III, Chap. 2) relatif aux biens culturels maritimes.

Décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, pris en application de la loi n°2003-707 du 1er avril 2003 relative à l'archéologie préventive.

Décret n°2002-90 du 16 janvier 2002 portant statut de l'Institut national de recherche préventive (INRAP) modifié par plusieurs décrets.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Textes relatifs aux opérations de dépollution pyrotechniques
Code du travail et notamment les articles L.4121-1 à 5 et R.4121-1.

Textes relatifs à la loi littoral :

Code de l'urbanisme et notamment Chapitre IV du livre 1er et notamment les articles L.146-1 à L.146-9

Code de l'environnement, et notamment l'article R.321-1

Textes relatifs à l'hygiène, la sécurité et la santé publique :

Décret n° 93-245 du 25 février 1993, abrogé par le décret n°2005 – 935 du 2 août 2005 (article 8).

Textes relatifs aux sites inscrits et classés

Code du patrimoine et notamment l'article L.630-1 relatif à l'inscription et au classement des sites.

Code de l'environnement et notamment les articles L.341-1 à L.341-22 relatifs aux règles de protection des monuments naturels et des sites.

Loi sur l'eau n° 92-3 du 3 janvier 1992

L214-1 à L214-6 : - Titre 1er - Eau et milieux aquatiques marins - Chapitre IV - Activités, installations et usage - Régimes d'autorisation ou de déclaration.

L122-1 à L122-3 : - Chapitre II - Evaluation environnementale - Etudes d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements

L122-4 & L122-7 : - Chapitre II - Evaluation environnementale Evaluation de certains plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement

L211-1 : - Chapitre 1er - Régime général et gestion de la ressource – Gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Autres textes :

Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (dite Loi SRU) et le décret n°2001-260 du 27 mars 2001 modifiant le code de l'urbanisme et le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et relatif aux documents d'urbanisme.

Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et notamment le titre IV concernant la participation du public à l'élaboration des grands projets.

Le code des transports qui a intégré en partie la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et son décret d'application du 17 juillet 1994.

Le décret n° 86-606 du 14 mars 1986 article 2 relatif aux commissions nautiques

Code du domaine de l'Etat dont l'article L.152-1 concernant la consultation du préfet maritime.

Texte sur les dunes de mer :

Le code forestier et notamment l'article L.432-1 sur les fouilles dans les dunes de mer du Pas-de-Calais.

Autorisations au titre du code de l'urbanisme :

Code de l'urbanisme, articles L. 421-1 et suivants et R. 421-1 et suivants.

Textes relatifs à la procédure exceptionnelle d'autorisation de prélèvement d'espèces protégées :

Titre I du livre IV du code de l'environnement, article L411-1 et 2, prévoyant la possibilité d'autorisations préfectorales de prélèvement d'espèces à titre exceptionnel et uniquement à des fins scientifiques (décliné par l'article R 411-6 aujourd'hui abrogé). Les articles R.411-1 à 5.

Loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole, qui étend le champ des dérogations à d'autres fins que celles purement scientifiques (santé et sécurité publique, intérêt public majeur, dommages importants dus aux espèces concernées,...) à condition qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Décret en conseil d'Etat n° 2007-15 du 4 janvier 2007 qui comprend un grand nombre de mises à jour de la partie réglementaire du code de l'environnement, pour permettre la mise en œuvre de deux lois majeures dans le domaine de la gestion des espèces : la loi de développement des territoires ruraux et la loi d'orientation agricole. Il réunit dans une même démarche les opérations de destruction, déplacement et réintroduction volontaire dans la nature.

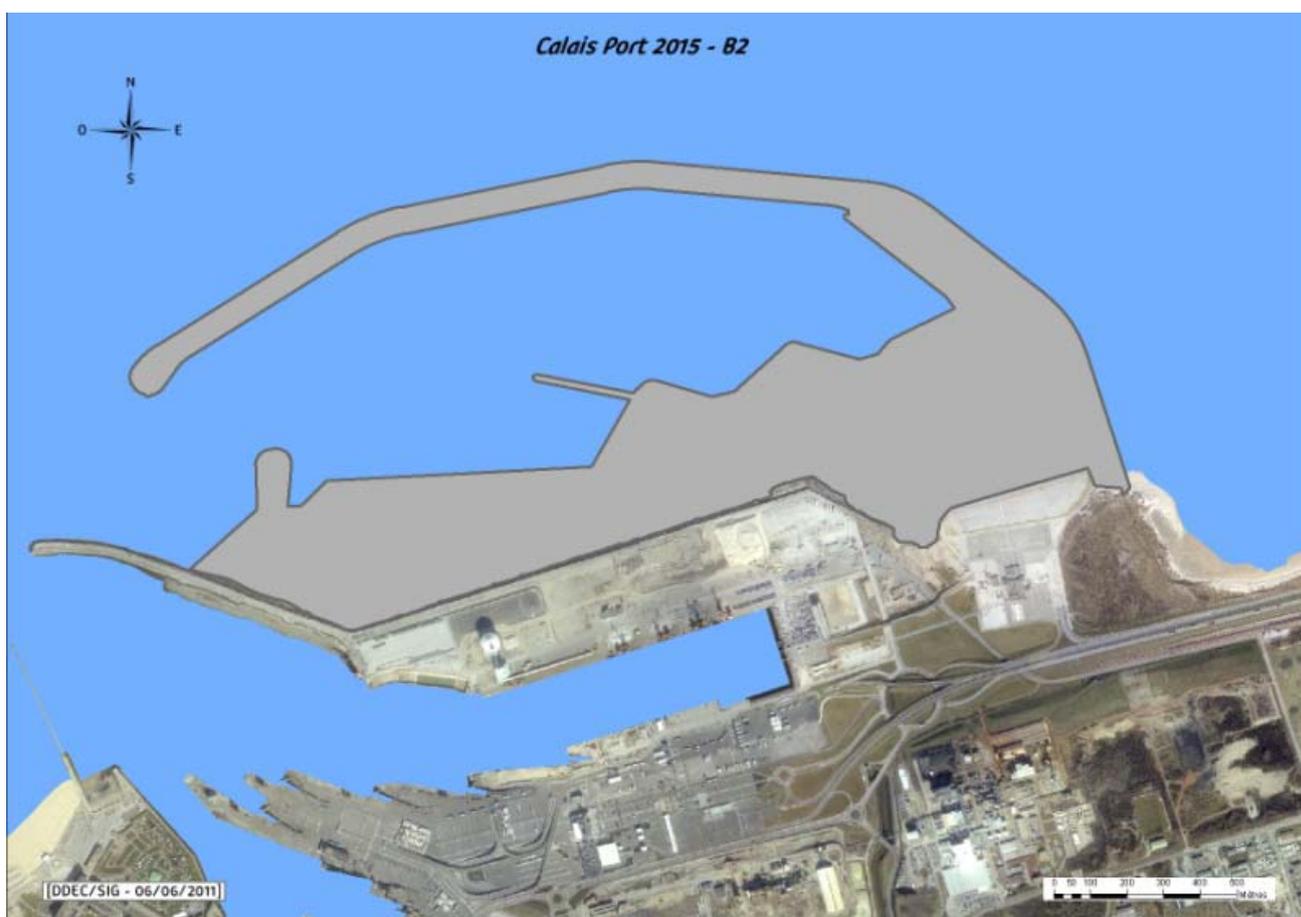
Arrêté ministériel du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

La circulaire du 21 janvier 2008 sur le régime de dérogation relative aux décisions administratives individuelles relevant du Ministère chargé de la protection de la nature dans le domaine de la faune et flore sauvage.

Cadre juridique du débat public :

Décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, titre 1er, chapitre II, article 7, relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public.

Code de l'environnement articles L.121-11 sur l'élaboration d'un bilan par le président de la commission nationale de débat public (CNDP) et L.121-13 sur la décision du maître d'ouvrage sur la poursuite ou non du projet.



Configuration étudiée dans le cadre de la mise au point du plan masse du projet Calais Port 2015

RAISONS DU CHOIX DE LA SOLUTION RETENUE

Ces ajustements ont consisté à optimiser les caractéristiques de terre-pleins, du bassin et de la forme de la jetée pour réduire au maximum les impacts sur l'environnement.

Cette configuration répond le mieux à cette exigence :

- Emprise minimale sur les habitats et espèces terrestres ;
- Perturbations hydro sédimentaires d'ampleur plus faible donc moindre perturbation des habitats terrestres (estran et dune) et marins (petits fonds) ;
- Réduction de volumes de dragages d'entretien du 15 % ce qui permettra de limiter leurs effets sur les eaux marines (augmentation de la turbidité) et les habitats (recouvrement de la faune benthique) ;
- Equilibre délais – remblais ce qui permet de limiter d'une part les apports des matériaux sur site (impacts sur le cadre de vie) et d'autre part les volumes clapés en mer.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Les caractéristiques de cette configuration représentent donc un optimum qui intègre la limite basse du dimensionnement des terre-pleins par rapport aux enjeux environnementaux, conditionnée par :

- La capacité des terre-pleins à l'accueil des différents trafics dont le trafic lié au report modal, plus consommateur d'espace ;
- L'emprise des terre-pleins qui doit être suffisante pour permettre l'accueil des déblais issus du dragage du futur bassin pour ne pas avoir à acheminer des matériaux de remblai supplémentaires en cas de déficit (moindre approvisionnement de matériaux, impact carbone, qualité de l'air...) ou, a contrario, ne pas avoir à immerger des volumes trop importants de sables excédentaires (perturbations potentielles des habitats et activités marines...);
- La superficie de la future entrée du port (secteur au nord de la RN 216) qui doit être suffisante pour permettre l'accueil des véhicules à destination du port dans les meilleures conditions de fluidité et de sécurité et ainsi contribuer à réduire les gênes potentielles à la circulation (remontée de files de véhicules sur la RN 216, moindre impact sur la qualité de l'air...).

La configuration correspond également à la taille minimum de bassin requise pour préserver de bonnes conditions d'accessibilité aux futures générations de navires en offrant des zones suffisamment vastes pour permettre l'arrêt et l'évitement en toute sécurité. La configuration de la forme de la jetée ne pouvait être plus optimisée sans remettre en cause les conditions nautiques dans le port (agitation dans le port,...).

De réelles possibilités pour le 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 (Maghreb en particulier). 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.

D'autres régions présentent aussi un intérêt maritime : la zone Baltique-Mer du nord, l'Irlande, les parties orientales et méridionales de la péninsule ibérique, voire la Méditerranée (Maroc).

Dans l'état actuel de ses équipements, le port 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 (trafic non accompagné notamment) : organisation de stockages, recompositions de déchargements... Dans la configuration actuelle du terminal transmanche, les espaces à terre sont très limités, ce qui interdit pratiquement les trafics non-accompagnés.

Le projet Calais Port 2015, par l'installation de passerelles supplémentaires et par l'extension des surfaces de terre-pleins, pourra fournir les équipements particuliers nécessaires à ces nouveaux services de cabotage maritime.

DESCRIPTIF DES TRAVAUX, DES AMÉNAGEMENTS ET DES ÉQUIPEMENTS

A/ PRÉSENTATION DE L'ENSEMBLE DES TRAVAUX ET DES AMÉNAGEMENTS

Les aménagements portuaires consisteront en :

L'aménagement des infrastructures maritimes structurantes :

- Création d'une digue de protection de plus de 3 km de longueur environ et d'une contre jetée
- Création d'un bassin portuaire d'environ 110 ha dragué à -9 /-10 CM (cote marine) dont les caractéristiques procureront une bonne manœuvrabilité (évitement, accès nautiques...) et assureront une protection optimale contre l'agitation ;
- Réalisation de nouveaux terre-pleins à partir des déblais de dragage du nouveau bassin avec pour objectif l'optimisation des volumes de déblais et de remblais;
- Création d'un port de service permettant l'accueil des remorqueurs, pilotines et autres navires de service.

La réalisation d'autres aménagements, superstructures et équipements :

- La réalisation de 3 à 4 postes ferries, de 2 postes ro-ro et d'un quai lay-by utilisable également pour l'accueil des navires de croisière ;
- Des aménagements terrestres ;
- L'aménagement progressif des terre-pleins portuaires;
- La redéfinition des accès terrestres et ferroviaires ;
- La mise en place d'un nouveau schéma de circulation ;
- La réalisation des zones et bâtiments liés au contrôle (fret et zone tampon) ;
- La construction d'une nouvelle capitainerie ;
- La réalisation d'aménagements paysagers.

Après la réalisation des infrastructures maritimes structurantes (bassin, digue, terre-pleins), la construction des quais, postes d'accostage et des revêtements de terre-pleins sera réalisée de manière progressive et en lien avec l'évolution constatée des trafics.

<i>ANALYSE DES RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE EAU CONCERNEES ET DU REGIME APPLICABLE</i>

Le projet ayant un impact sur les milieux aquatiques est soumis à l'application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992 tel que défini par l'article L214-1 et suivants du code de l'environnement ainsi qu'au régime de Déclaration ou d'Autorisation selon la nomenclature eau.

L'opération projetée est concernée par 03 rubriques de la nomenclature eau, dont elles relèvent du régime de l'Autorisation ; l'opération globale est donc soumise au régime administratif le plus restrictif correspondant à la procédure d'Autorisation.

Le tableau ci après récapitule la nature des travaux qui ont une incidence sur les milieux aquatiques en faisant référence aux rubriques de la nomenclature eau impactées, et les situe par rapport aux niveaux de référence de qualité des rejets dans les eaux et des sédiments marins, c'est à dire les niveaux de charges polluantes R1-R2 / N1 N2 caractéristiques du site.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

IMPACTS SUR LE MILIEU MARIN

Au sens du présent titre, le milieu marin est constitué par :

- les eaux des ports maritimes et des accès aux ports maritimes sauf celles qui sont à l'amont du front de salinité dans les estuaires de la Seine, de la Loire et de la Gironde ;
- les eaux côtières du rivage de la mer jusqu'à la limite extérieure de la mer territoriale ;

- les eaux de transition des cours d'eau à l'aval du front de salinité ;
- les eaux de transition des canaux et étangs littoraux salés ou saumâtres.

Le front de salinité est la limite à laquelle, pour un débit du cours d'eau équivalant au débit de référence défini en préambule de l'annexe et à la pleine mer de vives eaux pour un coefficient supérieur ou égal à 110, la salinité en surface est supérieure ou égale à 1 ‰

N° Rubrique	INTITULE	Régime
4. 1. 1. 0.	Travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant.....	A
4. 1. 2. 0.	Travaux d'aménagements portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : <u>1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros</u>	A
4. 1. 3. 0.	<p>Dragage et / ou rejet y afférent en milieu marin :</p> <p><u>1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent</u>.....</p> <p><u>2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent :</u></p> <p>a) Et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines :</p> <p>I.- <u>Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m3</u>.....</p> <p>II.- Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 50 000 m3.....</p> <p>b) Et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines :</p> <p>I.- Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m3.....</p> <p>II.- Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m3.....</p> <p>3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent :</p> <p>a) <u>Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m3</u>.....</p> <p>b) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m3 sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m3 ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m3.....</p> <p>L'autorisation est valable pour une durée qui ne peut être supérieure à dix ans. L'autorisation prend également en compte les éventuels sous-produits et leur devenir. Les rejets afférents aux dragages donnant lieu à des opérations d'immersions et dont les paramètres sont inférieurs aux seuils d'autorisation sont soumis à déclaration.</p> <p><i>Au regard des éléments du projet (volume à draguer entre 6 et 7 millions m3 et qualité des sédiments <N2)</i></p>	<p>A</p> <p>A</p> <p>D</p> <p>A</p> <p>D</p> <p>A</p> <p>D</p>

RÉCAPITULATIF DES TRAVAUX ET OUVRAGES SOUMIS AUX PRESCRIPTIONS DE LA LOI SUR L'EAU

Postes à quais

Le projet permet l'aménagement progressif des postes à quais suivants :

Poste à quai	roro	ferry	Lay bay
Navires accueillis	Roulier de 200 à 240 m	Ferry 240 m	Paquebot 250 m -300 m
Longueur maxi du poste	Jusqu'à 270 m	Jusqu'à 270 m	350 m
Tirant d'eau maxi	10 m	8,5 m	8,5 m
Nb de postes			
Hypothèse médiane	2	3	1
Hypothèse haute	2	4	1

La nature et le type de matériaux de construction des postes d'accueil seront fonction des besoins et des choix d'exploitation de l'opérateur et des études correspondantes.

Les postes d'accostage pourront être composés :

- de quais : Ils pourront être constitués de caissons cylindriques, en paroi moulée, en palplanches, etc.... et équipés de systèmes de défense d'accostage et d'équipements de quais (bollards, cabestans...);
- de fronts d'accostage constitués de ducs d'albe pour les postes transmanche éloignés des terre-pleins et les postes rouliers. Ils seront composés d'une ligne de pieux supportant les bollards et les défenses, et d'une passerelle indépendante, sur pieux, pour la circulation du personnel.

Une souille sera aménagée au niveau des postes, protégée par un système de protection identique à ceux du port actuel (couche d'enrochements).

Une passerelle à l'extrémité de chaque poste à quai permet l'embarquement et le débarquement des véhicules en transit. Elle sera de type « double pont » pour le trafic ferries.

Par ailleurs, le port de service pourra accueillir à l'abri de la contre-jetée les navires de servitude et en particulier les pilotines et les remorqueurs intervenant sur les navires accueillis dans le futur bassin Nord.

Le port de service pourra offrir les linéaires d'accostage suivants :

- 2 postes à quai de 30 m de longueur pour les remorqueurs, à la cote -6 CM ;
- 10 postes pour pilotines et petits bateaux de service disposés par exemple sur des appointements flottants, à la cote -3,5 CM.

Aménagement des terre-pleins :

Les nouveaux terre-pleins permettront essentiellement une extension du terminal roulier et la création de nouvelles installations dédiées au trafic transmanche, et seront compatibles avec l'accueil de trafics ferroviaires.

Extension du terminal roulier :

En complément des installations actuelles situées autour du bassin Ravisse, l'aménagement progressif des nouveaux terre-pleins de Calais Port 2015 permettra l'extension des capacités de stockage roulier du port de Calais à l'ouest (ou autres trafics par exemple conteneur-roulier...), en relation avec deux nouveaux postes projetés dans le nouveau bassin.

Par ailleurs, les postes transmanche actuels 5 et 6 qui ne pourront être adaptés aux futures générations de ferries (leur allongement empiéterait sur les espaces de manœuvre de l'avant-port) et les terre-pleins attenants pourront, en fonction de l'évolution des trafics, soit être maintenus en poste transmanche pour navires de 185 m, soit être affectés à d'autres trafics rouliers.

Création d'un nouveau terminal transmanche :

La partie Nord-Est des nouveaux terre-pleins de Calais Port 2015 correspondra aux aires de pré-embarquement du nouveau Terminal transmanche Nord, qui seront aménagées progressivement pour atteindre une superficie de l'ordre d'une trentaine d'hectares pour 4 postes à quai, et un poste lay-by pour l'attente des navires. Le poste lay-by implanté à l'Est du bassin, le long du tronçon Est de la jetée Nord, pourra également recevoir les paquebots de croisière touchant au port de Calais jusqu'à 300 m de long.

Une nouvelle zone publique Fret (contrôles et zone tampon) sera aménagée en entrée de port à l'est du projet.

Les installations du terminal transmanche restent en service (sauf peut-être les postes 5 et 6 reconvertis en postes rouliers).

Dans ce schéma d'exploitation, le port transmanche comprend donc les deux ensembles suivants, reliés entre eux par un axe de desserte Nord-Sud (par exemple de type viaduc) :

- les installations actuelles du terminal transmanche et de la zone de contrôle tourisme existants ;
- au Nord-est : le nouveau terminal et la nouvelle zone de contrôle fret.

L'accès fluvial :

Aujourd'hui le port est desservi par le canal de Calais, qui relie le bassin Carnot (accès par l'écluse de la Batellerie) à l'Aa et ainsi au canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes et au canal du Nord.

