

DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

Réunion publique du jeudi 22 octobre 2009 – Naussicaà – Boulogne

La séance est ouverte à 19 heures 40 sous la présidence de M. Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot, président de la Commission particulière de débat public.

M. TENIERE-BUCHOT.- Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs, d'abord, je voudrais vous souhaiter le bonsoir avant d'ouvrir cette séance d'expression, puisque c'est la terminologie que nous avons l'habitude d'employer dans les débats publics, et je vais expliquer dans quelques minutes en quoi cela consiste pour ceux qui n'auraient pas participé à des réunions précédentes.

Je voudrais tout de suite remercier la salle Nausicaà, les organisateurs de ce merveilleux endroit où il y a des poissons tout à fait étonnants et une scénographie remarquable. J'espère que vous ne vous êtes pas trop perdus, puisque c'est assez difficile d'arriver jusqu'à cette salle mais cela prouve que vous avez tous des quotients intellectuels extrêmement élevés et cela permet de voir les poissons.

Je voudrais nous faire accueillir par Madame Splingard qui a eu la gentillesse de venir puisqu'en ce moment Monsieur le Maire, qui nous rejoindra tout à l'heure, mais je crois que vous allez le dire, est occupé dans une réunion importante.

Je crois que tout le monde connaît Madame Splingard qui est conseillère régionale et adjointe ici au maire de Boulogne... J'allais dire « Calais » ; c'est un lapsus intéressant... Je commence bien !

Mme SPLINGARD.- Voilà ce que c'est que de déménager tout le temps !

M. TENIERE-BUCHOT.- On va sûrement discuter de cela tout à l'heure, des relations entre Boulogne et Calais. Madame, merci de votre accueil.

Mme SPLINGARD.- Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Sous-préfet, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Messieurs les Présidents des Chambres de commerce et d'industrie de Boulogne et de Calais, Madame la Vice-présidente du Conseil régional en charge des transports, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, c'est à la fois en ma qualité de conseillère régionale, présidente du Comité régional de tourisme, mais aussi, à Boulogne, en ma qualité d'adjointe au maire, que je vous accueille.

Monsieur le Président y faisait allusion, la Communauté d'agglomération réunit ce soir son conseil. Frédéric Cuvillier, notre député-maire, vous prie d'excuser son retard ; je dis bien son retard, car il nous rejoindra un peu plus tard dans la soirée.

En préambule, je tiens à saluer tout particulièrement le travail de la Commission particulière du débat public qui a la volonté de permettre un large débat, ouvert à tous, et qui a souhaité organiser ici, à Boulogne-sur-mer, l'une des neuf réunions de ce débat public. Mes remerciements vont à vous, Monsieur le Président, qui avez imposé ce choix.

Mesdames, Messieurs, effectivement, les Boulonnais sont impliqués naturellement dans ce débat. Leur port est désormais, comme celui de Calais, propriété de la Région depuis le 1^{er} janvier 2007 dans le cadre des lois de décentralisation. Nombreux sont, par ailleurs, les Boulonnais (300 environ au total) qui travaillent à Calais pour les compagnies maritimes, la Chambre de commerce et

d'industrie de Calais, pour la Socarenam et l'ensemble des entreprises de ce secteur maritime. Je rappellerai que pour la région, le port de Calais, c'est, au total, 3 597 emplois, dont 1 735 pour les compagnies SeaFrance et P&O Ferries.

L'impact du trafic transmanche a des retombées touristiques majeures pour Boulogne-sur-mer, ville qui séduit les Anglais depuis des décennies grâce à ses atouts patrimoniaux et à l'intégration du port dans la ville.

Ici, par exemple, à Nausicaa, les Anglais représentent à peu près 10 % des visiteurs de ce centre européen de la mer, soit entre 50 000 et 60 000 visiteurs par an accueillis ici, et ce n'est pas négligeable. Ce ne sont que quelques-uns des éléments qui indiquent la dimension de ce projet et justifient pleinement l'organisation d'une réunion à Boulogne-sur-mer, mais également à Dunkerque, comme cela a été fait le 12 octobre dernier.