La section du canal de Calais comprise entre l'Aa et Coulogne accepte aujourd'hui des convois de 600 à 800 tonnes. Elle est utilisée par les carriers, au départ de Coulogne, pour transporter des marchandises vers le reste de la région et vers l'Ile de France (trafic de 200 000 à 400 000 tonnes ces dernières années)

L'ouverture du canal Seine-Nord permet d'envisager des trafics plus importants (du Calais vers l'Ile de France) qui pourraient justifier une mise à un gabarit, de 1350 tonnes au lieu des 600-800 tonnes actuelles.

La desserte même du port (section Coulogne écluse de la Batellerie) a un gabarit limité aux péniches de 300 tonnes. Les services de Voies Navigables de France (VNF), gestionnaire du réseau pour le compte de l'Etat, ont étudié les possibilités d'amélioration de cette desserte fluviale, sur le plan technique et économique.

Cette étude fait apparaître les éléments suivants :

- un recalibrage du canal de Calais dans son lit actuel entre Coulogne et le Bassin Carnot est devenu impossible étant donné le degré d'urbanisation de l'agglomération calaisienne". Pour mémoire le tirant d'air (hauteur disponible sous pont) est aujourd'hui de 3,6 mètres. L'objectif sur le réseau régional est de 5,25 mètres et tout nouveau pont doit respecter la contrainte de 7 mètres de tirant d'air ;
- à ce jour, les études de marché n'ont pas permis d'identifier les trafics fluviaux potentiels sur le secteur aval du canal de Calais.

L'étude des services de VNF a également porté sur un nouveau tracé fluvial entre Coulogne et le port maritime, contournant la ville par l'est. Le principe d'un tel barreau fluvial était envisagé dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1978. Une analyse sommaire de coût d'un barreau de 10 km conduit à une évaluation de l'ordre de 200 millions d'euros.

A l'heure actuelle, selon VNF, « cette variante d'aménagement visant à terme à donner au projet Calais Port 2015 un hinterland fluvial au gabarit de 1350 tonnes ne trouve pas de rentabilité économique », en l'absence de trafics fluviaux potentiels vers et depuis le port maritime de Calais. Un nouveau barreau fluvial apparaît ainsi comme une option d'aménagement de très long terme, qui se situe hors du programme de Calais Port 2015. En revanche, le trafic sur la section Coulogne-Aa, en lien avec la mise en service du canal Seine-Nord, pourrait atteindre 1 million de tonnes/an d'ici 2020. Des trafics de l'ordre de 2 à 3 millions de tonnes/an garantiraient la rentabilité économique de mise à 1350 tonnes.

L'assainissement du futur port :

Le système d'assainissement prévu dans le cadre du projet Calais Port 2015 répond à trois problématiques :

- La gestion des eaux usées ;
- La gestion des eaux pluviales ;
- Le stockage des Transports de Matières Dangereuses (TMD).

Plusieurs scénarios sont possibles pour assurer le traitement des eaux usées (création de micro-stations d'épuration comme actuellement, création d'une station d'épuration dans l'enceinte portuaire, regroupement et rejet des eaux brutes vers le réseau communautaire...). A ce stade des études, le rejet vers le réseau communautaire est la solution qui apparaît la plus satisfaisante et semble techniquement faisable. Cap Calais le propriétaire de ce réseau a également donné son accord de principe pour un tel raccordement.

Cette solution qui permet de limiter les flux rejetés sera privilégiée par le futur exploitant. A défaut, une solution équivalente en termes d'impacts environnementaux devra être trouvée et mise en œuvre.

Concernant les eaux pluviales, indépendamment des orientations techniques prises pour leur gestion, le traitement principal des eaux pluviales sera basé sur leur décantation permettant de piéger les matières en suspension (MES), support d'une fraction très importante des polluants présents. Il est proposé de retenir un objectif d'abattement de 88% des MES permettant de répondre aux normes de rejets fixées, voire d'aller au-delà, sur la base d'une pluie de référence de 20 à 50 ans. Les systèmes mis en place par le futur exploitant pourront être du type décanteur lamellaire ou bassin de rétention/décantation de dernière génération, équipés de dégrilleurs, de sondes (hydrocarbures, etc.) et feront l'objet d'un suivi régulier. Il n'est pas prévu de mettre en place des systèmes type fossés d'infiltration, bassins de lagunage, etc. ces systèmes nécessitant de trop importantes emprises au sol.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Une attention particulière sera apportée au réseau d'assainissement des zones de stockage des matières dangereuses pour éviter tout risque de pollution et/ou d'accident : mise en place d'un système de récupération des eaux pluviales en circuit fermé, équipé d'un système de rétention correctement dimensionné avec vanne d'isolement, prise d'air et accès pour pompage des effluents.

Par ailleurs, il n'est pas prévu d'assainissement pluvial sur la digue car l'ouvrage n'accueillera aucun trafic routier et aucun stockage.

L'exploitant devra par contrat organiser l'entretien régulier de l'auto surveillance.

Des mesures seront mises en œuvre pour éviter toute pollution des milieux par fuite accidentelle (stockage des produits sur les zones non imperméabilisées du chantier pendant les travaux et à proximité des zones imperméabilisées réduisant ainsi fortement le risque d'infiltration dans les eaux souterraines) .

Digue, perré et contre-jetée :

Plusieurs solutions techniques sont possibles, l'ensemble des propositions formulées par les entreprises sera étudié.

Toutefois, afin de considérer l'impact maximum du chantier, on regardera la solution « type », de digue à talus.

Dans ce cas, la constitution de la digue pourrait être la suivante :

- Tapis de protection de fascines ou de géotextile protégé par des enrochements, constituant la protection de la fondation de l'ouvrage contre les affouillements dus aux courants notamment ; ce tapis pourra atteindre des largeurs de 30-40 m voire davantage (par exemple 70 m à Zeebrugge) dans les parties les plus exposées ;
- Butée de pied en enrochements destinée à maintenir les matériaux structurels de la digue ;
- Noyau de l'ouvrage en tout-venant (matériaux issus de carrière, généralement de 0 à 1 t) ;
- Filtre, destiné à limiter les départs des matériaux du noyau, en enrochements de criblage variable en fonction de la section de l'ouvrage ;
- Carapace réalisée en enrochements naturels ou artificiels (blocs de béton de taille et de forme diverses) en fonction de la section de l'ouvrage et de l'exposition aux houles incidentes. C'est la protection de l'ouvrage face à l'action des houles ;
- Dalle de couronnement en béton destinée, d'une part à protéger la crête de la digue (à « fermer » l'ouvrage) et, d'autre part, à permettre la circulation des véhicules et des personnels d'exploitation et d'entretien ;
- Mur chasse-mer servant de butée aux enrochements du sommet et à la limitation du franchissement des vagues, réalisé en béton.

Bassin et terre-pleins – Dragages et remblais :

Le creusement du bassin sera réalisé par dragage avec refoulement direct par pompe des matériaux à l'arrière des ouvrages de délimitation des terre-pleins, l'eau refoulée étant ensuite remise dans le milieu marin après décantation des matériaux. Les déblais issus de cette opération seront ainsi réemployés pour la réalisation des remblais constitutifs des terre-pleins.

Les analyses de sédiments ont montré que les matériaux issus du dragage de construction du bassin étaient aptes à être réutilisés comme remblais constitutifs des terre-pleins (sables fins à moyens non pollués – les études géotechniques préciseront toutefois les modalités de cette réutilisation).

La solution retenue comporte la création de 90 à 100 hectares de terre-pleins. Sur la base des dernières données bathymétriques disponibles (2010), le volume de déblais est estimé à 6 Mm³, pour un volume de remblais nécessaires à la constitution des terre-pleins globalement équivalent.

Il faut cependant considérer que, compte tenu de l'évolution naturelle des fonds aux abords du port, l'avancement du Ridens de la rade vers la côte entraîne une augmentation prévisionnelle du volume de déblais d'environ 200 000m³ de sédiments par an.

Les volumes de déblais/ remblais extrapolés en 2015 sont donc respectivement de 6 à 7Mm³ de déblais pour 6 à 7Mm³ de remblais. En conséquence et à ce stade, les études montrent la possibilité d'un équilibre entre déblais et remblais.

On considérera donc à titre conservatoire une valeur excédentaire estimée à 800 000 m³ de déblais. Cet excédent pourrait être légèrement réduit en jouant sur la cote d'exploitation des terre-pleins ou encore sur leur superficie dans certaines parties du futur bassin. Les sables excédentaires seront clapés en mer sur la zone d'immersion actuellement utilisée dans le cadre des dragages d'entretien ou mis en dépôt à Wissant.

LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Depuis de nombreuses années, la Région Nord-Pas de Calais s'est engagée dans une démarche volontaire visant à intégrer le développement durable dans l'ensemble de ses projets. Cet engagement se traduit par la mise en place de différents programmes d'action :

- **Agenda 21** : outil de transcription dans la réalité du développement durable, ce plan d'action décrit les secteurs où le développement durable doit s'appliquer. Il formule des recommandations dans des domaines aussi variés que la pollution de l'air, l'assainissement, la gestion des déchets, etc. Conformément à cette politique, des clauses sociales et environnementales sont à intégrer dans les dossiers de consultation des entreprises ;

- **Trame verte et bleue** : sur la base du constat que la perte de la biodiversité provient tant du morcellement du territoire (impossibilité pour les espèces de circuler) que de la superficie d'espaces protégés, ce programme fournit un cadre d'action pour assurer la cohérence des actions entreprises par tous les acteurs en définissant les cœurs de nature et les corridors biologiques à préserver ou à restaurer ;

- **Eco Ports** : la Région adhère à la fondation « Eco Ports » afin d'être appuyée pour la mise en place d'un système de management environnemental portuaire (définition des marges de progrès, indicateurs de suivi, amélioration des actions). L'objectif à terme est l'obtention de la certification PERS (Ports Environmental Review System) pour le port.

La Région mène des actions et projets afin d'améliorer la qualité de l'environnement dans le port de Calais :

- Le Plan déchet des navires ;
- Participation à la démarche Sédimatériaux (mise en place de filières de valorisation durable des matériaux de dragage).

Dans le cadre du projet Calais Port 2015, conformément aux engagements pris et aux programmes d'action mis en place par l'Institution régionale, le respect de l'environnement, la préservation des espèces mais aussi la qualité du cadre de vie des Calaisiens, et particulièrement des riverains du projet, sont des exigences importantes.

Indépendamment de l'existence ou non d'impacts avérés du projet Calais Port 2015, plusieurs préoccupations fortes en matière d'environnement et de cadre de vie ont été identifiées dans les études ou exprimées lors du débat public du projet :

- Le souhait d'un report modal ambitieux ;
- La préservation de la qualité de l'air pour les riverains du port (contribution des ferries ...) ;
- La maîtrise des nuisances sonores et plus particulièrement à proximité de la rocade Est ;
- Le maintien de conditions compatibles avec les activités de pêche et de conchyliculture lors de travaux et de l'exploitation du nouveau port (turbidité, bruit...) ;
- La présence de mammifères marins à proximité du projet (banc du phare de Walde) ;
- La présence d'oiseaux nicheurs et migrateurs et les enjeux liés à leur alimentation (plage sablo-vaseuse à l'Est du port actuel) ;
- Les risques liés au trait de côte et à la submersion marine sur ce littoral particulièrement bas mais non soumis à d'intenses phénomènes d'érosion... ;

Dans le cadre de son étude, la Région Nord-Pas de Calais répond aux exigences environnementales suivantes (liste non exhaustive) :

- Conception d'un port exemplaire en matière de respect de l'environnement, en se plaçant dans une logique de management durable ;
- Limitation des impacts hydro sédimentaires (notamment au vu des enjeux environnementaux à l'est du projet) et optimisation des volumes de déblais et de remblais ;
- Limitation de l'emprise du projet et des travaux sur les milieux naturels, non anthropisés où accueillant des espèces rares ou remarquables, tout en respectant les exigences fonctionnelles du projet ;
- Réduction des besoins de dragage ;
- Intégration des effets du changement climatique et plus particulièrement les hypothèses d'élévation du niveau de la mer et des conditions météo-océaniques ;
- Limitation des impacts sur les milieux naturels, activités humaines et sur le cadre de vie (qualité de l'air, effets des polluants, de particules sur la santé, la biodiversité, ambiance sonore...) ;
- Réduction des perturbations sonores aériennes et sous marines et des vibrations sur les oiseaux, les mammifères marins, les activités de pêche, la qualité du paysage sonore des riverains ;
- Préservation de la qualité de l'eau en phase travaux et exploitation (turbidité, remise en suspension de polluants...) afin de réduire les effets sur les activités de pêche et de conchyliculture situées à proximité et plus largement sur la biodiversité marine (habitats et espèces) ;
- Limitation des perturbations sur le trafic maritime, la plaisance et plus généralement l'exploitation du port.

EMPRISE DU PROJET SUR UN SITE NATURA 2000 – ETUDE D'INCIDENCE ASSOCIEE

En vertu de l'article L.414-4 du Code, les projets de travaux ou d'ouvrages soumis à un régime d'autorisation et susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000, individuellement ou en raison de leurs effets cumulés, et qui doivent, pour cela, faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000 sont, notamment, ceux fixés sur une liste nationale établie par décret.

Les travaux projetés par la Région Nord-Pas de Calais sont soumis à Autorisation au titre des articles L.214-1 à L214-11 (ex « Loi sur l'Eau ») du Code de l'Environnement et doivent faire l'objet d'une étude d'impact au titre des articles L.122-1 et suivants du même code.

Le projet Calais Port 2015 étant localisé à proximité immédiate de périmètres de sites Natura 2000.

Environnement – Espaces naturels :

Un diagnostic de la zone d'étude abordant l'ensemble des thèmes liés à l'environnement global du projet (milieu naturel et physique, paysages, contexte humain, etc.) a été confié au groupement Idra/ Biotope. Ce diagnostic a compris également la réalisation d'inventaires terrestres et marins (benthos, ichtyofaune, plancton) consistant en un recensement de la faune, de la flore et des habitats naturels en présence.

Le projet se situe sur un corridor littoral reliant plusieurs complexes d'espaces naturels remarquables à l'échelle régionale, des dunes littorales du Fort Vert et du Platier d'Oye au complexe de falaises et de pelouses naturelles du Cap Blanc Nez, en passant par les sites Natura 2000 en mer proposés (Cap Gris Nez, Banc des Flandres). Ces espaces naturels accueillent également plusieurs activités humaines : conchyliculture à l'est du Fort Vert, pêche, plaisance, loisirs...

Deux zones d'intérêt environnemental majeur se trouvent à l'est immédiat du projet :

- le littoral à l'est du port de Calais (Fort Vert) caractérisé par une diversité très importante des habitats naturels (prés salés, vasières, herbiers halophiles, slikke, schorre, faciès variés de milieux dunaires, pannes, marais d'eau douce, polders, etc.), de la flore et de la faune (amphibiens oiseaux, mammifères, etc.). Ces milieux (vasières, dunes, estran,...) sont favorables à l'avifaune hivernante, nicheuse ou migratrice, avec plus de 250 espèces recensées.

- au large du Fort Vert dans le secteur du feu de Walden, la partie marnante de l'enracinement du ridens de la Rade (dénommée banc aux phoques), apparaît particulièrement favorable au stationnement des phoques gris et veaux-marins, espèces emblématiques et protégées. Il est à noter que ce banc tend naturellement à se rapprocher de la côte (100 à 200m en 10 ans).

Ces milieux appartiennent à la ZNIEFF « Platier d'Oye et plage du Fort Vert ».

Il est à noter également que les inventaires terrestres ont mis en évidence la présence de plusieurs espèces remarquables et protégées de faune et de flore sur la zone des dunes à l'est de l'Hoverport, située dans l'emprise initiale du projet (voir paragraphe spécifique à ce sujet).

Le cadre de vie :

Le paysage :

A la frontière de trois grands ensembles paysagers, les dunes de la mer du nord, les falaises d'Opale et la plaine maritime (Atlas des Paysages de la Région Nord-Pas de Calais - DIREN), le Calaisis présente une diversité importante de paysages, dont certains particulièrement remarquables : Grand Site national des 2 Caps, dunes et marais de Sangatte, littoral est, arrière-pays agricole, plaine des waterings... Plus localement, le paysage de l'agglomération de Calais est principalement structuré par : les canaux d'eau douce, les infrastructures routières et ferroviaires, la ville ancienne et dense, la mer et le front de mer, le littoral naturel, les installations portuaires et industrielles.

Ces dernières s'organisent sur un vaste espace plat et peu végétalisé ; le paysage se lit horizontalement, ponctué par les éléments verticaux imposants (grues, hangars, silos, ferreries...). Ce secteur offre de larges perspectives sur la mer, le littoral et la ville. A l'est du port, le paysage, formé de grandes plages et de dunes végétalisées, redevient progressivement plus naturel. Les infrastructures portuaires sont visibles depuis le front de mer de Calais et plus précisément au niveau de la jetée ouest où l'on peut observer les allées et venues des bateaux à l'entrée du port. D'autres quartiers de Calais, et notamment le quartier de Calais Nord, sont en relation étroite et donc visuelle avec le domaine portuaire, et plus particulièrement au niveau des voies de circulation.

Le site maritime, les données hydrodynamiques et sédimentaires :

L'espace maritime comporte deux hauts-fonds sableux appartenant au système des bancs des Flandres : les Ridens de Calais et de la Rade. D'orientation globalement parallèle à la côte, le Ridens de la Rade délimite le nord du chenal d'accès au port de Calais et se rattache à la côte au niveau de la pointe de Walde à l'Est du port de Calais (banc aux phoques).

Cette formation sédimentaire évolue au cours du temps, principalement sous l'action des agents naturels (courants, houles, vents). Les évolutions des fonds marins et du rivage aux abords de Calais montrent que la zone d'étude est particulièrement dynamique d'un point de vue hydro sédimentaire.

Depuis quelques années, le développement du Ridens de la Rade s'accompagne d'un fort exhaussement des fonds au niveau de son enracinement à l'est du port. Ce phénomène a favorisé, par dissipation de l'énergie des houles, la protection et l'engraissement du littoral situé à l'est de la zone portuaire.

Le site est particulièrement exposé aux houles, provenant notamment de la Manche et de la Mer du Nord et connaît de forts courants (pouvant atteindre 1 à 1,5 m/s voire davantage).

A Calais, les courbes de marée sont dissymétriques, le montant étant plus court que le perdant d'environ deux heures. La basse mer (BM) se situe environ 5 heures avant la pleine mer (PM). Au niveau de Calais, le marnage varie autour de 6,3 m pour une marée de coefficient de 95, de 5,3 m pour une marée de coefficient de 70 et de 3,8 m pour une marée de coefficient de 45. Les phénomènes de marée sont également soumis aux phénomènes de surcote (effets du vent, effets de la pression atmosphérique ...) qui peuvent amplifier ou diminuer l'amplitude du marnage.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Le contexte géologique :

Le contexte géologique est composé de deux formations principales :

- Les sables flandriens constituant les dépôts les plus superficiels, correspondant aux formations déposées au quaternaire en zone côtière (matériaux potentiellement liquéfiables)
- En dessous des sables, un substratum en argile des Flandres dont le toit se situe entre les cotes -18,80 et -22,20 CM.

Plusieurs investigations préliminaires ont été réalisées : vibro-carottages sur 6 m de profondeur, analyses de sédiments, essais au pénétromètre statique (8 m de profondeur)...

En complément, une campagne de sondages profonds en mer (carottages, sondages pressiométriques, pénétromètres statiques) est en cours à partir d'une plateforme nautique.

Par ailleurs, comme toutes les zones littorales de la Mer du Nord, le site est potentiellement marqué par la présence d'engins de guerre non explosés. Une campagne de reconnaissance préalable de magnétoscopie et de sonar latéral a été réalisée. Elle indique plusieurs résonances magnétiques mais également la présence de câbles et de gros objets divers dans la zone d'étude. Une épave (se trouvant dans l'emprise de la future digue et qui sera vraisemblablement à renflouer dans le cadre du projet) a été également identifiée au Nord-est, couvrant une superficie de 22,8 mètres x 7,1 mètres. Enfin, des levés bathymétriques réguliers sont réalisés en régie pour assurer un suivi des évolutions des fonds sur le site du projet et sur ses environs.

Les activités du port de Calais :

Le trafic transmanche constitue 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 directs, indirects et induits.