Concernant le sens de ce projet, je crois que chacun s'accordera à dire qu'il s'agit d'abord, à travers la réalisation de Calais 2015, de permettre à Calais de continuer à jouer le premier rôle dans le transmanche national et européen. C'est de cela dont il s'agit pour les promoteurs de ce projet : maintenir la position de Calais en continuant de valoriser cet atout géographique du chemin le plus court vers la Grande-Bretagne et de principale porte d'entrée du continent. Il faut savoir que le port de Douvres, alter ego du port de Calais, travaille d'arrache-pied sur son projet d'extension afin de faire face, lui aussi, à l'augmentation prévisible des flux transmanche. Il faut savoir également que le transmanche, demain, ce seront des bateaux plus performants, plus grands mais aussi plus respectueux de l'environnement. Pour cela, il nous faut créer de nouveaux espaces pour fluidifier les flux et réduire les temps d'attente, facteur de compétitivité auprès des transporteurs et opérateurs logistiques. Dans ce contexte, nous avons, sur le littoral, et c'est une chance et non un handicap, plusieurs opérateurs qui interviennent sur le transmanche.

Les quatre ports sont complémentaires ; j'inclus Eurotunnel qui, avec Boulogne-sur-mer, Calais et Dunkerque, est un acteur du transmanche incontournable. Lors de la réalisation du tunnel sous La Manche, en 1994, Calais, à juste titre, s'était inquiété de pouvoir constater des pertes de parts de marché. Eh bien, 15 années plus tard, on voit qu'il n'en a rien été. En effet, le trafic a continué de croître et les échanges entre les îles britanniques et le continent ne sont pas prêts de se tarir. Il suffit de regarder la courbe d'évolution rétrospective et prospective des trafics qui figure dans le document du débat.

Dans ce contexte, Boulogne-sur-mer a ses propres atouts et spécificités et entend bien les jouer. Premier port de pêche de France, port polyvalent, il exerce plusieurs activités. Tout d'abord, la pêche, puis le roulier, la plaisance, mais aussi la construction et la réparation navale et le commerce conventionnel. Place forte du traitement des produits de la mer, Boulogne-sur-mer a besoin de consolider ses circuits d'approvisionnement et le cabotage maritime offre des perspectives en la matière. Par ailleurs, le trafic transmanche boulonnais, à sa mesure, valorise les atouts touristiques indéniables de la ville et des environs. Je rappelle d'ailleurs qu'au moment où le *duty-free* a été supprimé, jusqu'à 4 millions de passagers par an ont fréquenté le port de Boulogne. Il y a là, en quelque sorte, une dette à l'égard de Boulogne-sur-mer, un droit de tirage ; c'est la preuve qu'il y a une part de marché pour ce port. Comme l'a si bien dit M. Michel Delebarre, député-maire de Dunkerque, le 12 octobre dernier, chaque port a sa spécificité et peut la garder ; cela peut être la base d'une bonne complémentarité entre les deux ports.

En conclusion, je souhaite insister sur l'intérêt régional à réaliser ce projet, sur la complémentarité des ports qui impose, à terme, une coopération renforcée entre les acteurs. Notre région Pas-de-Calais doit jouer pleinement son atout maritime dans un contexte concurrentiel fort avec nos voisins belges et hollandais.

Je vérifie pour voir si Madame le Maire de Calais est arrivée. Elle ne semble pas être arrivée encore. Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite une réunion la plus constructive possible. Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Madame Splingard. Je vais rappeler très rapidement en quoi consiste une réunion d'expression.

Dans un débat public, vous avez deux types de réunions. Il existe des réunions par thème qui correspondent à la lecture collective d'un document que, je pense, vous avez pu vous procurer dans des réunions antérieures ou aujourd'hui - il y en a tout un tas sur la table à l'entrée de Nausicaa - et qui correspond au travail, à la préparation, au plaidoyer réalisé par le Conseil régional, maître d'ouvrage, qui explique pourquoi il pense que ce projet est bon. Certaines réunions, on regarde chapitre par chapitre le projet en question.

En complément, il y a des points de vue différents de celui du maître d'ouvrage qui expliquent pourquoi il y a peut-être des raisons d'être pour le projet mais avec des remarques ou pourquoi on est plutôt contre le projet ; c'est ce que l'on appelle des « *cahiers d'acteurs* ». Il y en a maintenant une douzaine. Je signale, pour ceux qui viendraient déjà depuis un certain temps, qu'il y a, ce soir, trois cahiers d'acteurs nouveaux, les n° 10, 11 et 12. Le n° 10 sera présenté tout à l'heure, de façon à en faciliter la lecture ; c'est la contribution du SYMPAC. Le n° 11 sera présenté à la fin de la réunion ; c'est la première partie d'un cahier des Verts du Nord - Pas de Calais. Une deuxième partie arrivera dans une semaine ou quelque chose comme cela et portera sur les Ecoports. Le n° 7, entre les deux, est la contribution du Conservatoire du littoral. Aujourd'hui, sort également un n° 12, qui sera présenté plus tard, qui correspond à la contribution du Conseil économique et social régional (CESR) Nord - Pas de Calais.