L'exploitation et la maintenance du port génère de très nombreux emplois : Région, CCI, compagnies maritimes, police aux frontières, douanes, et entreprises de manutention, consignation et transit.

Le transmanche en 2010 :

Le trafic transmanche occupe une place prépondérante dans l'activité du port de Calais. C'est un enjeu fort non seulement pour le port mais aussi pour la ville de Calais, la Région et la liaison entre le continent et le Royaume Uni.

Le commerce conventionnel en 2010 :

Les trafics conventionnels de marchandises représentent des tonnages moindres. Ils sont, toutefois, générateurs d'une activité économique locale importante, par les emplois portuaires qu'ils génèrent (dockers, grutiers, services portuaires, ...) et par la présence d'industries utilisatrices : Alcatel, Huntsman-Tioxide...

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Le port de Calais accueille également un important trafic de voitures neuves. En 2010, près de 124 000 véhicules neufs ont transité par le port, principalement à l'export.

Les autres activités :

Le port de Calais accueille également une flotte de pêche qui se compose de 9 fileyeurs, soit une quarantaine de salariés.

Ces artisans pêcheurs travaillent en zone côtière où ils pêchent la sole et le cabillaud en fonction des saisons.

L'écoulement de leur pêche se fait par vente directe aux clients. Plus à l'Est de Calais sur les communes de Marck et Oye- Plage, trois entreprises pratiquent la mytiliculture avec une vente directe des moules aux particuliers et aux restaurateurs

Le port de plaisance, situé à proximité du centre-ville, dispose d'environ 260 anneaux au bassin ouest et d'une cinquantaine de places au bassin du Paradis.

Deux entreprises représentent sur le Calais la construction et la réparation navales : SOCARENAM est un acteur reconnu au niveau national et ROGLIANO. Les deux entreprises offrent leurs services aux compagnies maritimes locales, essentiellement pour les interventions s'effectuant à bord des navires.

Autres activités autour du port :

La zone industrielle des Dunes à proximité du port accueille plusieurs entreprises importantes : Alcatel, Tioxide, Ucar-Graflex.

Les activités humaines à Calais sont également centrées sur le tourisme et les loisirs qui dépendent pour beaucoup de la présence de la mer et du littoral (plage, plaisance, pêche, chasse, observations ornithologiques, randonnées, plongée...) et des aspects culturels de la ville (monuments historiques, musées, gastronomie...). Ces activités attirent chaque année de nombreux touristes étrangers et plus particulièrement des Britanniques et des Belges en raison de leur proximité géographique.

Les retombées du port de Calais en matière d'activités de commerce et d'hôtellerie sont importantes.

Les nuisances et risques technologiques :

Les émissions de polluants atmosphériques sont globalement en baisse dans la région.

A l'échelle du Calais, les teneurs moyennes annuelles des principaux polluants sont généralement en deçà des objectifs pour la santé humaine. A noter cependant ponctuellement des dépassements de seuils (particules en suspension et les métaux lourds dont les valeurs dépassent parfois les normes et déclenchent des procédures d'alerte).

Parallèlement aux tendances observées au niveau régional, les émissions locales de polluants atmosphériques proviennent des industries (SO₂, particules en suspension...), du trafic routier et maritime (NO_x, métaux lourds, SO₂...), chauffage résidentiel (NO_x, CO...) et les conditions climatiques (particules en suspension).

A proximité immédiate du port, les navires en escale ont une influence sur la qualité de l'air (SO₂, NO_x...) et donc sur le cadre de vie des habitations les plus proches. Dans des conditions favorables de vents, les polluants sont en revanche essentiellement dispersés vers la mer

Les principaux axes routiers desservant Calais sont des autoroutes (A 16, A 26) et la rocade Est vers le port. Ces axes sont utilisés majoritairement pour les trafics « locaux » (trafic industriel interurbain, trajets domicile-travail) et dans une moindre mesure pour les trafics portuaires (embarquements/débarquements de véhicules des ferries). Bien que globalement les trafics soient intenses avec des périodes de pointe généralement en semaine, les capacités maximales des voies d'accès ne sont pas atteintes d'après la Direction Interdépartementale des Routes (D.I.R.) Nord.

Le bruit constitue une autre source de nuisance significative sur le Calaisis qui accueille de nombreuses infrastructures de transports (voies ferrées, autoroute, port...). A proximité du port, les niveaux sonores sont bien inférieurs aux seuils réglementaires. Le paysage sonore aux abords de la rocade Est, est moins satisfaisant mais respecte les seuils réglementaires.

En raison de la présence d'industries SEVESO et de la faible altitude des zones arrière-littorales le Calaisis est exposé aux risques technologiques et naturels (inondation et submersion marine). Des Plans de Prévention des Risques (P.P.R.) sont actuellement en cours d'élaboration.

DESTRUCTION D'ESPECES PROTEGEES

En l'état actuel du projet d'extension proposé, l'aménagement du port de Calais induirait, par son emprise, la destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées. Au regard des inventaires conduits, cela concerne :

- une espèce végétale protégée au niveau national : l'Elyme des sables (*Leymus arenarius*),
- plusieurs espèces d'oiseaux nicheurs protégées nationalement,
- plusieurs espèces d'oiseaux migrateurs et hivernants protégées nationalement, qui utilisent les emprises du projet et ses alentours pour se reposer et s'alimenter.

Les autorisations de destruction d'espèces protégées présentent toutes un caractère exceptionnel, puisque l'interdiction est la règle (Code de l'Environnement, Art. L.411-1). L'autorisation de destruction ou de capture d'espèce animales et de destruction ou de prélèvement d'espèces végétales protégées ne peut être accordée à titre dérogatoire, qu'à la double condition qu'aucune autre solution satisfaisante n'existe et qu'elle ne nuise pas au maintien des populations d'espèces protégées.

EFFETS SUR LE CADRE PAYSAGER

L'intégration dans le paysage et les aspects esthétiques :

Le port est la porte d'entrée de la région et du territoire sur le continent et en constitue une vitrine. La conception tiendra donc compte des aspects esthétiques et cherchera à soigner le design.

Le port de Calais se situe à proximité de sites reconnus en termes de paysage (site des Caps, platier d'Oye) attirant un grand nombre de touristes et de promeneurs. La plage de Calais est également un lieu très fréquenté. L'insertion du projet dans le paysage sera examinée avec soin.

Le projet n'aura pas plus d'impact sur le paysage que le port actuel, que ce soit en phase travaux ou en exploitation. Les incidences sont donc considérées comme négligeables.

EFFETS SUR LA QUALITE DES EAUX SOUTERRAINES

En phase chantier :

Pendant la durée du chantier, seule l'eau douce correspondant aux besoins alimentaires et sanitaires et à certains travaux sera consommée. Il n'y aura pas de besoin en eau de mer.

Le chantier suppose la mise en place d'une base de vie pour le personnel de chantier. Cette base de vie sera composée de bungalows, comprenant des bureaux, salles de réunion, sanitaires...

Les besoins en eau sont estimés à environ 1000 litres par jour (base de 500 personnes), ce qui à l'échelle des consommations de la ville de Calais apparaît négligeable. L'impact est donc considéré comme nul.

Les eaux usées, les eaux de lavage des véhicules ainsi que les eaux pluviales (potentiellement polluées par des hydrocarbures), peuvent être à l'origine de pollutions accidentelles du milieu et plus particulièrement des eaux souterraines. L'impact de ces risques est évalué comme faible.

Afin de réduire ces risques et impacts à un niveau négligeable, diverses mesures seront proposées dont le pompage des effluents, la collecte et le traitement des eaux pluviales (chapitre 6, mesure 07).

En phase d'exploitation :

En raison de l'augmentation prévue du trafic et du nombre de personnes travaillant sur le site, les consommations d'eau du futur port devraient être supérieures à la situation actuelle. Au regard de la population calaisienne (100 000 hab.), les 15 300 000 passagers du trafic transmanche à horizon 2040 représentent une part non négligeable de la demande en eau. L'impact du projet sur la ressource en eau sera donc modéré.

Compte tenu des modes de traitement actuellement mis en place (micro-stations et station d'épuration), l'impact de la pollution potentielle du milieu par les eaux usées du port et des navires en escale est considéré comme faible.

De plus l'exploitant du futur port devra respecter des normes de rejet permettant de réduire ces impacts à un niveau négligeable (chapitre 6, mesure 07 en exploitation). Un raccordement du port à la station d'épuration de la l'agglomération du calais est envisagé.

Par ailleurs, il est important de souligner que le projet ne sera pas générateur d'implantation industrielle mais uniquement dédié aux activités de logistique, de fret et de transport de personnes en relation avec le trafic maritime. Les impacts sur la qualité des eaux souterraines en phase d'exploitation se limiteront donc au ruissellement des eaux pluviales (ou éventuellement d'épandage accidentel) pouvant potentiellement contenir des hydrocarbures ou des substances dangereuses. Des mesures spécifiques à ces problématiques (système de traitement des eaux pluviales, mise à jour du « Plan Matières Dangereuses ») permettront de réduire les impacts à un niveau négligeable.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

EFFETS SUR LA QUALITE DES EAUX LITTORALES
--

En phase chantier :

- Impacts du projet Calais Port 2015

Durant la phase chantier, les eaux littorales pourront être impactées essentiellement lors des phases de dragage des sédiments en place, de remblaiement des terre-pleins et de clapage des sables excédentaires.

Pour les dragages, les mouvements de brassage et d'agitation sont à l'origine de remises en suspension dans des proportions relativement faibles et souvent restreintes à la proximité de l'outil. Les impacts potentiels liés à la remise en suspension des sédiments (diminution de l'activité photosynthétique, perturbation des espèces, etc.) seront faibles. En effet, les analyses physico-chimiques menées dans le cadre du projet ont montré que les matériaux en place sont des sables moyens et propres (exempts de pollution) comportant une faible proportion de fines (vase). Ainsi, compte tenu de ces éléments, les incidences des opérations de dragage sur la qualité des eaux littorales seront limitées et temporaires.

Les sédiments dragués lors des travaux de creusement du bassin seront utilisés dans le cadre du chantier pour les remblais des terre-pleins. Ces remblaiements se feront par refoulement des sables dragués derrière les ouvrages de délimitation des terre-pleins (perrés et quais). Par conséquent, ces opérations n'auront pas d'incidences sur la qualité des eaux littorales, hormis refoulement accidentel en dehors des limites des terre-pleins.

L'impact est considéré comme négligeable sur la qualité des eaux littorales.

Les retours d'eau se font dans les bassins du port. Ils peuvent contenir des éléments fins polluants qui se retrouveront en suspension dans le milieu aquatique. Ils doivent faire l'objet d'une attention particulière et de prescriptions de critères qualitatifs par Arrêté Préfectoral.

En outre, il convient de préciser que ces opérations, en fonction du planning des travaux et des moyens des entreprises de travaux, pourront se réaliser en tout ou partie à l'abri de la nouvelle jetée et que les impacts sur les eaux littorales pourraient s'en trouver encore réduits.

Bien que l'atteinte d'un équilibre entre le volume de déblais et le volume de remblais soit l'un des objectifs du maître d'ouvrage, la progression naturelle du Ridens de la Rade vers la côte va générer un excédent de sable d'environ 800.000 m³. Il est prévu de claper ces excédents sur la zone d'immersion du port de Calais. L'impact de l'immersion de ces sables sur la qualité des eaux littorales a fait l'objet de modélisations numériques qui ont montré que les clapages des sables excédentaires n'auront qu'une incidence temporaire et de faible importance.

Compte tenu de la faible proportion de vase, le panache turbide se développe peu et présente des niveaux de turbidité faibles (dans la gamme des turbidités naturelles ou de tempêtes). Par ailleurs, le panache n'atteint que très ponctuellement le littoral mais en aucun cas les zones sensibles et les zones mytilicoles. Compte tenu de ces résultats, les clapages des sables excédentaires n'auront qu'une incidence temporaire et de faible importance.

Il convient également de noter que la Région entend mettre à disposition ces sables en vue d'opérations de rechargement de plage par exemple (par exemple à Wissant). Dans ce cas le volume de matériaux à claper s'en trouverait réduit tout comme les impacts pressentis.

CONTEXTE BIOLOGIQUE MARIN

En phase chantier :

Les impacts cumulés du projet en phase travaux sur le compartiment biologique marin prennent plusieurs aspects selon les peuplements concernés.

Dans les zones remblayées (création des terre-pleins), la destruction des peuplements benthiques pendant la durée des opérations sera effective et durable. Globalement, l'impact des remblais et de la construction peut être estimé moyen, dans la mesure où la destruction des peuplements benthiques sera très limitée spatialement et ne concernera que des habitats très communs sur le littoral calaisien.

Par ailleurs, les clapages des sables excédentaires entraîneront une destruction temporaire des peuplements benthiques sur la zone d'immersion. Ces zones seront rapidement recolonisées par des espèces opportunistes.

Les impacts du dragage du bassin et de l'immersion du sable excédentaire via l'augmentation de la turbidité et de la teneur en oxygène sur la population planctonique seront mineurs et de court terme puisque limités dans le temps et l'espace autour de la zone restreinte du projet (augmentation locale de la turbidité au sein d'un milieu dispersif et déjà turbide).

Pour les poissons, capables de se déplacer vers d'autres secteurs propices en attente d'un retour à la normale, les perturbations liées au chantier (turbidité, bruit sous-marin, immersion) ne devraient engendrer qu'un impact faible et temporaire. De plus, les risques de bioaccumulation sont négligeables puisque les sédiments (vases et sables) dragués présentent un score de risque faible ou négligeable.

Les nuisances sonores et les vibrations provoquées par les travaux maritimes perturberont la tranquillité des mammifères marins présents à proximité de la zone du projet. En l'absence d'éléments sur l'intensité sonore des travaux d'une jetée, le raisonnement se base sur une hypothèse de très forte intensité sonore (cas du pilonnage pour la construction d'éoliennes offshore). Les connaissances sur ce type de travaux d'éoliennes offshore et sur les influences des sons sur les espèces (RICHARDSON et al. 1995), permettent de conclure à un niveau de sensibilité des mammifères marins jugé comme moyen à 1 km de la source (éviter la zone, mais pas d'impact sur la santé des individus).

Etant donnée la distance plus importante entre la zone de projet et le banc aux phoques (2 km), les niveaux sonores a priori inférieurs émis par la construction d'une jetée (dépôt de rochers dans l'eau) et la fréquentation du secteur par les mammifères, l'impact des travaux est considéré comme modéré à fort, temporaire et réversible.

Des mesures spécifiques seront proposées dans le chapitre suivant pour réduire ces impacts (phasage des travaux).

En phase d'exploitation :

La fin des travaux devrait voir un retour à la normale de la situation pour l'ensemble du compartiment biologique marin. Le fonctionnement du nouveau port ne devrait pas avoir plus d'impact que celui du port actuel, aussi bien en termes de trafic maritime (similaire à l'actuel compte tenu de l'augmentation de la taille des navires) que de travaux d'entretien.

Toutefois, les incidences indirectes du projet sur la dynamique hydro sédimentaire pourront avoir des répercussions sur la fréquentation de la zone par les poissons démersaux et supra benthiques ainsi que par les mammifères marins dont le banc reposoir principal dans cette zone sera affecté. Ces impacts seront permanents, faibles pour les poissons pouvant se déplacer vers d'autres zones. Pour les mammifères au contraire, l'isolement du banc aux phoques par rapport à l'estran devrait être maintenu plus longtemps en situation de projet que dans la configuration actuelle du port. Ce banc de sable devrait également s'étendre davantage sur sa partie nord et ouest permettant le maintien et l'augmentation des zones d'alimentation et de repos des mammifères marins. De ce fait l'impact en phase d'exploitation est considéré comme neutre, voire positif.

- Impacts de l'exploitation de la nouvelle conduite de Tioxide

La présence physique des ouvrages de rejet des effluents au niveau de l'estran et des petits fonds ne pourra induire d'effet (positif ou négatif) à l'égard des populations benthiques en raison du caractère enterré de la conduite. Seule l'extrémité de la conduite (non enfouie) pourra être utilisée comme support par certaines espèces fixées.

Un effet au niveau du rejet est également à attendre du fait de la diffusion d'effluents à caractère biocide. L'apport d'acide sulfurique dans le milieu marin provoquera donc théoriquement (par analogie) une mortalité de la population benthique et planctonique à proximité du rejet.

Pour les peuplements planctoniques, cet effet direct et pérenne sera cependant imperceptible en regard de l'irrégularité du rejet, de la modeste concentration des effluents, de la capacité naturelle de dispersion du milieu et de la biomasse planctonique présente à l'échelle de la partie Orientale de la Manche.

Pour les peuplements benthiques comme pour la ressource halieutique, cet effet direct, quantitativement difficilement appréciable mais vraisemblablement imperceptible du fait de la relative faible concentration prévue au rejet, des conditions hydrodynamiques du milieu récepteur, des qualités de résistance des organismes et particulièrement en raison du temps nécessaire à l'effluent pour rejoindre la masse d'eau littorale (temps favorisant la décomposition de l'acide sulfurique), sera également pérenne car directement lié à l'activité. A ce sujet, l'étude de Dewarumez et Spilmont (2010) portant sur le suivi des peuplements macro benthiques de la zone de rejet de Tioxide-Calais indique une vraisemblable absence d'impact de l'effluent sur le développement de ces peuplements, notamment *Saccocirrus papillocercus* récolté à proximité du point de rejet.

En ce qui concerne les mammifères marins, hormis la probabilité, extrêmement faible, que des individus fréquentent une zone plurimétrique autour de la gueule de la conduite en période de rejet et subissent ainsi des lésions épidermiques dues aux attaques acides, on ne peut légitimement conclure à un quelconque effet direct sur les mammifères marins. Du point de vue des effets indirects, les réflexions portant sur les populations benthiques et pélagiques indiquent des impacts modestes, sinon imperceptibles. Les ressources alimentaires locales des mammifères ne sauraient donc être affectées par l'ouvrage en fonctionnement. On peut cependant, d'une manière globale, affirmer qu'en dépit d'une dilution rapide de l'effluent dans le milieu récepteur, ces effluents contribuent à dégrader progressivement (bien qu'imperceptiblement) la qualité de l'eau marine et par effet de levier, génèrent un effet indirect (lui-même autant progressif qu'imperceptible) sur ces espèces (et/mais cette assertion est valable pour l'ensemble des organismes marins).

Compte tenu des travaux la commission propose une campagne d'analyses au point de rejet dans le milieu marin, dans le cadre de suivi de l'exploitation de la société Tioxide Europe SAS produit de l'oxyde de titane dans son usine localisée à Calais.

Le nouveau bassin nord et la digue de protection :

Le nouveau bassin, d'une superficie de 110 ha, sera accessible depuis le chenal existant par un chenal extérieur d'environ 700 mètres de long.

Le bassin est adapté à l'accueil de l'ensemble des navires de projet. Il dispose de cercles d'évitage suffisants pour permettre les manœuvres des navires dans de bonnes conditions, dans l'avant-port (550 m) et à proximité des différents postes (360 m). Il est prévu la création de 90 à 100 ha de terre-pleins.

Afin de protéger efficacement le bassin des houles d'ouest et limiter ainsi l'agitation résiduelle, différents ouvrages sont prévus :

- une contre jetée, à l'abri duquel est implanté le port de service,
- un talus d'amortissement pour atténuer l'énergie des houles, à l'ouest de la contre-jetée,
- un tenon intérieur, le long d'un poste transmanche, assurant la protection des postes transmanche.

Les cotes fonctionnelles minimales sont les suivantes :

Le chenal d'accès, la passe d'entrée et l'avant-port seront ultérieurement approfondissables à la cote fonctionnelle d'exploitation – 13 CM- côte marine- (en fonction des besoins futurs en tirant d'eau des navires fréquentant le port de Calais).

Impacts sur la zone inondable et la nappe phréatique :

L'absence de données précises sur les zones inondables, la nappe phréatique, et leur localisation rend difficile la détermination des impacts dans ce domaine. Toutefois, il s'agit d'un impact non négligeable et dont l'ampleur du projet conduise à faire des travaux en zone inondable. Les éléments suivants concernant les impacts peuvent être dégagés :

- inondation par remontée de nappe ;
- risques de pollution de la nappe phréatique ;
- rabattage de la nappe (présente à faible profondeur) en phase travaux.

MESURES VISANT A LIMITER LES RISQUES DE POLLUTION DANS LES MILIEUX ADJACENTS

Pour parer au risque de pollution accidentelle des sols et des eaux souterraines, la Région s'engage à demander aux entreprises de travaux de tout mettre en œuvre pour que les fuites potentielles fassent l'objet d'une attention particulière.

Les points suivants détaillent les différentes mesures que pourront prendre les entreprises de travaux pour limiter les impacts sur la qualité des sols et de l'eau souterraine selon la nature des rejets potentiellement nuisibles :

- ✚ aucun produit (huiles, hydrocarbures, ...) ne sera stocké sur les zones non imperméabilisées du chantier. Il en est de même pour l'approvisionnement en carburant des engins mobiles ;
- ✚ les aires de stockage et de transit des déchets résultant du chantier seront aménagées de manière à éviter toute pollution des eaux souterraines ;
- ✚ les eaux usées et les effluents des toilettes chimiques pourront être pompés par une société spécialisée pour être traités comme déchets en station d'épuration urbaine extérieure ;
- ✚ les eaux de lavage et de décrottage des véhicules de chantier, collectées sur une zone imperméabilisée, pourront transiter par une installation de traitement (décanteur et séparateur à hydrocarbures) et être stockées dans une cuve pour réutilisation. Les boues pourraient alors être pompées par une société spécialisée pour être traitées à l'extérieur du chantier en tant que déchets ;
- ✚ concernant les eaux pluviales, la zone de stockage des engins pourrait être connectée à un débourbeur séparateur à hydrocarbures de classe 1, muni d'un analyseur permettant de mesurer les concentrations en matière en suspension et en hydrocarbures totaux (HCT). Les eaux pourraient ensuite être stockées dans un bassin d'orage étanche pour évaporation.

Si malgré les précautions prises par les entreprises, un déversement venait à se produire, une procédure réalisée par ces entreprises et agréée par le maître d'ouvrage précisera les mesures à prendre pour limiter les pollutions des sols et des eaux souterraines et traiter les conséquences de l'épandage. Cette procédure comprendrait la liste des situations d'urgence et les fiches réflexes associées.

L'objectif est ici d'imposer aux entreprises qui seront en charge des travaux des mesures générales de respect de l'environnement afin d'éviter toute pollution des milieux et plus spécifiquement des eaux souterraines ou littorales. Cette mesure vise notamment à limiter les incidences indirectes potentielles liées à la pollution des milieux adjacents, par ruissellement d'eaux polluées notamment. Cette mesure s'intègre dans une démarche générale de chantier respectant l'environnement au sens large. Elle est d'autant plus nécessaire qu'une zone sensible écologiquement est présente en bordure du chantier (dune de l'Hoverport).

**MESURES POUR ASSURER DES PRATIQUES ENVIRONNEMENTALES SUR LE
CHANTIER**

Enjeu environnemental et principales exigences :

Les exigences en matière d'environnement découlent des textes réglementaires (Code de l'Environnement, etc...). La présente étude d'impact a également permis de définir des exigences particulières. Les aspects suivants seront particulièrement surveillés :

- ✚ Installations de chantier ;
- ✚ Zones d'entretien et de stockage de produits polluants ;
- ✚ Assainissement provisoire et rejets d'eaux ;
- ✚ Plan de circulation, accès ;
- ✚ Limitation des nuisances aux riverains ;
- ✚ Remise en état des lieux / banque de graines ;
- ✚ Préservation de la faune et de la flore ;
- ✚ Déchets ;
- ✚ Dragages, remblais et immersions (méthode de dragage, estimation des volumes dragués, remblayés ou clapés, localisation des dragages et des clapages, plan assurance qualité précisant les modalités des opérations de dragages, remblais et immersions, ...).

Intégration de la qualité environnementale dans les pièces contractuelles :

Des demandes spécifiques concernant l'environnement seront intégrées dans les documents contractuels de la consultation pour inciter les entreprises à faire évoluer leurs pratiques afin d'améliorer la gestion environnementale des chantiers. Le maître d'ouvrage ajoutera un critère de « mieux-disant environnemental » pour le jugement des offres.

Afin que les entreprises respectent ces prescriptions, un coordinateur environnemental assurera un suivi spécifique de la satisfaction des exigences environnementales formulées dans l'appel d'offres. Un comité de suivi sera constitué avant le démarrage des travaux. Il se réunira périodiquement autour des thèmes de la qualité environnementale. Les entreprises seront tenues d'y assister.

Les entreprises devront proposer des solutions techniques respectant les exigences contractuelles et optimiser sa démarche (intégration de la Qualité Environnementale dans la démarche qualité). Elles devront sensibiliser et former le personnel de chantier pour obtenir un chantier à faibles nuisances, et désigner un référent environnement, interlocuteur privilégié du coordinateur environnemental missionné par le maître d'ouvrage. Les référents environnement pourront bénéficier de l'appui de l'ingénieur écologue pour concevoir et réaliser les tâches liées aux exigences environnementales.

**MESURES VISANT A LIMITER LES RISQUES DE POLLUTION DANS LES MILIEUX
ADJACENTS**
Eaux usées :

Pour répondre aux objectifs, diverses solutions s'offrent à l'exploitant, telles qu'un système de traitement des eaux usées brutes issues des blocs sanitaires qui évitera tout rejet aqueux dans le milieu marin. Ces eaux pourront par exemple être regroupées et rejetées dans le réseau de l'agglomération du Calais. La station d'épuration de l'agglomération du Calais est en mesure de recevoir l'ensemble des eaux usées du port de Calais, extension incluse.

Eaux pluviales :

Des systèmes techniques permettent de respecter les normes de rejets attendues. A titre d'exemple, l'exploitant pourrait mettre en place un décanteur lamellaire correctement dimensionné pour traiter les eaux pluviales. Ce décanteur pourra être complété par un système de dégrillage automatisé à extraction de déchets en amont de l'ouvrage de décantation.

Sur les zones de circulation ou de stockage d'automobiles, les eaux pluviales ne pouvant être exemptes de toutes traces d'hydrocarbures, une cloison siphonée et des détecteurs de niveau avec télétransmission d'une information conduisant au pompage de ces hydrocarbures pourront être installés.

Afin d'atteindre les objectifs fixés, l'ouvrage de traitement des eaux pluviales qui pourra être installé par l'exploitant permettra également le confinement et le pompage de liquide dilué ou non issu d'un déversement accidentel.

Actuellement, les ouvrages de traitement des eaux pluviales au port de Calais permettent de confiner 30 m³ d'hydrocarbures. Cette capacité de stockage étant suffisante, elle pourrait être maintenue.

Les polluants miscibles ou non à l'eau, mais plus denses que l'eau, pourront automatiquement être confinés dans des volumes supérieurs à 30 m³ dans la mesure où une vanne de confinement en sortie de l'ouvrage de décantation sera mise en place. Ainsi, la totalité de la capacité volumique de l'ouvrage de décantation pourra être mobilisée.

Les modes de gestion des eaux qui seront mis en place par l'exploitant seront compatibles avec les objectifs du SDAGE et de la Directive Cadre sur l'Eau.

Impacts résiduels sur les organismes marins :

La mesure 01 permettant la préservation d'une surface de 6 ha d'habitats benthiques, cela assure également une réduction des effets du projet sur les organismes benthiques qui vivent dans le sédiment. L'impact, estimé comme fort initialement en raison des effets importants du projet sur la dynamique hydro sédimentaire, évolue vers un effet nettement plus faible.

L'impact résiduel sur le benthos est jugé comme faible après la mise en place de la mesure 01.

Concernant les poissons, le phasage des travaux a été pensé afin de minimiser le dérangement sur les espèces pélagiques. Les individus présents au début des travaux fuiront la zone le temps du chantier pour ensuite recoloniser la zone.

L'impact résiduel sur les poissons est jugé comme négligeable après la mise en place de la mesure 02.

Impacts résiduels sur les mammifères marins :

Sur l'aire d'étude, les trois principales espèces de Mammifères marins présentes sont le Phoque veau-marin, le Phoque gris et le Marsouin commun.

Les deux espèces de Phoques utilisent le banc du Phare de Walde, situé à moins de 2 km à l'est de la zone de projet, pour leur stationnement. Le site est également utilisé pour la reproduction de ces deux espèces depuis les années 2000.

Le Marsouin commun utilise le milieu marin proche principalement pour son alimentation, sa reproduction localement restant à confirmer.

Les impacts résiduels du projet sur les mammifères marins seront principalement indirects :

- ✚ En phase de travaux : dérangements induits par les vibrations et par le bruit (sous-marin), le passage des engins (bateaux, barges, véhicules) et augmentation de la turbidité due aux opérations de dragage.
- ✚ En phase d'exploitation : modifications hydro-sédimentaires causées par la nouvelle digue et influençant l'évolution du banc aux Phoques et plus généralement de l'estran.

En ce qui concerne les dérangements induits par le bruit la stratégie de limitation des dérangements liés au chantier vis-à-vis des Mammifères marins, via la mesure 02 visant à phaser les travaux selon la période de sensibilité des mammifères marins, devrait permettre de garantir une minimisation de l'impact sur ce groupe biologique.

L'importance de l'impact avant la mise en place de cette mesure est considéré comme modéré. En effet en se basant sur une hypothèse de très forte intensité sonore (cas du piling pour la construction d'éoliennes offshore), le niveau de sensibilité des mammifères marins est jugé comme moyen à 1 km de la source. Etant donnée la distance plus importante entre la zone de projet et le banc aux Phoques (2 km), et les niveaux sonores inférieurs émis par le dépôt de rochers dans l'eau, la sensibilité acoustique des espèces vis-à-vis des travaux peut être considérée comme modérée.

Les dérangements induits par le trafic maritime ne sont pas jugés importants au regard du dérangement déjà existant sur la zone et du fait que le projet n'impliquera pas une augmentation du nombre de bateau (augmentation de la taille).

L'augmentation de la turbidité pourrait être à l'origine d'une moindre disponibilité locale en ressources alimentaires des mammifères, les poissons pélagiques pouvant en effet fuir les zones très turbides et être localement moins abondants. L'impact lié à l'augmentation de la turbidité sera cependant temporaire, en phase de chantier et d'exploitation. De plus, étant donnée la capacité des mammifères marins à se déplacer pour rechercher leur nourriture, cela ne devrait pas altérer de manière importante leurs modes d'alimentation.

Concernant l'impact indirect lié aux modifications hydro-sédimentaires, l'optimisation du plan masse vis-à-vis des contraintes écologiques et notamment l'optimisation de la forme de la digue, permet d'aboutir à un impact nul voire positif sur l'évolution du banc aux Phoques liée aux modifications hydro-sédimentaires. Le banc aux Phoques poursuivra sa progression vers l'ouest et son expansion vers le nord et sa migration vers la côte sera ralentie.

Ces évolutions pourraient entraîner une augmentation des surfaces de sables utilisées par les Phoques comme sites de stationnement et de reproduction. L'impact indirect du projet lié aux modifications hydro-sédimentaires sera donc positif.

METHODE D'ANALYSE DE LA QUALITE DES EAUX DANS LA ZONE DU PROJET

Hydrologie :

La salinité et la température sont mesurées en continu sur toute la colonne d'eau à l'aide d'une bathysonde (Seabird CTD SBE 25). La lumière transmise dans la colonne d'eau est déterminée par un capteur de transmission fixé sur la bathysonde et donnant des profils verticaux continus. Un profil des concentrations en oxygène dissous est réalisé à partir d'un capteur optique (optode RDO « *In Situ* »). La profondeur du point de prélèvement est relevée par le sondeur du bateau.

Paramètres chimiques des eaux :

Les prélèvements d'eau sont effectués à l'aide d'une bouteille NISKIN de 8L en surface (3m de profondeur) et en avant du bateau afin de limiter les sources de contamination. Les flacons destinés à contenir les échantillons sont rincés (bouchés) 3 fois avec l'échantillon d'eau prélevé. Des mesures de sels minéraux azotés (Nitrate, Nitrite, Ammonium) ainsi que des mesures des concentrations en ortho phosphates et en silicates sont effectués à chaque station de prélèvement. L'urée est également dosée comme indicateur de l'azote organique dissous ainsi que la teneur en Carbone Organique Dissous (COD) comme témoin de l'accumulation de la matière organique résultant des blooms phytoplanctoniques et/ou des apports terrestres. Les méthodes de prélèvement et d'analyse de ces différents paramètres sont présentées brièvement ci-dessous et suivent les recommandations de « Hydrologie des écosystèmes marins, paramètres et analyses » (Aminot et Kérouel, 2004). Les nitrates, nitrites, orthophosphates et silicates sont mesurés selon une méthode colorimétrique semi-automatique (Tréguer & LeCorre, 1971 repris dans Aminot & Kérouel 2004) par l'Autoanalyseur Alliance. Pour l'Ammonium la méthode colorimétrique manuelle de Koroleff (1969) est mise en oeuvre. La concentration en urée est estimée par une méthode manuelle de mesure au diacetylmonoxyme (Aminot & Kerouel, 2004). Le Carbone Organique Dissous est dosé au moyen d'un Analyseur de Carbone de type TOC Analyser (Shimadzu) par oxydation catalytique à haute température (HTCO, Cauwet 1994), après pré-filtration sur filtres calcinés GF/F.

Phytoplancton :

Biomasse phytoplanctonique (Chlorophylle *a*) :

Un échantillon d'eau de mer (1L) est prélevé à chaque station à partir des bouteilles Niskin et conservé dans une bouteille en polycarbonate opaque et dans une glacière dans l'attente du retour au laboratoire. Ceci permet de limiter la dégradation des pigments chlorophylliens, photo- et thermosensibles. Au laboratoire, les échantillons d'eau de mer sont filtrés sur un filtre en fibre de verre (Wattman GF/F). Ce dernier est stocké au congélateur (-20°C) dans l'attente de l'analyse au laboratoire (la semaine suivante).

La quantité de chlorophylle *a* est déterminée selon la méthode de Lorenzen (1966). Le filtre est broyé dans 8 ml d'acétone à 90% afin d'en extraire les pigments chlorophylliens, puis centrifugé à 3000 tours/mn pendant 15 mn. La lecture de la fluorescence de l'extrait (5ml) se fait à l'aide d'un fluorimètre (Turner Design) et la concentration en chlorophylle *a* est calculée selon la formule de Lorenzen (1966). Une seconde méthode d'estimation de la biomasse phytoplanctonique est également utilisée. Il s'agit d'un capteur de fluorescence in situ fixé sur la bathysonde et qui permet d'obtenir des profils verticaux en continu complémentaires de la mesure de chlorophylle *a*.

Mesures de suppression-réduction des impacts du projet relevant de la procédure d'autorisation

Conception

Mesure 01 - Ajustements du plan masse vis-à-vis des contraintes hydro-sédimentaires et écologiques.

Phasage des travaux :

Mesure 02 - Phasage précis des travaux dans le temps et dans l'espace pour limiter les impacts sur la qualité des eaux littorales et la faune.

Préparation du chantier :

Mesure 03 – Balisage des zones sensibles en bordure du chantier ;

Mesure 04 - Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plates-formes portuaires ;

Mesure 05 – Déplacement d'espèces végétales patrimoniales ;

Lors des travaux :

Mesure 06 – Mise en place d'un plan lumière ;

Mesure 07- Série de mesures visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents, en phase chantier ;

Mesure 08 - Mesures vis-à-vis du trafic routier ;

Mesure 09 – Mesures vis-à-vis de la qualité de l'air ;

Mesure 10 – Mesures vis-à-vis du bruit ;

Mesure 11 – Mesures pour assurer des pratiques environnementales sur le chantier.

Mesures de suppression-réduction des impacts du projet ne relevant pas de la procédure d'autorisation

Mesure 04 – Préservation de zones favorables aux oiseaux sur les plateformes portuaires ;

Mesure 06 – Mise en place d'un plan lumière adapté ;

Mesure 07 – Mesure visant à limiter les risques de pollution des milieux adjacents,

Mesure 09 – Mesures vis-à-vis de la qualité de l'air ;

Mesure 10 – Mesures vis-à-vis du bruit ;

Mesure 12 - Relative aux dragages d'entretien dans le cadre des pratiques environnementales du chantier ;

Mesure 13 – Mesures vis-à-vis de la consommation énergétique ;

Mesure 14 – Mise en place d'un plan matières dangereuses.

<i>Mesures d'accompagnement</i>
--

Mesure Ac01 – Suivi de la bathymétrie ;
 Mesure Ac02 – Suivi de la qualité des eaux ;
 Mesure Ac03 - Suivi scientifique des espèces ;
 Mesure Ac04 - Mise en place d'un site d'observation des Oiseaux migrateurs et hivernants et des Mammifères marins ;
 Mesure Ac05 - Gestion spécifique des végétations de haut de plage au sein du domaine portuaire non aménagé ;
 Mesure Ac06 – Gestion écologique du domaine portuaire non aménagé ;
 Mesure Ac07 – Gestion différenciée des espaces portuaires aménagés ;
 Mesure Ac08 – Accompagnement pour l'emploi ;
 Mesure Ac09 – Suivi de la qualité de l'air ;
 Mesure Ac10 – Suivi du contexte sonore ;
 Mesure Ac11 – Pour la pêche.

<i>Mesures de compensation</i>

Mesure C01 - Préservation, restauration et gestion écologique d'un site de compensation à haute valeur patrimoniale dans le cadre du projet.

<i>Mesures de compensation détaillée</i>

Mesure AC 01 de suivi de la bathymétrie :

Au regard des effets du projet sur la bathymétrie des fonds et plus particulièrement de la zone de clapage, un suivi bathymétrique sera mis en place dans l'objectif de s'assurer que les effets réels du projet sont de l'ordre de ceux estimés par la présente étude.

Ainsi, dans le cadre du suivi pendant travaux, des campagnes de mesures bathymétriques sur l'ensemble de la zone d'immersion (+ 100 m autour) seront faites avant le début du clapage des sables excédentaires, et après la fin de l'opération.

Par la suite, un suivi bathymétrique après travaux sera mis en œuvre tous les ans sur la zone d'immersion (+ 100 m autour) pour étudier l'évolution de la zone et définir le taux de reprise des sables excédentaires par les courants.

Sur la zone du projet, un suivi bathymétrique des fonds, petits fonds, de l'estran et du trait de côte 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 (le banc aux Phoques) n'évoluent pas de façon anormale. La zone qui fera l'objet de ce suivi comprendra à minima les secteurs où les résultats des modélisations montrent des évolutions significatives de courant ou de bathymétrie. La délimitation exacte de cette zone et les techniques utilisées (sondeur mono-faisceau, profils topographiques, photographies aériennes ou par laser aéroporté) seront précisées avec les opérateurs de ce suivi.

Mesure AC 02 de suivi de la qualité de eaux :

L'objectif de cette mesure est 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.

En effet, la qualité des eaux étant un paramètre de première importance, aussi bien en tant que milieu de vie pour les organismes marins que pour ses usages anthropiques (pêche professionnelle, conchyliculture, baignade et activités nautiques), un suivi sera mis en place avant le démarrage des travaux afin d'apprécier les incidences du projet sur cette qualité. Dans le cas présent, les impacts du projet sont qualifiés de faibles, toutefois cet enjeu est sensible au regard des usages de la zone (baignade et activités de pêche et conchyliculture) et des objectifs de la Directive Cadre sur l'Eau. Ce suivi comprendra a minima les recommandations de l'arrêté préfectoral d'autorisation de réalisation des travaux.

Compte tenu de la sensibilité de la zone, ce suivi portera sur les paramètres suivants :

- ✚ matières en suspension ;
- ✚ salinité ;
- ✚ pH ;
- ✚ matières organiques ;
- ✚ éléments nutritifs (azote NTK et Phosphore total) ;
- ✚ paramètres du réseau REPOM autres que ceux cités ci-dessus ;

Pour ce faire, 4 stations seront utilisées pour des prélèvements d'eau de surface entre la zone de travaux et la zone d'immersion. Une 5^{ème} station sera positionnée de manière à servir de station de référence. Le suivi de ces stations sera bi-mensuel pendant toute la durée des opérations de construction de la digue et de la phase de dragage et de clapage.