Beaucoup d'autres cahiers sont en préparation. Je crois qu'il devrait y en avoir, en tout, une vingtaine ; c'est une bonne chose parce que cela permet d'avoir une idée globale des opinions des uns et des autres. Pour cette raison, je le rappellerai tout à l'heure à la fin de notre réunion, je vous annonce qu'une réunion supplémentaire a été décidée, de façon à ce que tout le monde puisse s'exprimer et que ceux qui arrivent en dernier, les ouvriers un peu, pas de la 11^e heure, mais de la 10^e heure, ne soient pas frustrés et n'aient pas pu s'exprimer en public, puisque le débat public, comme son nom l'indique, est bien fait pour cela.

Vous avez pu voir qu'il y avait une réunion thématique le 5 novembre. Elle est tout à fait maintenue, pas tout à fait au même endroit, car, tant mieux, il y a un certain succès ; la salle prévue qui ne faisait que 150 places va être remplacée par une salle plus grande qui en fait 250, au même endroit, à Coquelles. Bien entendu, il y aura une large publicité pour que personne ne se trompe. (*Arrivée de Mme Bouchart.*)

Je salue l'arrivée de Madame le Maire, Madame Bouchart, qui a réussi à trouver son chemin ; il n'est pas facile d'arriver jusqu'à cette salle.

La prochaine réunion d'expression aura lieu le 10 novembre. Elle sera précédée d'une réunion identique, d'une réunion d'expression, le 9. Il y aura donc, les 9 et 10, deux réunions portant sur l'examen des cahiers d'acteurs, pour simplifier ; on reviendra là-dessus plus tard. Dans ces réunions d'expression -vous avez également reçu l'ordre du jour de ce soir-, vous voyez qu'il y a d'abord un entretien avec la salle ; dans quelques minutes, je vais vous demander de prendre la parole sur le sujet que vous voulez, c'est-à-dire sur, non pas ce qui vous passe par la tête, mais sur votre réflexion, et sur l'apport que vous souhaitez donner en contribution à la réflexion de tous, ou sur des sujets qui ont déjà été traités mais que vous considérez comme insuffisamment traités. Cela fait des redites, cela fait parfois un peu de rabâchage, mais cela signifie aussi que c'est important. C'est pour ne pas évacuer certains thèmes ou certains sujets et y revenir. On dit "Cent fois sur le métier, remettez votre ouvrage...", c'est un peu cette philosophie, on est là pour essayer qu'à satiété tout le monde ait la possibilité de s'exprimer.

Je vous rappelle que le débat public n'est pas décisionnel, que c'est quelque chose qui, si tout marche bien pour le maître d'ouvrage, débouche sur quelque chose qui est décisionnel qui s'appelle « *l'enquête publique* » ; il ne faut pas confondre les deux. On ne vote pas, on ne prend pas de décision au cours d'un débat public, mais on prépare l'enquête publique qui dépend d'une autre

réglementation antérieure et qui, peut-être, un jour, sera confondue avec le débat public en phasage, mais qu'il convient de préparer en essayant de recueillir tous les avis possibles.

Ces avis changent souvent le projet et, dans 7 à 8 % des cas, d'après les statistiques de la Commission nationale du débat public, arrêtent le projet. Ce n'est pas quelque chose qui est neutre, où on passe son temps à discuter pour, ensuite, faire autre chose. J'insiste sur cet aspect, il ne faut pas lui faire dire plus qu'on peut en attendre réglementairement mais c'est quelque chose qui compte lorsque des opinions s'expriment vigoureusement par des argumentations, puisque la base même du débat public c'est l'argumentation.