L'ensemble des résultats des analyses de ces paramètres fera l'objet d'un rapport annuel qui sera remis à la DDTM 62 pour qu'elle en prenne connaissance et s'assure du bon déroulement du suivi environnemental du chantier.

Après les travaux, la qualité des eaux littorales sera suivie tous les ans sur une période de 5 ans pour s'assurer de l'innocuité du projet sur la qualité de l'eau à court, moyen et long termes. Ces suivis veilleront à souligner la qualité des rejets éventuels du nouveau bassin dans les eaux littorales et mettront en exergue l'évolution de la qualité des eaux littorales au regard des objectifs de bonne qualité écologique et chimique fixés par la Directive Cadre sur l'Eau et le SDAGE.

Mesure AC 11 pour la pêche :

Conformément au souhait des pêcheurs, la Région Nord-Pas de Calais sollicitera la Commission Européenne et l'Etat Français pour demander une extension la zone de VII.D de 200 hectares (correspondant à la superficie du projet) au détriment de la zone IV.C, ceci afin de préserver leur capacité de pêche.

Par ailleurs la Région se propose de prendre en charge l'acquisition d'un élévateur à bateaux et de mettre en place ce nouveau service pour les pêcheurs afin que les activités de carénage des fileyeurs calaisiens soient facilitées.

Mesure AC 07: Gestion différenciée des espaces portuaires aménagés:

L'objectif est de maintenir, voire renforcer, au sein du domaine portuaire aménagé les continuités biologiques est ouest en cohérence avec la trame verte et bleue locale.

Le domaine portuaire aménagé comprend des zones fortement artificialisées (terminal ferry, terre-pleins portuaires,...) et des espaces verts ou semi-naturels, gérés de façon plus ou moins intensive selon les secteurs. Le périmètre comprend également l'extension du port prévue dans le cadre du présent projet.

La mise en œuvre de cette gestion différenciée sera réalisée pour les parties non concédées par la Région Nord-Pas de Calais, et par l'exploitant sur les espaces concédés.

Mesure AC 05: Gestion spécifique des végétations de haut de plage au sein du domaine portuaire non aménagé :

L'objectif est ici de maintenir des conditions favorables au développement des espèces végétales transplantées et à la nidification du Grand Gravelot et suivre les populations de ces espèces. Cette mesure concerne toutes les dunes embryonnaires et les végétations de laisses de mer du domaine portuaire non aménagé. Elles s'étendent ainsi de l'emprise du projet (dune de l'Hoverport) jusqu'au Fort-Vert (dans la limite du domaine portuaire).

Gestion spécifique du haut de plage :

La gestion de ces habitats pionniers de haut de la plage consiste à privilégier la non-intervention. Cependant, des opérations visant à enlever régulièrement les macro-déchets inorganiques seront menées chaque année, au minimum à raison d'un passage réalisé avant la période de nidification de l'avifaune. Dans tous les cas, aucune intervention ne sera menée pendant la période de reproduction (avril-juin) du Grand Gravelot.

Par ailleurs, des actions de sensibilisation du public pourront être menées au cours de la nidification de cette espèce, pour limiter autant que possible la fréquentation humaine au sein des dunes embryonnaires.

Suivi spécifique du haut de plage :

Ces actions de gestion feront l'objet d'un suivi, prévu dans la mesure Ac03. Il concernera particulièrement :

- ✚ les trois espèces végétales transplantées (Elyme des sables, Arroche laciniée, Arroche de Babington),
- ✚ les oiseaux nichant en haut de plage : Grand Gravelot (espèce impactée par le projet) et Gravelot à collier interrompu.
- ✚

En fonction des résultats de ces suivis, des mesures correctrices pourront être prises, l'objectif étant de garantir la pérennité des stations des espèces transplantées et des habitats de nidification du Grand Gravelot.

**Mesure AC 04: Mise en place d'un site d'observation des oiseaux migrateurs et hivernants
et des mammifères marins :**

La création d'une jetée en mer représente une opportunité pour assurer un suivi des oiseaux qui migrent en mer et des oiseaux côtiers, mais également des mammifères marins. Pour les oiseaux migrateurs, la nouvelle jetée accueillera un nouveau site d'observation entre les deux principaux sites existant dans le Nord – Pas-de-Calais (sites de Clipon et du Cap Gris-Nez). Les données récoltées permettront d'amender les études sur la problématique des oiseaux migrateurs, en relation avec les autres points de suivi de la migration en mer au niveau européen.

Afin de pouvoir accueillir un certain nombre d'observateurs, de garantir leur sécurité et un certain confort, le site sera matérialisé par une plateforme aménagée d'environ 30 mètres de long et si possible surélevée sur la jetée.

Afin que cette mesure soit la plus adaptée possible pour les futurs observateurs, la Région Nord – Pas-de-Calais associera ces derniers pour préciser les modalités de mise en œuvre de la mesure.

Les caractéristiques seront précisées lors de la phase de maîtrise d'œuvre pour tenir compte des contraintes techniques. L'accessibilité à la jetée et au poste d'observation sera très probablement règlementée.

<i>CONTRAINTES ET EXIGENCES TECHNIQUES</i>

Conditions météo-océaniques :

Les dernières réflexions sur les évolutions liées au changement climatique sont intégrées pour définir précisément les caractéristiques des ouvrages à concevoir (élévation du niveau de la mer, modifications des conditions météo océaniques...).

Ces conditions seront définies avec des fourchettes de valeurs à plusieurs échéances : état actuel, long terme (50ans), très long terme (100ans). Les ouvrages seront construits et mis en service sur une hypothèse de niveaux d'eau et de conditions météo-océaniques à 50 ans puis adaptés ultérieurement pour être opérationnels à 100 ans.

La prise en compte du changement climatique :

Une des premières phases de l'étude du cabinet Sogreah a consisté en une évaluation préalable des impacts possibles du changement climatique sur les conditions météo-océaniques qui prévalent sur le site, en s'appuyant sur les publications de différents organismes experts en la matière (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat – GIEC,

Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique – ONERC, CETMEF ...)

Les hypothèses retenues dans le cadre de cette étude sont, à échéance de 100 ans :

- une évolution du niveau moyen de la mer de 1m ;
- un accroissement des surcotes de 25 à 30 cm (surélévation du niveau moyen de la mer due à la pression atmosphérique et au vent) ;
- pas d'évolution de la marée astronomique ;
- pas de modifications relatives à la fréquence, durée et force des tempêtes.

La prise en compte de ces hypothèses à long terme fera l'objet d'un examen particulier dans le cadre du pré dimensionnement des ouvrages de protection qui sera réalisé lors de l'avant-projet : l'avant-projet comportera une analyse comparative de l'incidence technique et financière de la prise en compte de différentes hypothèses (par exemple dimensionnement initial pour 2100, ou pour 2060 avec des possibilités d'adaptation ultérieure.

Pour le court terme et le moyen terme, l'hypothèse retenue est celle d'une élévation du niveau moyen de la mer et un accroissement des surcotes de 3mm/an (soit 6 cm en 20 ans, durée représentée par le modèle hydro sédimentaire). A cette échelle de temps, la valeur d'élévation du niveau de la mer de + 6 cm sur 20 ans est négligeable au regard de la magnitude des évolutions sédimentaires et n'a pas incidence sur les résultats indiqués ci-dessous

Risques sismiques :

Selon le zonage de l'aléa sismique de 2005, la commune de Calais se situe en Zone 2 : aléa faible. La réglementation définit les dispositions qui en découlent. Cependant, des séismes de magnitudes relativement conséquentes ont déjà été enregistrés par le passé à proximité du détroit du Pas-de-Calais. Historiquement, on peut mentionner les séismes du 21 mai 1382 en Mer du Nord et surtout celui du 6 avril 1580 en Manche dans le détroit de Calais-Douvres largement ressenti dans un rayon de plus de 250 km autour de l'épicentre et ayant causé des dégâts prononcés à Calais. Le site www.sisfrance.net donne des informations sur ce sujet.

Une étude d'aléa sismique définira les caractéristiques des sources sismiques locales potentielles (localisation, failles, profondeur, magnitudes et périodes de récurrence...).

Le projet respectera les réglementations sismiques en vigueur et à venir, ainsi que les dispositions de l'Euro code 8.

L'avant-projet comprendra les vérifications requises et propositions techniques correspondantes.

Les études d'agitation :

La configuration du bassin doit assurer une protection efficace contre les houles et réduire l'agitation résiduelle dans le bassin pour la rendre compatible avec l'exploitation des différents postes à quais.

Les agitations admissibles en condition annuelle sont généralement de 1 m au droit des quais et zones de manœuvre (0,5 m au niveau du port de service).

Des études préliminaires d'agitation ont été confiées au cabinet Creoccean.

Pour le plan masse initial présenté au débat public, les études indiquent une forte pénétration dans le port des houles d'ouest, dont l'axe correspond à celui de la passe d'entrée, ce qui conduit à une agitation résiduelle importante, en particulier au droit des postes Ro-ro situés à l'entrée du port (plus de 2 m en conditions annuelles) mais également dans l'ensemble du port.

Différentes configurations ont été testées lors des études d'agitation.

Le plan masse ajusté retient les modifications suivantes :

- Musoir de la digue Nord, légèrement décalé vers le SW
 - Réorientation du chenal d'accès selon la direction WWSW
 - Décalage de la contre-jetée vers l'est (avec ouvrage d'amortissement à l'ouest de cet ouvrage) et réorientation des postes de la partie ouest du port
 - Création d'un tenon intérieur le long d'un poste roulier/ transmanche (à optimiser lors des études ultérieures, la construction de cet ouvrage pouvant éventuellement être différée)
- Cette configuration améliore la protection du bassin et des postes à quai contre l'agitation.

Les études courantologiques :

Globalement pour ce qui concerne les courants marins, la dominance du flot est renforcée sur la partie orientale des Ridens de la Rade et sur l'ensellement entre les bancs ; il est par contre sensiblement réduit sur le banc aux Phoques et dans le chenal côtier.

Les études de houles :

En ce qui concerne la houle, l'impact du projet Calais Port 2015 est peu sensible pour les houles provenant du Nord à Nord-est. En revanche, pour les houles de sud-ouest (nord+240°), l'effet d'écran du port est plus substantiel, il concerne quasiment l'ensemble de l'anse située à l'Est immédiat de l'ancien Hoverport. Dans ce secteur, la hauteur de houle sera donc réduite par la présence de la nouvelle digue. Toutefois, ces évolutions resteront relativement faibles.

Les études hydrosédimentaires :

L'étude hydro sédimentaire, réalisée par le cabinet Sogreah, permet d'évaluer à l'aide de plusieurs modèles numériques les impacts du projet (sur une échelle de temps de 15 ans) sur les courants, le transport de sédiments et l'évolution des fonds, ainsi que l'évolution du littoral allant de Wissant à Oye-Plage. Les impacts sont identifiés par la comparaison des évolutions hydro-sédimentaires avec ou sans projet.

A terme, la souplesse du système de bancs est contrariée par la fixité de la digue du nouveau bassin. Il est possible que cet ensemble de deux bancs en baïonnette ne soit pas une morphologie stable à long terme. Comme pour la configuration future sans réalisation du projet, les deux bancs pourront alors se dissocier ; le banc des Ridens de la Rade se redresserait tout en gardant une position légèrement recourbée vers l'Est, suivant la forme de la digue.

SOGREAH (2011) estime que les volumes de sédiments mis en jeu dans les phénomènes localisés à l'Est sont de 3,8 Mm³ au bout de 5 ans et de 6 Mm³ au bout de 20 ans pour la situation de projet contre respectivement 3 et 4,9Mm³ en situation sans le projet.

Gestion des risques :

Il sera procédé à une étude complète et raisonnée des risques techniques (climatiques, pyrotechniques...) potentiels plus ou moins prévisibles et ce, sur l'ensemble du projet pendant la durée de vie des ouvrages (depuis le démarrage des travaux).

Déplacement de la conduite de rejet Tioxide :

L'emprise du projet Calais Port 2015 comporte un rejet industriel qui sera déplacé sous la maîtrise d'ouvrage de son propriétaire, avant le commencement des travaux ou pendant leur réalisation (une alternative étant de mettre en place un rejet provisoire pendant la durée des travaux, notamment si la conduite emprunte la future digue).

Une partie de la conduite déviée pourra emprunter certains ouvrages du projet (remblais, éventuellement la digue...), ce qui aura des incidences sur le phasage des travaux.

Dispositions constructives-Phasage :

Il sera tenu compte des impacts et des mesures correctrices mises en évidence dans l'étude d'impact.

Une attention particulière sera portée sur le scénario de construction et sa capacité à surmonter les aléas naturels raisonnablement prévisibles pour la durée du chantier.

- La conception et la construction des ouvrages extérieurs de protection intégreront les contraintes spécifiques aux ouvrages maritimes soumis aux influences marines. Les matériaux choisis pour le génie civil devront être sélectionnés en conséquence et leur tenue dans le temps soigneusement évaluée de manière à minimiser les coûts d'exploitation et de maintenance.

Les solutions techniques envisagées, y compris matériaux, concepts, détails constructifs, assemblages et méthodes de construction, seront choisies en fonction de l'expérience acquise dans un environnement et une utilisation similaires.

Outre les aspects techniques, organisationnels et financiers, le phasage des travaux cherchera à réduire les incidences hydro sédimentaires ou encore à diminuer les éventuelles nuisances résiduelles (maintien temporaire des zones propices aux oiseaux par exemple). Le début de travaux terrestres et maritimes se fera obligatoirement aux périodes indiquées dans l'étude d'impact afin de réduire les conséquences sur les oiseaux, les mammifères marins, les activités de pêche et de conchyliculture.

Approvisionnement et acheminement des matériaux :

L'accès routier au site est possible via la rocade Est. Tout approvisionnement de matériaux par le centre ville de Calais est interdit. La rocade est une voie fréquentée par près de 25 000 véhicules par jour et est la voie privilégiée d'accès et de sortie des installations portuaires notamment pour le trafic ferries qui engendre des flux conséquent à l'occasion des embarquements et des débarquements. En aucun cas, le trafic de la rocade ne pourra être perturbé par les travaux.

Les possibilités d'approvisionnement en matériaux de carrière adaptés aux volumes demandés et aux qualités requises seront évaluées et comparées (carrières, qualité des matériaux, capacité, mode d'acheminement, coûts, incidences environnementales, bilan carbone...).

Déblais/remblais

Optimisation de l'équilibre déblais-remblais :

L'optimisation des volumes de déblais et de remblais sera recherchée, afin notamment de limiter les transferts de matériaux, soit en évacuation soit en approvisionnement.

Il s'agit d'optimiser la surface des terre-pleins créés en fonction des volumes de déblais. Seront bien entendu pris en compte les besoins en terme de navigation (taille du bassin), d'exploitation (surface des terre-pleins) mais aussi les contraintes liées au franchissement des ouvrages et à la hausse du niveau de la mer (cote d'arase des terre-pleins).

Compte tenu du fort hydrodynamisme de la zone, Il sera tenu compte de l'évolution de la bathymétrie à l'horizon du démarrage des travaux (avancée du Ridens...) puis pendant ceux-ci (incidences hydro sédimentaires en phase travaux).

Rechargement éventuel de la plage de Wissant :

Par ailleurs, et sous réserve de la compatibilité technique des opérations (échéances, calendrier, moyens techniques...), une partie des déblais de dragage pourrait être mise à disposition d'un maître d'ouvrage restant à définir pour l'opération de rechargement en sable de la baie de Wissant (300.000 à 400 000 m³ de sable présentant une granulométrie adaptée).

Contraintes liées aux trafics existants :

Le trafic portuaire ne pourra en aucun cas être perturbé par les travaux. La navigation des ferries sera prioritaire à toute autre embarcation liée au chantier.

Egalement, les quais et terre-pleins existants ne pourront être utilisés pour la réalisation des travaux que sous réserve de leur disponibilité.

En phase chantier, les zones d'évolution et de stockage seront étudiées pour minimiser les gênes. De même, le phasage et l'organisation des travaux tiendront compte de ces contraintes d'exploitation et de disponibilité des terrains.

Système de défense plan POLMAR :

Afin d'anticiper les éventuels accidents et prévenir les pollutions du milieu marin, la réflexion sur la mise en place de barrage POLMAR sera prise en compte.

Etude des conditions d'accessibilité nautique :

Navires projet

Les navires projet à accueillir sont principalement :

- des ferries et ROPAX jusqu'à une longueur de 240 m, et un tirant d'eau de 8,5 à 9 m ;
- des navires Ro-Ro (roulier) ou Con-Ro (conteneur-roulier) d'une longueur de 200 à 240 m, et un tirant d'eau de 8 à 10 m ;
- des navires de croisière jusqu'à une longueur de 250 à 300 m
- des navires porte-conteneurs Panamax de 200 à 250 m x 32 m (feeders)

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Espaces intérieurs de navigation :

L'espace intérieur s'ouvre sur une sorte d'avant-port, qui présente un cercle d'évitage de 550 m (approfondissable à -13 CM) à une distance d'arrêt de l'ordre de 700 m du musoir de la nouvelle digue. Cette disposition permet théoriquement d'y faire éviter les différents navires-projet.

Par ailleurs, étant donné l'intensité du trafic maritime à Calais, essentiellement composé de ferries et l'enjeu de rapidité de ce type de trafic, la disposition des ouvrages maritimes (bassins, jetées, chenaux) et des postes à quai permet de limiter les phases d'approche et de sortie nautiques des ports.

Cela se traduit notamment par les dispositions suivantes :

- Les postes à quai ferry doivent être suffisamment ouverts et accessibles pour permettre des manœuvres d'accostage de ferries de très courte durée, leur orientation doit tenir compte à la fois des vents dominants et de la route d'approche, la distance d'approche doit être confortable ;
- Des cercles d'évitage de dimension adaptée seront aménagés à proximité de chaque poste d'accostage (360 m, soit une fois et demi la longueur du ferry-projet) ;
- La navigation des ferries nécessite des manœuvres simultanées et rapides de plusieurs navires, à l'accostage comme à l'appareillage (il est néanmoins impossible de créer les conditions rendant possible le croisement de ces navires dans des zones telles que la passe d'entrée) ;
- La configuration des postes doit faciliter leur exploitation terrestre, le chargement et déchargement, et permettre le cas échéant l'avitaillement par voie maritime (barge).

Il est à noter que la disposition des postes transmanche, en épis et darse, a fait l'objet en amont d'une concertation avec la capitainerie, le pilotage et des commandants de compagnies ferries.

La configuration des postes à l'ouest du nouveau port tient compte quant à elle de la position de la contre-jetée, qui assure la protection de ces postes contre l'agitation.

Etude des espaces nautiques du nouveau bassin :

Le bassin doit permettre l'accueil des navires-projet dans les meilleures conditions. Les dimensions des chenaux, zones d'évolution et d'évitage des navires et les postes à quai sont adaptés aux différents navires.

Les principes de conception du plan masse ajusté respectent les critères usuels de navigation : distances d'approche, cercles d'évitage, dimension des chenaux et bassins. Le projet a fait l'objet d'études de trajectographie (modélisation de trajectoire des navires accédant aux postes) en concertation avec les professionnels navigants : capitainerie, pilotes du port, puis commandants de ferries.

Passé d'entrée et chenal d'accès :

Il s'agit d'un point très délicat de la conception. La passe d'entrée du bassin et les ouvrages de protection (digue et contre jetée) doivent à la fois permettre l'accès au nouveau bassin dans de bonnes conditions mais aussi protéger suffisamment celui-ci des houles incidentes pour conserver un niveau d'agitation résiduelle acceptable au droit des différents quais. Il s'agit de trouver le bon compromis entre ces deux fonctions. Dans le cas présent, l'exercice est rendu difficile par le fait que les directions de navigation et celles de pénétration de la houle sont sensiblement identiques (passe ouverte vers l'ouest).

Dans le cas d'une approche rectiligne de navigation, on retient un axe théorique de chenal de 73° NE, qui correspond approximativement à la direction de la limite supérieure du chenal d'accès au port actuel, et qui offre la meilleure protection contre les houles d'ouest.

La largeur du chenal au niveau de la passe et de son approche a été déterminée sur la base des recommandations de l'AIPCN (Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation) en tenant compte des conditions extérieures (houle entre 1 et 3 m, vents, courant), des conditions de navigation (vitesse, manœuvrabilité) et des différents navires projet :

- Ferry de 210 m x 32 m et 240 m x 36 m.
- Navire roulier de 32 m de large
- Porte-conteneurs Panamax de 250 m x 32 m (feeders)

La largeur recommandée pour la passe d'entrée est ainsi de l'ordre de 230 m (pour un navire de 32 m de large) à 250 m (pour un navire de 36 m) perpendiculairement à cet axe de navigation théorique de 73° NE.

En réalité, l'approche ne sera pas forcément rectiligne. Pour une approche curviligne, il convient d'ajouter une sur-largeur de dragage d'environ 50 m (soit environ une fois et demi la largeur de navire selon les recommandations AIPCN) par rapport aux valeurs calculées ci-dessus, ce qui donne un tracé curviligne d'environ 270 à 280 m de large. Par ailleurs, la largeur des espaces de navigation augmente à l'intérieur et à l'extérieur du bassin, une fois la passe franchie.

L'accès ne se fait pas par une passe franche mais par un chenal, compris entre trois « points durs » que sont les musoirs de la jetée Est du port actuel et des digues Nord et contre-jetée du nouveau bassin. Cette configuration, qui permet d'améliorer la protection des postes contre les houles extérieures, génère en contrepartie lors de la navigation un léger effet de chicane qui nécessite une vigilance particulière. Compte tenu de cette configuration, une validation par des simulations de trajectographie s'est avérée particulièrement indispensable.

Trajectographie :

Le CETMEF a réalisé des simulations de trajectographie du projet d'extension «Calais Port 2015» au moyen du simulateur interactif de manœuvres de navire NAVMER, pour vérifier les conditions de navigabilité de différents types de navires dans la configuration retenue (en représentant courants, vents...).

Dans ce cadre, un ensemble de simulations a été effectué par une équipe de navigateurs professionnels

- les simulations des navires de commerce (rouliers, porte-conteneurs...) ont été effectuées par les pilotes du port ;
- les simulations de manœuvre de ferries (Berlioz et Molière pour Seafrance; Spirit of Britain pour P&O), par des commandants désignés par les compagnies.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Les études de trajectographie confiées au CETMEF ont confirmé que les dimensions des espaces de navigation intérieurs étaient satisfaisants sous toutes les conditions de vent testées (jusqu'à 40 nœuds, voire parfois 50 nœuds).

Ces essais ont été concluants, malgré un ressenti de difficulté lors du franchissement de la passe par mauvaises conditions (approche en S assez prononcée).

(L'exploitation des navires de SeaFrance a été arrêtée en 2012)

Les petits fonds et l'estran :

Pour l'estran et les fonds avoisinants dont le banc aux Phoques, un zoom sur l'évolution des courants montre une extension et un élargissement de la flèche du banc aux phoques depuis l'Ouest (le banc s'étoffant plus sur sa face Nord que sur sa face Sud). Le projet pourrait entraîner un ralentissement de la migration du banc aux phoques vers la côte. Le colmatage du chenal côtier s'en trouve également ralenti ; ce colmatage aura une nature plus vaseuse toutefois dans sa partie ouest.

Dragages d'entretien :

Le maintien des conditions de navigabilité dans les bassins portuaires implique des dragages d'entretien réguliers qui mettent en jeu des volumes de sédiments conséquents. Les études de SOGREAH (2011) ont montré que le nouveau bassin nécessitera le dragage annuel de 350 000 m³ de sédiments environ. Ce volume s'ajoute au 300 000 m³ dragués chaque année dans les bassins actuels.

Les opérations de dragage se produisant dans une zone semi-confinée, notamment en fond de bassin, l'impact sera négligeable sur la qualité des eaux littorales. Il convient en revanche de préciser l'impact des opérations de clapage de ces sédiments sur la zone d'immersion.

Actuellement, le clapage des 300 000 m³ de vases se fait au cours de deux opérations sur l'année. Les simulations de SOGREAH (2011) sur la dispersion des sédiments de dragage lors des clapages montrent que pour un volume clapé de 180 000 m³ (soit 60% du volume annuel à draguer)

- le panache turbide évolue au rythme des marées, parallèlement à la côte. Son extension est dissymétrique et plus étendue à l'Est sous l'influence des courants de flot plus élevés que les courants de jusant,
- pendant le clapage, la concentration en MES décroît rapidement du fait de l'arrêt des clapages. Ceci induit une emprise globale du panache plus restreinte et des temps de dépassement des concentrations seuil faibles.
- en fin de simulation, les concentrations en MES sont négligeables et aucun dépôt pérenne n'est à signaler.

La modélisation des panaches turbides en mode projet a également été étudiée pour déterminer les impacts du projet.

Pour ce faire, SOGREAH (2011) a modélisé le devenir des sédiments clapés au cours de 2 campagnes annuelles.

Plusieurs hypothèses sont posées :

- la modélisation porte sur un volume immergé représentant 60 % du volume total annuel en situation de projet (650 000 m³) ;
- la proportion de sables est estimée à 30% de la mixture et 70 % de vases ;

- la période simulée est de 40 jours environ. Elle correspond à environ 3 cycles de marées ce qui permet de représenter une large gamme de coefficients de marée et donc des courants de marée ;
- 50% de matériaux clapés restent en suspension et 50% de matériaux se déposent au fond juste après le clapage.

Synthèse :

La Commission d'enquête publique a pris connaissance du projet et étudié de manière approfondie les différentes pièces du dossier, visité les lieux concernés, ouvert des registres avec les dossiers en mairie de Calais, veillé à l'accomplissement de toutes les formalités préalables.

Aux jours et heures fixés, les membres de la commission se sont tenus à la disposition du public. La commission a régulièrement informé le pétitionnaire du déroulement de l'enquête.

Au total, la Commission a recueilli environ 97 contributions orales et écrites, ces dernières consignées et annexées dans les registres ouverts en Mairie de Calais.

Pour la présente enquête sur la **loi sur l'Eau et les milieux aquatiques**, un registre a été utilisé pour un total de 9 contributions, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

14 avis sont pour, 03 avis sont contre le projet.

Les observations faites par le public, comportant souvent plusieurs thèmes relatifs à diverses enquêtes, les membres de la commission d'enquête ont procédé, sur chacun des registres dont celui de la présente enquête, à numéroter en marge chaque observation, ont établi deux tableaux :

- *Le premier : récapitulation synthétique ;*
- *Le second : récapitulation synthétique par thèmes ;*

Afin de faciliter la synthèse des observations.

Les membres de la Commission d'enquête ont ensuite procédé à l'analyse des observations synthétisées, par la rédaction collective de thèmes. 12 thèmes ont été sélectionnés pour ce qui concerne la présente enquête.

Dans l'ensemble, le projet de Port Calais 2015 apparaît compatible avec les documents et plans de gestion de l'eau et respecte les prescriptions du code de l'environnement par ses orientations, et par les mesures compensatoires et réductrices sur les milieux naturels

Après achèvement de ce rapport, la Commission d'enquête a rédigé ses conclusions motivées à l'issue de l'enquête préalable à l'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement concernant le Projet Calais Port 2015.

**MISE EN COMPATIBILITE DU SCHEMA DIRECTEUR DU
PAYS DU CALAISIS**

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

INTRODUCTION

Le présent rapport ne concerne que la Mise en Compatibilité du Schéma directeur du pays du Calais dans le cadre du projet Calais Port 2015.

La Région Nord-Pas-de-Calais qui est propriétaire depuis 2007 des ports de Boulogne et de Calais a pris un « engagement ambitieux et raisonnable » pour le projet d'extension du port de Calais leader européen dans le domaine du transport de passager et du fret accompagné et défini dans ce but les orientations suivantes:

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

➤ **Calais et son port sont inséparables**

Le port de Calais est le poumon économique de la ville et a toujours su au cours du temps adapter ses infrastructures. C'est ce projet qui est soumis à cinq enquêtes publiques correspondant aux cinq procédures qui seront mises en œuvre pour l'autoriser.

➤ **Généralités**

Face à la concurrence internationale, à l'évolution des navires, le port de Calais doit se moderniser et s'étendre. Le projet Calais Port 2015 a pour ambition d'étendre le port vers la mer entre 70 et 90 hectares seront aménagés. Réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

L'enjeu est de maintenir une compétitivité à l'activité portuaire et 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 de passagers et de marchandises ;
- Améliorer l'interface ville-port et consolider les activités de tourisme.

Les objectifs du Projet Calais Port 2015 sont les suivants :

- 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 et la taille des navires... ;
- Garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port ;

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- Etre modulable sur le long terme et même au delà, afin de pouvoir s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

En vue de procéder aux travaux de construction La Région Nord-Pas de Calais a sollicité une enquête publique.

La mise en œuvre du projet nécessite plusieurs enquêtes publiques :

1. une enquête pour les travaux d'aménagement portuaire Calais Port 2015 ;
2. une enquête de demande d'autorisation administrative des travaux d'infrastructures maritimes structurants au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques ;
3. une enquête de la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calais ;
4. une enquête en vue de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (POS) de Calais ;
5. une enquête du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime.

Les enquêtes concernant le schéma directeur et le POS ont fait l'objet d'une même réunion d'examen conjoint avant enquête publique réunissant les observations de toutes les personnes associées. Cette réunion s'est déroulée en sous-préfecture de Calais le vendredi 20 janvier 2012. (**procédure d'examen conjoint ANNEXE N°84**)

➤ **Synthèse**

La Commission d'enquête publique a pris connaissance du projet et étudié de manière approfondie les différentes pièces du dossier, visité les lieux concernés, ouvert des registres avec les dossiers en mairie de Calais, veillé à l'accomplissement de toutes les formalités préalables.

Aux jours et heures fixés, les membres de la commission se sont tenus à la disposition du public. La commission a régulièrement informé le pétitionnaire du déroulement de l'enquête.

Pour la présente enquête sur la mise en compatibilité du Schéma directeur du pays du Calais, un registre a été utilisé pour un total de 8 contributions, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

Les observations faites par le public, comportant souvent plusieurs thèmes relatifs à diverses enquêtes, les membres de la commission d'enquête ont procédé, sur chacun des registres dont celui de la présente enquête, à numéroter en marge chaque observation, ont établi deux tableaux :

- ***Le premier : récapitulation synthétique ;***
- ***Le second : récapitulation synthétique par thèmes ;***

afin de faciliter la synthèse des observations.

Les membres de la Commission d'enquête ont ensuite procédé à l'analyse des observations synthétisées, par la rédaction collective de thèmes. 12 thèmes ont été sélectionnés pour ce qui concerne la présente enquête.

Il est à noter que le public a eu la difficulté de différencier les différentes et d'affecter les observations sur tel ou tel thème alors qu'elles concernent parfois plusieurs thèmes.

Les conclusions motivées de la Commission d'enquêtes sont rédigées dans un document distinct.

LA MISE EN COMPATIBILITE DU SCHEMA DIRECTEUR DU PAYS DU CALAISIS

La mise en compatibilité du Schéma directeur du pays du Calaisis prévoit une adaptation des règles pour permettre la réalisation du projet :

Le SCOT du pays du Calaisis est en cours d'élaboration en remplacement du SDAU actuel. Il couvre 63 communes réparties dans cinq inters communautés regroupées au sein du SYMPAC (syndicat mixte du Pays du Calaisis).

La réflexion engagée intègre le projet Calais port 2015, enjeu prioritaire et facteur de structuration et de développement pour le pays du Calaisis.

Le SCOT est composé de trois grandes étapes :

- L'élaboration du diagnostic et l'état initial de l'environnement sur l'ensemble du territoire (déjà réalisés).
- L'élaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) : a été débattu – Le projet Port Calais 2015 est bien cité ainsi que la desserte ferroviaire par l'Est en particulier à travers les deux axes suivants :
 - Axe 1 objectif 2 hiérarchiser et rationaliser le développement des zones économiques ;
 - Axe 2, objectif 6 (déplacements) : accroître la performance des infrastructures.
- L'élaboration du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) : qui détermine dans le respect des orientations définies par le PADD : de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers. Il définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

➤ Présentation sommaire du projet Calais Port 2015

Le pétitionnaire est le :

Conseil Régional Nord-Pas de Calais à LILLE.

L'enquête publique porte sur le projet de développement économique et d'extension du port de Calais, qui prévoit au Nord du port actuel la réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

Le projet permettra d'accroître progressivement les capacités du port pour les liaisons transmanche et le cabotage européen, et de diversifier les trafics (acheminements ferroviaires, trafic routier non accompagné).

Le projet concerne directement la ville de Calais.

Cadre juridique et administratif

Réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Région Nord-Pas-de-Calais, le projet veut répondre au développement économique et d'extension du Port de Calais.

Les objectifs du Schéma Directeur

Le Schéma Directeur du Calaisis (Schéma valant SCOT), document actuellement en vigueur, est antérieur à la réflexion de l'extension du port de Calais, le projet n'y est pas inscrit. Dans le cadre de l'enquête publique du projet Calais Port 2015 une mise en compatibilité est nécessaire.

Pour le mettre en compatibilité avec le projet Calais Port 2015 la Région Nord Pas de Calais propose au SYMPAC les adaptations de schéma directeur du Calaisis.

- L'extension du port à vocation économique.
- La desserte ferroviaire par l'Est.

L'enquête publique pour mise en compatibilité des documents d'urbanisme, objet du présent rapport

La mise en compatibilité conformément aux articles L.122-15 et R. 122-11-1 du Code de l'Urbanisme, concerne uniquement les éléments strictement en lien avec le projet de développement portuaire.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DES ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

➤ Prise de connaissance du dossier d'enquête publique par la Commission d'enquête

Après désignation de la Commission, une première réunion a été organisée 06 janvier 2012 avec le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais pour une présentation de dossier par Monsieur SZMAROWSKI, Didier, Directeur des ports. Un exemplaire du dossier a été remis à chacun des membres de la commission. La commission a procédé à la visite des lieux.

Une seconde réunion s'est tenue le 06 février 2012, pour la présentation complémentaire du projet suivie d'une nouvelle visite des lieux.

Le dossier de Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Calais comprend :

- Un rapport de présentation ;
- Une carte du schéma Directeur du Calais Etat Actuel ;
- Une carte du schéma Directeur du Calais Etat futur ;

ANALYSE ET EVALUATION DU PROJET PAR LA COMMISSION

➤ Objet de l'analyse et de l'évaluation

Un faible nombre de pages traite du port. Seule la partie intitulée « Développement économique des germes de modernité à faire fructifier » traite des aspects portuaires. Il semble plus judicieux (notamment en raison de la prochaine entrée en vigueur du futur SCOT) de rédiger un addendum qui viendra se greffer sur le rapport initial.

➤ Compatibilité avec la loi Littoral :

Chapitre VI du titre IV du livre 1^{er} du Code de l'Urbanisme (articles L.146-1 à L. 146-9).

Les travaux faisant l'objet du projet bénéficient des exceptions résultant de La Loi Littoral. (Article L.146-8 alinéa 1^{er} du Code de l'Urbanisme).

➤ Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux :

Le projet est compatible avec le SDAGE Artois Picardie adopté le 16 octobre 2009.

➤ Compatibilité avec le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux :

Le projet est compatible avec le SAGE de l'Aa (Arrêté signé le 15 mars 2010).

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

➤ **Prise en compte du risque climatique :**

Les dernières réflexions sur les évolutions liées au changement climatique sont intégrées pour définir précisément les caractéristiques des ouvrages à concevoir.

➤ **Prise en compte des risques sismiques :**

Calais se situe en Zone 2 : aléa faible. Le projet respectera les réglementations en vigueur.

➤ **Gestion des risques :**

Il sera procédé à une étude complète et raisonnée des risques techniques sur l'ensemble du projet pendant la durée de vie des ouvrages.

➤ **Prise en compte de l'environnement :**

Le Région Nord Pas-de-Calais a opté pour un projet exemplaire en termes d'environnement : Que ce soit sur la dynamique hydro sédimentaire, la qualité des eaux du littorales ou sur le contexte biologique. Une démarche itérative s'appuyant sur des études exhaustives en hydro sédimentaires et des inventaires scientifiques faune/flore/habitat a été mise en œuvre durant plus de 24 mois pour étudier les évolutions des effets d'adaptations qui ont porté sur la forme de la digue et le raccordement du projet sur le continent.

Éléments à faire évoluer

Les objectifs généraux du projet de Calais Port 2015

Le projet Calais Port 2015 constitue un enjeu fondamental pour le développement économique et social du port mais aussi du Calaisis. Il s'inscrit dans les objectifs du schéma régional de transports afin que le Nord Pas de Calais soit à la fois une grande région maritime et une plate-forme logistique majeure.

La réalisation d'un tel projet se doit être exemplaire en termes de développement durable et de respect de l'environnement.

L'objectif premier du projet Calais Port 2015 est de permettre le développement du port de Calais au cours des quarante prochaines années. Il s'inscrit donc dans le long terme (horizon 2050 et même au-delà) et doit répondre à des besoins futurs dans leur volume comme dans leur forme. Il doit donc 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 d'élargir le champ des partenaires par de nouveaux trafics.

A plus long terme, pour assurer la conduite d'une politique de transfert modal volontariste de la route vers le train, une desserte ferroviaire est prévue à l'Est.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Les études préalables et les décisions

Au début des années 2000, la Chambre de Commerce et d'Industrie a pris conscience des limites de l'équipement portuaire actuel et de la nécessité de les dépasser à brève échéance par une nouvelle extension. Face à ce constat, la CCI de Calais, en lien avec l'Etat, autorité portuaire à cette époque, a engagé durant les années 2003 – 2006 une importante réflexion sur un « Schéma directeur » qui a permis :

- D'estimer les besoins futurs
- D'évaluer différents scénarios d'aménagement
- De réaliser une esquisse du projet correspondant au scénario privilégié, intitulé « Calais Port 2015 »

Par la loi de décentralisation du 13 août 2004, la Région Nord Pas de Calais est substituée à l'Etat depuis le 1^{er} janvier 2007 dans le rôle de propriétaire et de concédant. Au travers de ces nouvelles compétences, l'institution régionale affirme une volonté de développement des ports régionaux de Boulogne sur Mer et de Calais et c'est à dire que le Conseil Régional assure la maîtrise d'ouvrage des études et procédures préalables au projet Calais Port 2015.

Au regard des textes réglementaires, le projet étant de grande ampleur, un Débat Public a été organisé par la Commission Nationale du Débat Public en fin d'année 2009. Suite au bilan et aux conclusions de ce débat, le Conseil Régional, réuni en séance plénière les 21 et 22 avril 2010, a voté la poursuite du projet.

Dans le prolongement de cette décision de poursuite, des études techniques et environnementales ont permis en 2010 de définir plus précisément le schéma d'aménagement retenu pour optimiser le fonctionnement du futur port et minimiser les impacts environnementaux et sédimentaires du projet, ainsi que le coût des ouvrages, tout en respectant les principes présentés en débat public.

Le développement de l'inter modalité

A long terme, pour assurer la conduite d'une politique de transfert modal volontariste de la route vers le train, une desserte ferroviaire est prévue à l'Est.

Les conclusions motivées de la commission d'enquête font l'objet d'un document séparé joint à la suite du présent rapport.

**MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN D OCCUPATION
DES SOLS DE LA VILLE DE CALAIS**

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

INTRODUCTION

Le présent rapport ne concerne que la Mise en Compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville de Calais dans le cadre du projet Calais Port 2015.

La Région Nord-Pas-de-Calais qui est propriétaire depuis 2007 des ports de Boulogne et de Calais a pris un « engagement ambitieux et raisonnable » pour le projet d'extension du port de Calais leader européen dans le domaine du transport de passager et du fret accompagné et défini dans ce but les orientations suivantes:

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

➤ **Calais et son port sont inséparables.**

Le port de Calais est le poumon économique de la ville et a toujours su au cours du temps adapter ses infrastructures. C'est ce projet qui est soumis à cinq enquêtes publiques correspondant aux cinq procédures qui seront mises en œuvre pour l'autoriser.