Je crois avoir à peu près tout dit. S'il y avait des détails importants, qui vous paraissent importants, que je n'aurais pas rappelés ou abordés ce soir, n'hésitez pas à nous poser des questions. Je suis seul derrière cette petite table dans la mesure où mes collègues sont répartis dans la salle, parce que, aujourd'hui, comme je l'ai dit déjà, la tribune, c'est vous ; nous sommes en dessous, bien que ce soit, sur le plan de l'altitude, différent, encore que là-haut, vous êtes un peu au-dessus... Mes collègues que je vais présenter rapidement : François Perdrizet, qui s'est installé dans une position très élevée, est parmi vous -je le dis de façon à ce que les voisins se méfient-, Clara Banchereau, Patrick le Lorier et l'Anglaise du groupe, Patricia Brossier.

Lorsque vous prenez la parole, et je vais vous passer la parole dans un instant, merci de rappeler votre nom et à quel titre vous parlez -ce n'est pas forcé mais votre nom c'est obligatoire- car tout ce que vous direz non seulement est pris dans la régie télé qui a été installée dans cette salle mais également en sténotypie, de façon à ce qu'il y ait un recueil, un *verbatim*, de tout ce qui s'est échangé comme propos. C'est relativement important que l'on puisse dire qui s'exprime à tel moment, puisque dans le *verbatim* qui est mis sur notre site dont l'adresse est indiquée à plusieurs reprises dans les documents, vous pouvez avoir, pour les séances précédentes, la totale expression des uns et des autres. Il y a également la possibilité d'une traduction, si certains amis anglais nous ont rejoints. Je sais qu'ils viendront, je le signale, le 5 novembre prochain pour présenter leurs cahiers d'acteurs respectifs. (*Arrivée de M. le Sous-Préfet.*)

Je salue l'arrivée de Monsieur le Préfet, un autre préfet. Est-ce que quelqu'un veut prendre la parole et donner l'exemple, sachant que nous avons un peu plus d'une heure ?

M. FONTAINE.- Je suis adjoint au maire de la Ville de Boulogne, je suis conseiller communautaire... J'ai préféré venir ici que de participer à la réunion du Conseil communautaire, parce que j'ai trouvé que c'était « vachement » important. Je suis aussi membre du Conseil portuaire. J'interviens ce soir, c'est la contribution des communistes du Boulonnais qui interviennent dans le débat.

Mesdames et Messieurs, je voudrais, tout d'abord, remercier les organisateurs de cette assemblée qui ont mis à l'ordre du jour le projet initié par la CCI de Calais intitulé « *Calais Port 2015* ». Cette assemblée permettra, je le souhaite, aux Boulonnais de s'exprimer sur un projet qui, s'il était mis en place, aurait des répercussions très importantes sur le devenir économique de notre Boulonnais en général et notre activité portuaire en particulier.

En y regardant de plus près, qu'est-ce que ce projet Calais Port 2015 ? Ce n'est ni plus ni moins le doublement de la capacité d'accostage des navires transmanche, avec sept passerelles supplémentaires, une emprise importante sur la mer, enfin des travaux pharaoniques qui sont estimés, pour l'instant, à 400 millions d'euros mais qui au final approcheront très certainement les 650 millions d'euros.

Bien sûr, on nous dit qu'il faut aller vite car Douvres est en train de se rénover et qu'il sera prêt pour 2013 mais, pour ce que j'en sais, aujourd'hui le trafic portuaire de Douvres n'irrigue pas seulement le port de Calais ; il dessert aussi le port de Dunkerque par l'intermédiaire de son terminal de Loon-Plage et il dessert aussi Boulogne avec LD Lines. C'est un faux problème de

laisser croire que Calais doit s'agrandir sur la mer parce que Douvres devra être prêt pour 2013, ce qui n'est pas encore prouvé compte tenu de la conjoncture actuelle.

Le projet Calais Port 2015 est une hérésie en matière d'aménagement du territoire et je m'explique. Pourquoi doubler la capacité d'un port quand, à côté, d'autres infrastructures sont sous-utilisées, comme par exemple le tunnel sous la Manche qui, aujourd'hui, n'est qu'à un peu plus de 50 % de sa capacité de transport, le port de Dunkerque qui a énormément de quais sous-utilisés et Boulogne qui a vocation aujourd'hui à retrouver une activité transmanche digne d'un grand port si on lui en donne les moyens, bien entendu ?

Le trafic transmanche, aujourd'hui, est en crise. La société SeaFrance va mal ; elle réduit aujourd'hui sa capacité de transport sur le détroit avec un plan de licenciement important. La France, comme la Grande-Bretagne, connaît une période de récession. Calais Port 2015 est plus, pour ceux qui ont conçu le projet, un projet de boutiquiers plutôt qu'une réflexion sur une harmonisation de l'aménagement concerté de notre Côte d'Opale. Est-il raisonnable aujourd'hui de vouloir concentrer toute l'activité transmanche sur une seule destination ? J'en appelle à la réflexion du propriétaire du port : la Région.