➤ **Généralités :**

Face à la concurrence internationale, à l'évolution des navires, le port de Calais doit se moderniser et s'étendre. Le projet Calais Port 2015 a pour ambition d'étendre le port vers la mer entre 70 et 90 hectares seront aménagés. Réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

L'enjeu est de maintenir une compétitivité à l'activité portuaire et 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 de passagers et de marchandises ;
- Améliorer l'interface ville-port et consolider les activités de tourisme.

Les objectifs du Projet Calais Port 2015 sont les suivants :

- 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 et la taille des navires... ;
- Garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port ;

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- Etre modulable sur le long terme et même au delà, afin de pouvoir s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

Tout projet de construction doit se conformer à la réglementation en vigueur dans la zone d'implantation. Le projet Calais Port 2015 concerne une part relativement étendue en raison de sa position (domaine public maritime, domaine terrestre), des zones naturelles qui l'entourent, et de la nature des travaux nécessaires à la construction.

En vue de procéder aux travaux de construction La Région Nord-Pas de Calais a sollicité une enquête publique.

La mise en œuvre du projet nécessite plusieurs enquêtes publiques :

6. une enquête pour les travaux d'aménagement portuaire Calais Port 2015 ;
7. une enquête de demande d'autorisation administrative des travaux d'infrastructures maritimes structurants au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques ;
8. une enquête de la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calais ;
9. une enquête en vue de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (POS) de Calais ;
10. une enquête du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

Les enquêtes concernant le POS et le schéma directeur ont fait l'objet d'une même réunion d'examen conjoint avant enquête publique réunissant les observations de toutes les personnes associées. Cette réunion s'est déroulée en sous-préfecture de Calais le vendredi 20 janvier 2012. **(procédure d'examen conjoint ANNEXE N°84)**

➤ **Synthèse**

La Commission d'enquête publique a pris connaissance du projet et étudié de manière approfondie les différentes pièces du dossier, visité les lieux concernés, ouvert des registres avec les dossiers en mairie de Calais, veillé à l'accomplissement de toutes les formalités préalables.

Aux jours et heures fixés, les membres de la commission se sont tenus à la disposition du public. La commission a régulièrement informé le pétitionnaire du déroulement de l'enquête.

Au total, la Commission a recueilli environ 97 contributions orales et écrites, ces dernières consignées et annexées dans les registres ouverts en Mairie de Calais.

Pour la présente enquête sur ***la mise en compatibilité du POS***, un registre a été utilisé pour un total de 10 avis, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

3 avis favorables

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Les observations faites par le public, comportant souvent plusieurs thèmes relatifs à diverses enquêtes, les membres de la commission d'enquête ont procédé, sur chacun des registres dont celui de la présente enquête, à numéroter en marge chaque observation, ont établi deux tableaux :

- *Le premier : récapitulation synthétique ;*
- *Le second : récapitulation synthétique par thèmes ;*

afin de faciliter la synthèse des observations.

Les membres de la Commission d'enquête ont ensuite procédé à l'analyse des observations synthétisées, par la rédaction collective de thèmes.

12 thèmes ont été sélectionnés pour ce qui concerne la présente enquête.

LA MISE EN COMPATIBILITE DU POS

La mise en compatibilité du POS prévoit une adaptation des règles pour permettre la réalisation du projet :

- Une modification de la zone UL,
- Une modification du règlement (Art .UL 11)

Le projet d'extension, s'inscrit à l'intérieur de la zone UL (zone industrialoportuaire, dont les terrains relèvent du domaine public ou privé portuaire. Dans une bande de 300 mètres ou de 100 mètres de part et d'autre de la plate forme des infrastructures routières et ferroviaires, telle qu'elle figure sur le plan de zonage, les constructions exposées au bruit sont soumises à des normes d'isolation acoustique, conformément à la Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992.

Il comprendra :

- l'aménagement des infrastructures maritimes structurantes (digue, bassin et terre-pleins)
- la réalisation progressive d'autres aménagements, superstructures et équipements (des postes a quai, des voiries desserte et d'accès terrestres et ferroviaires, des zones et bâtiments de contrôle, une nouvelle capitainerie, des aménagements paysagers...)

GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

➤ **Présentation sommaire du projet Calais Port 2015**

Le pétitionnaire est le :

Conseil Régional Nord-Pas de Calais à LILLE.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

L'enquête publique porte sur le projet de développement économique et d'extension du port de Calais, qui prévoit au Nord du port actuel la réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

Le projet permettra d'accroître progressivement les capacités du port pour les liaisons transmanche et le cabotage européen, et de diversifier les trafics (acheminements ferroviaires, trafic routier non accompagné).

Le projet concerne directement la ville de Calais.

Cadre juridique et administratif

Réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Région Nord-Pas-de-Calais, le projet veut répondre au développement économique et d'extension du Port de Calais.

Les objectifs du Schéma Directeur :

Le Schéma Directeur du Calaisis (Schéma valant SCOT), document actuellement en vigueur, est antérieur à la réflexion de l'extension du port de Calais, le projet n'y est pas inscrit, une mise en compatibilité est nécessaire.

L'enquête publique pour mise en compatibilité des documents d'urbanisme, objet du présent rapport

La mise en compatibilité conformément aux articles L.123-16 et R. 123-23-1 du Code de l'Urbanisme, concerne uniquement les éléments strictement en lien avec le projet de développement portuaire.

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DES ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

➤ Prise de connaissance du dossier d'enquête publique par la Commission d'enquête :

Après désignation de la Commission, une première réunion a été organisée le 06 janvier 2012 avec le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais pour une présentation de dossier par Monsieur SZMARKOWSKI, Didier, Directeur des ports. Un exemplaire du dossier a été remis à chacun des membres de la commission. La commission a procédé à la visite des lieux.

Une seconde réunion s'est tenue le 06 février 2012, pour la présentation complémentaire du projet suivie d'une nouvelle visite des lieux.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Le dossier de Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Calais comprend :

- une note de présentation ;
- un Plan d'Occupation des Sols Etat Actuel ;
- un Plan d'Occupation des Sols Etat futur ;

ANALYSE ET EVALUATION DU PROJET PAR LA COMMISSION
--

➤ **Objet de l'analyse et de l'évaluation :**

L'analyse et l'évaluation menées dans ce chapitre ne portent que sur les aspects et les incidences du projet sur le territoire de Calais, au regard de la mise en compatibilité du document d'urbanisme. La commune de Calais est dotée d'un POS approuvé le 28 décembre 1983 (dernière modification le 27 janvier 2010 et dernière modification simplifiée le 30 juin 2010).

A noter qu'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.

➤ **Compatibilité avec la loi Littoral :**

Chapitre VI du titre IV du livre 1^{er} du Code de l'Urbanisme (articles L.146-1 à L. 146-9).

Les travaux faisant l'objet du projet bénéficient des exceptions résultant de La Loi Littoral. (Article L.146-8 alinéa 1^{er} du Code de l'Urbanisme).

➤ **Compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux :**

Le projet est compatible avec le SDAGE Artois Picardie adopté le 16 octobre 2009.

➤ **Compatibilité avec le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux :**

Le projet est compatible avec le SAGE de l'Aa (Arrêté signé le 15 mars 2010).

➤ **Prise en compte du risque climatique :**

Les dernières réflexions sur les évolutions liées au changement climatique sont intégrées pour définir précisément les caractéristiques des ouvrages à concevoir.

➤ **Prise en compte des risques sismiques :**

Calais se situe en Zone 2 : aléa faible. Le projet respectera les réglementations en vigueur.

➤ **Gestion des risques :**

Il sera procédé à une étude complète et raisonnée des risques techniques sur l'ensemble du projet pendant la durée de vie des ouvrages.

➤ **Prise en compte de l'environnement :**

Le Région Nord Pas-de-Calais a opté pour un projet exemplaire en termes d'environnement : que ce soit sur la dynamique hydro sédimentaire, la qualité des eaux du littorales ou sur le contexte biologique. Une démarche itérative s'appuyant sur des études exhaustives en hydro sédimentaires et des inventaires scientifiques faune/flore/habitat a été mise en œuvre durant plus de 24 mois pour étudier les évolutions des effets d'adaptations qui ont porté sur la forme de la digue et le raccordement du projet sur le continent.

➤ **Analyse et évaluation**

Comparaison des Documents graphiques « opposable » et « mise en comptabilité » :

➤ **Modification du zonage**

Aucune modification de zonage n'est nécessaire.

Modification du règlement du POS

- **La proposition de l'article UL 11 du POS.**

L'article UL 11 du POS serait modifié 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.*

Les éléments nécessaires à la prise en compte de l'environnement et l'utilisation des énergies renouvelables (capteurs solaires, dispositifs de gestion des eaux pluviales, etc.) peuvent faire l'objet d'adaptations mineures sous réserves d'une intégration paysagère satisfaisante, dans le respect des dispositions énoncées ; de même l'orientation des façades, et l'implantation du bâtiment peuvent faire l'objet de recommandations.

Tout projet de construction devra présenter un volume, une implantation et un aspect satisfaisants, permettant une bonne intégration dans l'environnement tout en tenant compte du site général dans lequel il s'inscrit et notamment la végétation existante et les constructions voisines.

La qualité recherchée vise aussi bien les volumes, y compris la forme de la toiture, que les percements, les couleurs des matériaux apparents et les détails architecturaux.

D'une manière générale, sauf cas particuliers de projet de grande richesse architecturale, les bâtiments et clôtures devront être d'une conception simple. Sauf dans le cas de projets intégrés dans des ensembles cohérents qui feront l'objet d'études particulières, les couleurs apparentes devront avoir une tonalité discrète, suivant une palette conforme aux tons en usage dans la construction traditionnelle de la région.

Les conclusions motivées de la commission d'enquête font l'objet d'un document séparé joint à la suite du présent rapport.

**CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES
ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME**

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

INTRODUCTION

Le présent rapport ne concerne que du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

La Région Nord-Pas-de-Calais qui est propriétaire depuis 2007 des ports de Boulogne et de Calais a pris un « engagement ambitieux et raisonnable » pour le projet d'extension du port de Calais leader européen dans le domaine du transport de passager et du fret accompagné et défini dans ce but les orientations suivantes:

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

➤ Calais et son port sont inséparables.

Le port de Calais est le poumon économique de la ville et a toujours su au cours du temps adapter ses infrastructures. C'est ce projet qui est soumis à cinq enquêtes publiques correspondant aux cinq procédures qui seront mises en œuvre pour l'autoriser.

➤ Généralités :

Face à la concurrence internationale, à l'évolution des navires, le port de Calais doit se moderniser et s'étendre. Le projet Calais Port 2015 a pour ambition d'étendre le port vers la mer entre 70 et 90 hectares seront aménagés. Réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

L'enjeu est de maintenir une compétitivité à l'activité portuaire et 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 de passagers et de marchandises ;
- Améliorer l'interface ville-port et consolider les activités de tourisme.

Les objectifs du Projet Calais Port 2015 sont les suivants :

- 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 et la taille des navires... ;
- Garantir les conditions d'accessibilité et les capacités nautiques du port ;

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- Etre modulable sur le long terme et même au delà, afin de pouvoir s'adapter au fur et à mesure à l'évolution des trafics et aux besoins correspondants.

Tout projet de construction doit se conformer à la réglementation en vigueur dans la zone d'implantation. Le projet Calais Port 2015 concerne une part relativement étendue en raison de sa position (domaine public maritime, domaine terrestre), des zones naturelles qui l'entourent, et de la nature des travaux nécessaires à la construction.

En vue de procéder aux travaux de construction La Région Nord-Pas de Calais a sollicité une enquête publique.

La mise en œuvre du projet nécessite plusieurs enquêtes publiques :

11. une enquête pour les travaux d'aménagement portuaire Calais Port 2015 ;
12. une enquête de demande d'autorisation administrative des travaux d'infrastructures maritimes structurants au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques ;
13. une enquête de la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calais ;
14. une enquête en vue de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (POS) de Calais ;
15. une enquête du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

La demande du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime pour le projet Calais Port 2015.

➤ **Synthèse**

La Commission d'enquête publique a pris connaissance du projet et étudié de manière approfondie les différentes pièces du dossier, visité les lieux concernés, ouvert des registres avec les dossiers en mairie de Calais, veillé à l'accomplissement de toutes les formalités préalables.

Aux jours et heures fixés, les membres de la commission se sont tenus à la disposition du public. La commission a régulièrement informé le pétitionnaire du déroulement de l'enquête.

Au total, la Commission a recueilli environ 97 contributions orales et écrites, ces dernières consignées et annexées dans les registres ouverts en Mairie de Calais.

Pour la présente enquête sur ***le changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime***, un registre a été utilisé pour un total de 17 contributions, compte tenu des avis provenant des autres enquêtes.

Les observations faites par le public, comportant souvent plusieurs thèmes relatifs à diverses enquêtes, les membres de la commission d'enquête ont procédé, sur chacun des registres dont celui de la présente enquête, à numéroter en marge chaque observation, ont établi deux tableaux :

- ***Le premier : récapitulation synthétique ;***

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- *Le second : récapitulation synthétique par thèmes ;*

afin de faciliter la synthèse des observations.

Les membres de la Commission d'enquête ont ensuite procédé à l'analyse des observations synthétisées, par la rédaction collective de thèmes.

12 thèmes ont été sélectionnés pour ce qui concerne la présente enquête.

Il est à noter que le public a eu la difficulté de différencier les différentes enquêtes et d'affecter les observations sur tel ou tel thème alors qu'elles concernent parfois plusieurs thèmes.

Changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime pour le projet Calais Port 2015.

L'objet de la présente enquête publique consiste à savoir si la zone du Domaine Public Maritime de l'Etat, nécessaire à la réalisation du projet Calais Port 2015, peut être transféré au profit de la collectivité locale, compte tenu des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques.

Toute implantation entraînant un changement substantiel d'utilisation du Domaine Public Maritime (DPM) et une atteinte à l'état naturel du rivage est régie par les dispositions de l'article L.2124-1, du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

*Au titre du L2124-1, "les décisions d'utilisation du DPM tiennent compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques (...) Tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est **préalablement soumis à enquête publique** réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du Code de l'Environnement.*

Le projet, une fois autorisé, devra se traduire par un acte de transfert de gestion du DPM, acte prévu par l'article L.2123-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques "

L'arrêté préfectoral demande une enquête publique, menée conjointement avec les autres, en application du L2124-1.

Au vu des observations, la Commission d'enquête a décidé de rattacher l'ensemble des observations relatives aux ouvrages (partie maritime) à cette enquête.

GÉNÉRALITÉS CONCERNANT L'OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

➤ Présentation sommaire du projet Calais Port 2015

Le pétitionnaire est le :

Conseil Régional Nord-Pas de Calais à LILLE.

L'enquête publique porte sur le projet de développement économique et d'extension du port de Calais, qui prévoit au Nord du port actuel la réalisation d'un nouveau bassin et un accroissement des terre-pleins en partie gagnés sur la mer.

Le projet permettra d'accroître progressivement les capacités du port pour les liaisons transmanche et le cabotage européen, et de diversifier les trafics (acheminements ferroviaires, trafic routier non accompagné).

Le projet concerne directement la ville de Calais.

Cadre juridique et administratif

Réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Région Nord-Pas-de-Calais, le projet veut répondre au développement économique et d'extension du Port de Calais.

L'enquête publique relative au changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime conformément à l'article R.126 du Code de l'Environnement

Le dossier d'enquête comprend :

- ✓ Une notice explicative :
 - Un plan de situation ;
 - L'objet de l'opération ;
 - Les caractéristiques les plus importantes de l'opération soumises à enquête publique ;
 - L'appréciation sommaire de la dépense ;
 - Le plan général des travaux ;
 - ✓ L'étude d'impact ;
 - ✓ Le plan de masse du changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

PRESENTATION DU PROJET

Le projet constitue une première phase de travaux, objet des demandes d'autorisation et d'une étude d'impact détaillée il comprend :

- L'aménagement des infrastructures maritimes structurantes :
 - Création d'une digue de protection de plus de 2.5 kilomètres de longueur environ et d'une contre-jetée ;
 - Création d'un bassin portuaire d'environ 110 hectares ;
 - Réalisation de nouveaux terre-pleins à partir des déblais de dragage du nouveau bassin avec pour objectif l'optimisation des volumes de déblais et de remblais ;
 - Création d'un port de service permettant l'accueil des remorqueurs, pilotines et autres navires de service.

- La réalisation progressive d'autres aménagements, superstructures et équipements :
 - La réalisation de trois ou quatre postes ferries, de deux postes ro-ro et d'un quai Lay-bi utilisable également pour l'accueil des navires de croisières ;

 - Des aménagements terrestres :
 - ❖ L'aménagement progressif des terre-pleins portuaires ;
 - ❖ La redéfinition des accès terrestres et ferroviaires ;
 - ❖ La mise en place d'un nouveau schéma de circulation ;
 - ❖ La réalisation des zones et bâtiments liés au contrôle (fret et zone tampon) ;
 - ❖ La construction d'une nouvelle capitainerie ;
 - ❖ La réalisation d'aménagements paysagers.

APPRECIATION SOMMAIRE DE LA DEPENSE

- L'enveloppe prévisionnelle de l'opération de réalisation des infrastructures structurantes du projet calais Port 2015 est de 633 millions euros HT, valeur établie en mars 2011.

ANALYSE ET EVALUATION DU PROJET PAR LA COMMISSION
--

➤ **Prise en compte de l'environnement :**

Le Région Nord Pas-de-Calais a opté pour un projet exemplaire en termes d'environnement :

que ce soit sur la dynamique hydro sédimentaire, la qualité des eaux du littorales ou sur le contexte biologique. Une démarche itérative s'appuyant sur des études exhaustives en hydro sédimentaires et des inventaires scientifiques faune/flore/habitat a été mise en œuvre durant plus de 24 mois pour étudier les évolutions des effets d'adaptations qui ont porté sur la forme de la digue et le raccordement du projet sur le continent.

Les conclusions motivées de la commission d'enquête font l'objet d'un document séparé joint à la suite du présent rapport.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Chapitre I. Cadre Réglementaire

Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

Code de l'urbanisme, articles L.122-15 et suivants et R.122-11-1 et suivants pour les SCOT.

Code de l'urbanisme, articles L.123-16 et suivants et R.123-23-1 et suivants pour les PLU.

Textes relatifs à la protection de la nature

Directive européenne 79/409/CE du 2 avril 1979 modifiée concernant la conservation des oiseaux sauvages dite Directive «Oiseaux».

Directive européenne 92/43/CE du 21 mai 1992 modifiée, dite directive « Habitats », concernant la conservation des habitats ainsi que de la faune et la flore sauvages.

Directive européenne 97/62/CE du 27 octobre 1997, portant adaptation au progrès technique et scientifique de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et flore sauvages.

Convention de Berne, adoptée le 19 septembre 1979, relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe.

Code de l'environnement, Livre II Protection de la nature, Titre IV Notamment les rubriques 4110, 4120, 4130.

Les articles L.414-4 et R.414-19 et 26 relative à l'évaluation des incidences au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000.

Textes relatifs au Code des ports Maritimes :

Article R*122-4, en vigueur depuis le 1 Janvier 2011 et modifié par Décret n°2010-1463 du 1er décembre 2010 - art. 87 (V).

I.-Le dossier d'instruction comporte l'étude d'impact définie à l'article R. 122-3 du code de l'environnement lorsque le coût total des travaux de construction ou d'extension excède le montant fixé à l'article R. 122-8 du même décret. Le dossier d'instruction comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret. En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier : -mentionne la ou les rubriques de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement, dont relèvent les travaux ; -comporte le document prévu aux articles R. 214-6 et R. 214-32 du code de l'environnement. Si l'étude d'impact fournit les informations requises, elle tient lieu de ce document. II.-L'instruction, menée par le directeur du port, comprend les formalités ci-après qui sont effectuées simultanément : 1° Consultation du conseil portuaire ; 2° Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ; 3° Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas maître d'ouvrage ; 4° Consultation de la chambre de commerce et d'industrie territoriale compétente, lorsqu'elle n'est pas le concessionnaire ; 5° Consultation, s'il y a lieu, de la commission nautique dont les conditions de fonctionnement sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de la marine nationale, du ministre chargé des ports maritimes et du ministre chargé de la marine marchande. La grande commission nautique est consultée sur les opérations comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès ; la commission nautique locale est consultée dans les autres cas ; 6° Consultation le cas échéant de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche (CORECODE) ; 7° Instruction mixte, conformément à la réglementation en vigueur ; 8° Enquête publique s'il y a lieu. Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues les articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par les articles R. 214-6 à R. 214-56 dudit code. III.-Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés en application des 1°,2°,3°,4° et 5° du II du présent article pour faire connaître leur avis est de deux mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

Textes relatifs à l'archéologie préventive :

Livre V du code du patrimoine et notamment son titre II (les articles L.522-1 à L.524-16 relatifs à l'archéologie préventive et à son financement, les articles L.531-14 à L.531-16 relatifs aux découvertes fortuites) qui codifie **la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001** relative à l'archéologie préventive modifiée à 6 reprises – notamment par la loi n°2003-707 du 1er août 2003. Les articles L.532-1 à 14 (Titre III, Chap. 2) relatif aux biens culturels maritimes.

Décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive, pris en application de la loi n°2003-707 du 1er avril 2003 relative à l'archéologie préventive.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Décret n°2002-90 du 16 janvier 2002 portant statut de l'Institut national de recherche préventive (INRAP) modifié par plusieurs décrets.

Textes relatifs aux opérations de dépollution pyrotechniques

Code du travail et notamment les articles L.4121-1 à 5 et R.4121-1.

Textes relatifs à la loi littoral :

Code de l'urbanisme et notamment Chapitre IV du livre 1er et notamment les articles L.146-1 à L.146-9

Code de l'environnement, et notamment l'article R.321-1

Textes relatifs à l'hygiène, la sécurité et la santé publique :

Décret n°93-245 du 25 février 1993, abrogé par le décret n°2005 – 935 du 2 août 2005 (article 8).

Textes relatifs aux sites inscrits et classés

Code du patrimoine et notamment l'article L.630-1 relatif à l'inscription et au classement des sites.

Code de l'environnement et notamment les articles L.341-1 à L.341-22 relatifs aux règles de protection des monuments naturels et des sites.

Loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992

L214-1 à L214-6 : - Titre 1er - Eau et milieux aquatiques marins - Chapitre IV - Activités, installations et usage - Régimes d'autorisation ou de déclaration.

L122-1 à L122-3 : - Chapitre II - Evaluation environnementale - Etudes d'impact des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements

L122-4 & L122-7 : - Chapitre II - Evaluation environnementale Evaluation de certains plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement

L211-1 : - Chapitre 1er - Régime général et gestion de la ressource – Gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Autres textes :

Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (dite Loi SRU) et le décret n°2001-260 du 27 mars 2001 modifiant le code de l'urbanisme et le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et relatif aux documents d'urbanisme.

Loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et notamment le titre IV concernant la participation du public à l'élaboration des grands projets.

Le code des transports qui a intégré en partie la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et son décret d'application du 17 juillet 1994.

Le décret n°86-606 du 14 mars 1986 article 2 relatif aux commissions nautiques

Code du domaine de l'Etat dont l'article L.152-1 concernant la consultation du préfet maritime.

Texte sur les dunes de mer :

Le code forestier et notamment l'article L.432-1 sur les fouilles dans les dunes de mer du Pas de Calais.

Autorisations au titre du code de l'urbanisme :

Code de l'urbanisme, articles L. 421-1 et suivants et R. 421-1 et suivants.

Textes relatifs à la procédure exceptionnelle d'autorisation de prélèvement d'espèces protégées :

Titre I du livre IV du code de l'environnement, article L411-1 et 2, prévoyant la possibilité d'autorisations préfectorales de prélèvement d'espèces à titre exceptionnel et uniquement à des fins scientifiques (décliné par l'article R 411-6 aujourd'hui abrogé). Les articles R.411-1 à 5.

Loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole, qui étend le champ des dérogations à d'autres fins que celles purement scientifiques (santé et sécurité publique, intérêt public majeur, dommages importants dus aux espèces concernées,...) à condition qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

Décret en conseil d'Etat n° 2007-15 du 4 janvier 2007 qui comprend un grand nombre de mises à jour de la partie réglementaire du code de l'environnement, pour permettre la mise en œuvre de deux lois majeures dans le domaine de la gestion des espèces : la loi de développement des territoires ruraux et la loi d'orientation agricole. Il réunit dans une même démarche les opérations de destruction, déplacement et réintroduction volontaire dans la nature.

Arrêté ministériel du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

La circulaire du 21 janvier 2008 sur le régime de dérogation relative aux décisions administratives individuelles relevant du Ministère chargé de la protection de la nature dans le domaine de la faune et flore sauvage.

Cadre juridique du débat public :

Décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, titre 1er, chapitre II, article 7, relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public.

Code de l'environnement articles L.121-11 sur l'élaboration d'un bilan par le président de la commission nationale de débat public (CNDP) et L.121-13 sur la décision du maître d'ouvrage sur la poursuite ou non du projet.

1.1 – Avis des Services Consultés

- **Autorité Environnementale,**
- **Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord,**
- **Service Départemental d'Incendie et de Secours,**
- **Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale,**
- **Réseau Ferré de France,**
- **Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais.**

Chapitre II. Composition du dossier soumis à enquête publique

Le dossier comprend :

Volume A

- ❖ Objet de l'enquête : informations juridiques et administratives
- ❖ Nom et adresse du demandeur
- ❖ Plan de situation
- ❖ Notice
- ❖ Plan général des travaux

Volume B

- ❖ Etude d'impact
- ❖ Résumé non technique

Volume C

- ❖ Dossier d'incidence au titre de NATURA 2000

Volume D

- ❖ Dossier d'évaluation économique et sociale

Volume E

- ❖ Dossier de mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis
- ❖ Dossier de mise en compatibilité du POS de Calais

Volume F

- ❖ Dossier d'enquête publique du changement substantiel des zones du domaine public maritime (DPM)

Volume G

- ❖ Eléments du débat public
- ❖ Bilan
- ❖ Compte-rendu

Volume H

- ❖ Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

Annexes

- ❖ Présentation générale du projet Calais Port 2015,
- ❖ Compte-rendu du débat public,
- ❖ Arrêté Préfectoral du 11 janvier 2012,
- ❖ Avis de l'Autorité Environnementale du 19 septembre 2011,
- ❖ Procès verbal de la réunion du 20 janvier 2012 (Procédure d'examen),
- ❖ Avis de la Chambre d'Agriculture,
- ❖ Avis de la chambre de Commerce
- ❖ Avis du service Départemental d'Incendie et de Secours
- ❖ Avis de la préfecture Maritime de la manche et la mer du Nord
- ❖ Avis de Réseau Ferré de France
- ❖ Avis de la Direction Départementale des Territoires et de la mer

Chapitre III. Information sur le projet

Le projet a fait l'objet, avant enquête, d'une large information de la part du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais :

- Article « La Voix du Nord » du 7 janvier 2011
- Article « Nord Littoral » du 21 janvier 2011
- Article « Le Marin » du 28 Janvier 2011
- Article « Le Journal des Entreprises » de février 2011
- Article « Nord Littoral » du 17 mars 2011
- Article « Liberté 62 » du 25 mars 2011

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- Article « Nord Littoral » du 1er avril 2011
- Article « Nord Littoral » du 28 avril 2011
- Article « Liberté 62 » du 6 mai 2011
- Article « La Voix du Nord » du 12 mai 2011
- Article « Nord Littoral » du 12 mai 2011
- Article « Liberté 62 » du 13 mai 2011
- Article « Le Marin » du 20 mai 2011
- Article « La Voix du Nord » du 28 mai 2011
- Article « Nord Littoral » du 28 mai 2011
- Article « Dunkerque Expansion » de juin 2011
- Article « Le Marin » du 3 juin 2011
- Article « Le Moniteur » du 10 juin 2011
- Article « La Gazette » du 11 juin 2011
- Article « La Voix du Nord » du 19 juin 2011
- Article « Liberté Hebdo » du 24 juin 2011
- Article « Nord Littoral » du 2 juillet 2011
- Article « La Voix du Nord » du 3 juillet 2011
- Article « Nord Littoral » du 15 juillet 2011
- Article « La Voix du Nord » du 30 août 2011
- Article « Le Marin » du 16 septembre 2011
- Article « Nord Littoral » du 26 septembre 2011
- Article « Nord Littoral » du 30 septembre 2011
- Article « Nord Littoral » du 4 novembre 2011
- Article « Nord Littoral » du 26 novembre 2011
- Article « Nord Littoral » du 28 janvier 2012
- Article « Nord Littoral » du 3 février 2012
- Article « Nord Littoral » du 5 février 2012
- Article « Nord Littoral » du 12 février 2012
- Article « Nord Littoral » du 13 février 2012
- Article « La Voix du Nord » du 13 février 2012
- Article « Nord Littoral » du 14 février 2012
- Article « La Voix du Nord » du 14 février 2012
- Article « Autrement dit » du 17 février 2012
- Article « Nord Littoral » du 24 février 2012
- Article « Le Moniteur » du 2 mars 2012
- Article « Nord Littoral » du 2 mars 2012
- Article « Nord Littoral » du 5 mars 2012
- Article « Nord Littoral » du 9 mars 2012
- Article « Autrement dit » du 16 mars 2012
- Article « Nord Littoral » du 16 mars 2012
- Article « La Voix du Nord » du 17 mars 2012
- Article « La Voix du Nord » du 18 mars 2012
- Communiqué d' « Europe Ecologie des Verts » du 15 mars 2012.

Voir annexes : pièces 1 à 82.

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Chapitre IV. Organisation et Déroulement de l'enquête publique

IV.1 – Organisation de l'enquête

Désignés en qualité de Commissaires enquêteurs et après avoir élargé les différents documents soumis à enquête publique, nous nous sommes tenus à disposition du public en mairie de Calais les :

ENQUETE DU 13 FEVRIER AU 16 MARS 2012		
Dates de Permanences	Heures de Permanences	Nom du C E
Lundi 13/02/2012	9h à 12h	J-P. Dancoisne
Jeudi 16/02/2012	14h30 à 17h30	J. Bocket
Mardi 21/02/2012	14 h30 à 17h30	J-P. Dancoisne
Vendredi 24/02/2012	14h30 à 17h30	P.Stevenoot
ENQUETE DU 13 FEVRIER AU 16 MARS 2012		
Dates de Permanences	Heures de Permanences	Nom du C E
Lundi 27/02/2012	14h30 à 17h30	J. Bocket
Mercredi 29/02/2012	14 h30 à 17h30	P.Stevenoot
Mardi 06/03/2012	9h à 12h	J-P. Dancoisne
Jeudi 08/03/2012	9 h à 12h	J. Bocket
Lundi 12/03/2012	9 h à 12 h	J-P. Dancoisne
Mercredi 14/03/2012	14 h30à 17h30	P.Stevenoot
Jeudi 15/03/2012	14 h30 à 17h30	J. Bocket
Vendredi 16/03/2012	14 h30 à 17h30	P. Stevenoot

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

En dehors des jours de permanence des Commissaires enquêteurs, le dossier d'enquête et les 5 registres ont été tenus à disposition du public aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie :

- du lundi au vendredi de 08h 30 à 12h 30 et de 13h30 à 17h30.
- la mairie de Calais étant fermée le samedi.

IV.2 – DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le 5 décembre 2011 : par décision n° E 11000349/59, le Tribunal Administratif de Lille a désigné La Commission d'enquête suivante :

- **Patrick STEVENOOT**, Commissaire enquêteur Président,
- **Jacques BOCKET**, Commissaire enquêteur titulaire,
- **Jean-Paul DANCOISNE**, Commissaire enquêteur titulaire.
- **José CARTON**, Commissaire enquêteur suppléant.

En cas d'empêchement de Patrick STEVENOOT, la Présidence de la Commissaire d'enquête sera assurée par Jacques BOCKET, membre titulaire de la Commission ;

Pour conduire l'enquête publique ayant pour objet le projet d'Aménagement « CALAIS PORT 2015 » portant sur l'impact environnemental du projet, l'autorisation au titre de l'article L 214-1 du Code de l'environnement (législation sur l'eau et les milieux aquatiques, l'utilisation du Domaine Public Maritime, la mise en compatibilité du Schéma Directeur du Calaisis, la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de la ville de Calais.

Le 20 décembre 2011 : dépôt du dossier au domicile des membres de La Commission d'enquête par les services du Conseil Régional ;

Le 6 janvier 2012 : matin : réunion des membres de La Commission d'enquête au siège de la Direction du Port de Calais ;

Le 6 janvier 2012 : après-midi : réunion des membres de La Commission d'enquête avec les représentants du Conseil Régional : Messieurs SZMAROWSKI, DECORY, NOËL, TRICOIRE, HAGNERE et LEMAITRE ; et visite sur place ;

Le 11 janvier 2012 : signature de l'Arrêté d'ouverture d'enquête voir en annexes : pièce 83;

Le 20 janvier 2012 : matin : réunion des membres de La Commission d'enquête ;

Le 20 janvier 2012 : 13 heures : réunion des membres de La Commission d'enquête, en mairie de Calais, avec Mme LEVIS, Directrice, et Mr MIQUET, Responsable du développement du Domaine Urbain ;

Le 20 janvier 2012 : après-midi : réunion des membres de La Commission d'enquête, à la Sous-préfecture du Pas-de-Calais : voir compte-rendu en annexes :pièce 84

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Objet : examen conjoint_CALAIS PORT 2015;

Le 26 janvier 2012 : envoi d'un courrier à Mr Didier SZMAROWSKI, Directeur des Ports,

Le 30 janvier 2012: contrôle d'affichage par La Commission d'enquête : voir annexe : pièce 85

Le 6 février 2012: après-midi : réunion des membres de La Commission d'enquête, à la Direction du Port avec Mr CAPET Yann, Conseiller Régional, Mr SZMAROWSKI Didier, Directeur des ports, et Mrs NOËL, TRICOIRE, HAGNERE du Conseil Régional ;

Objet : réponses au courrier du 26 janvier 2012 ;

Le 7 février 2012: réunion des membres de La Commission d'enquête, avec Mr MIQUET, à la mairie de Calais :

Objet : organisation matérielle de l'enquête.

Le 7 février 2012: complément de visite des lieux (zone d'émergence, de bruit de la voie ferrée, rue de Suffren et rue Dugay Trouin.

Le 27 février 2012: matin : réunion de travail des membres de La Commission d'enquête ;

Le 8 mars 2012: après-midi : réunion de travail des membres de La Commission d'enquête ;

Le 21 mars 2012: matin : réunion de travail des membres de La Commission d'enquête ;

Après-midi : réunion avec Mrs Mr SZMAROWSKI et NOËL

Objet : bilan des observations de l'enquête.

Le 28 mars 2012: matin : réunion de travail des membres de La Commission d'enquête et remise d'un courrier à l'intention de Mr SZMAROWSKI portant sur la synthèse des questions posées lors de l'enquête, voir annexes : pièce 97 ;

Le 28 mars 2012: après-midi : visite de la Capitainerie ; rencontre avec Mr FLOCH, Commandant.

Le 13 avril 2012: réunion de travail de La Commission d'enquête.

Objet : rédaction des rapports

Le 18 avril 2012: matin : réunion de La Commission d'enquête avec Mr DURY et Mr TRICOIRE, à leur demande au siège de la Région à Lille.

Objet : remise du mémoire en réponse et présentation orale

après-midi : réunion de travail de La Commission d'enquête :

Objet : analyse des observations du public

Le 24 avril 2012 : réunion de travail de La Commission d'enquête

Objet : analyse des observations du public

Le 25 avril 2012 : réunion de travail de La Commission d'enquête

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Objet : les conclusions

Le 27 avril 2012 : réunion de travail de La Commission d'enquête.

Objet : relecture et mise en forme du rapport.

Publicité

L'avis d'enquête a fait l'objet :

✓ D'un affichage par le Conseil Régional sur le site du port :

- Accès Port Est
- Gare Maritime
- Capitainerie
- Recettes des Douanes
- Direction de l'Outillage du Port
- Ancienne Recette des Douanes
- Pont Vétillart
- Direction déléguée d'exploitation du Port de Calais
- Bureau de remorquage
- Port de pêche
- Hôtel Consulaire
- Terre-plein Pagniez
- Pont Henri Henon
- Port de plaisance
- Jetée Ouest

✓ D'un affichage par la ville de Calais :

- Sur les journaux électroniques situés :
 - Avenue Blériot
 - A la plage
 - A la gare
 - Boulevard Lafayette
 - Rue Chevreuil
 - Quai de l'Yser
- Dans les lieux publics suivants :
 - Hôtel de ville (Place du Soldat Inconnu)
 - Centre technique municipal (rue de Toul)
 - Centre administratif (Quai de la Gendarmerie)
 - Bourse du travail (place créve-Cœur)
 - Cimetière Nord

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

- Cimetière Sud
- Service santé au travail (rue Dampierre)
- Service urbanisme (9 rue Paul Bert)
- Maison des Associations (rue Hagueneau)
- Service territoire et Proximité (Beau marais)
- Maison de la Famille (Beau marais)
- Multi accueil « Les Frimousses »
- Crèche « Chantilly »
- Crème Familiale « Les Petits Lutins »
- Halte Garderie « Les Marmousets »
- Crèche « L'Île aux Enfants »
- Salle Vadez
- Salle Coubertin
- Salle Paul Caron
- Salle Constantine
- Salle Pascal
- Salle Pont du Leu
- Salle république
- Salle St Exupéry
- Stade Courgain
- Stade du Souvenir
- Salle Vauban
- Salle Porte de Lille Salle Edgar Quinet
- Salle du Marché couvert
- Salle des Cailloux
- Salle Nouvelle France
- Service Jeunesse
- Poste de Secours (Digue Gaston Berthe).

Cet affichage a été contrôlé :

- ✓ Par La Commission d'enquête le 30 janvier 2012 (Annexes : pièce 95)
- ✓ Par constat par Mme Virginie SILBERBERG, Huissier de justice à Calais, place Crève cœur n° 7 :
 - Constat du 26 janvier 2012 (Annexes : pièce 91)
 - Constat du 13 février 2012 (Annexes : pièce 92)
 - Constat du 1er mars 2012 (Annexes : pièce 93)
 - Constat du 16 mars 2012 (Annexes : pièce 94).

L'enquête a fait également l'objet de publicité sur :

- ✓ le site Internet de la ville de Calais,
- ✓ le site du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais,
- ✓ Le site de la Préfecture du Pas-de-Calais.

L'avis d'enquête a été également affiché au siège de la Région Nord-Pas-de-Calais, à Lille. Enfin, un courrier a été adressé, par le Conseil Régional, aux 42 acteurs du débat public (Annexes : pièce 90).

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012

Publication dans les journaux régionaux:

- ✓ La Voix du Nord du vendredi 27 janvier 2012 (annexes : pièce 86)
- ✓ Nord Littoral du vendredi 27 janvier 2012 (annexes : pièce 87)
- ✓ La Voix du Nord du vendredi 17 février 2012 (annexes : pièce 88)
- ✓ Nord Littoral du vendredi 17 février 2012 (annexes : pièce 89).

Permanences et Analyse des Observations du public

De nombreuses personnes se sont présentées pendant ou en dehors des permanences pour prendre connaissance du dossier, parfois pour exprimer leur avis sur certains points du projet ou leur opposition totale ou partielle, ou pour encourager la réalisation de ce projet. Au total le nombre d'interventions, soit par consignation directe soit par déclarations annexées aux registres, s'élèvent à **97**.

Parmi les déclarations ou observations annexées aux registres on remarque, que plusieurs et mêmes personnes ont déposées des documents identiques dans les différents registres.

Tableaux des observations recueillies (voir pages suivantes)

Chapitre V. Bilan de l'Enquête Publique

Accueil lors des permanences

Les locaux et les moyens mis à la disposition de La Commission d'enquête ont été satisfaisants.

La mairie de Calais a accueilli convenablement le public et les Commissaires enquêteurs chargés des permanences.

La bonne entente a permis une très bonne collaboration entre les membres de La Commission d'enquête et a fait l'objet de nombreux échanges.

Le 27 avril 2012

Les membres de la Commission

P. STEVENOOT

J.P DANCOISNE

J. BOCKET

Projet d'aménagement
CALAIS PORT 2015

Enquête publique du 13 février 2012 au 16 mars 2012