Des moyens moins coûteux et plus écologiques existent pourtant mais certains ne veulent pas les voir. Je pose la question : pourquoi vouloir gagner sur la mer pour y installer des passerelles transmanche pouvant accueillir des bateaux de plus de 200 mètres alors qu'à Boulogne il n'y a qu'à installer les passerelles, puisque les appontements existent, les profondeurs existent et nous avons également les terre-pleins pouvant accueillir le trafic roulier ? La mise en place d'une passerelle à Boulogne représente 50 millions d'euros. Avec quatre passerelles, Boulogne peut faire face, avec Calais, Dunkerque et le tunnel, au doublement du trafic transmanche actuel. Comparé aux 650 millions d'euros de Calais, le choix est clair et, pour moi, ce serait de l'aménagement du territoire intelligent.

Le débat de ce soir me permet de clarifier quelques points de désaccord qui subsistent depuis longtemps.

Pendant plusieurs décennies, des technocrates parisiens, relayés par certains hommes politiques, ont voulu confiner Boulogne dans la seule activité de la pêche, en déclarant, du haut de leur savoir, Boulogne port de pêche, Calais port de voyageurs et Dunkerque port de commerce. On appelait cela alors la « *spécialisation* » et les crédits d'État, quand il y en avait, ne pouvaient servir que dans le cadre de cette spécialisation. Malgré cela, le port de Dunkerque a continué de développer son trafic transmanche à Loon-Plage avec, aujourd'hui, 2,2 millions de passagers, 675 000 véhicules de tourisme et 580 000 camions, pour un total de 13 millions de tonnes de marchandises. Le port de Calais, lui aussi, a continué de développer son port de commerce avec un trafic de voitures important et un trafic de sacs de ferraille non négligeable. En revanche, pour le port de Boulogne, certains voudraient le voir confiné dans son activité de port de pêche. Je pose une nouvelle question : comment voulez-vous faire vivre une activité portuaire avec 35 000 tonnes de poissons débarquées ?

Oui, Boulogne est le premier port de pêche de France, oui, Boulogne est le premier centre européen de transformation des produits de la mer, mais Boulogne a besoin de diversifier ses activités, avec notamment le retour d'un trafic transmanche conséquent et une redynamisation de son port de commerce. Autant le Boulonnais que je suis est favorable à la complémentarité des trois ports de la Côte d'Opale, chacun développant son activité principale, autant je suis contre la spécialisation qui, pour moi, est humainement arbitraire et économiquement un gâchis. Aujourd'hui, nous sommes tous confrontés à une problématique : allons-nous toujours envoyer de plus en plus de camions sur les routes avec tous les dangers que cela comporte et la pollution qui est en prime ?

Avec le départ de la Comilog et la construction par la CCI de Boulogne-sur-mer de son nouveau terminal transmanche, une réflexion s'est fait jour : pourquoi ne pas utiliser le faisceau ferroviaire existant pour mettre en place un service de ferroutage avec peu d'investissement ? Rapidement,

Boulogne pourrait être à l'initiative de ce qui serait l'avenir du transport maritime et routier. Pour cela, bien sûr, il faut des moyens financiers mais cela n'est plus qu'une question de volonté politique. Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur, pour votre déclaration et les questions qu'elle comporte. La règle du jeu dans ce genre de débats où l'on donne la parole d'abord à la salle est de recueillir quatre ou cinq déclarations ou questions et, s'il le souhaite, le maître d'ouvrage, qui est à l'autre table que vous voyez sur cette estrade, répond ou donne des éléments de réponse, sachant que toutes les questions sont reprises sur notre site informatique qui permet à tous de suivre ou d'obtenir une copie, de façon à avoir, d'un côté, les questions et, de l'autre, les réponses apportées et faire en sorte qu'il y ait une certaine cohérence dans les diverses phases du débat. Vos questions seront, bien sûr, reprises.

Une autre personne dans la salle souhaite-t-elle prendre la parole maintenant, après cette déclaration, sur les sujets abordés ou d'autres sujets, bien entendu, puisque c'est la règle de passer d'un sujet à l'autre ?

M. EVRARD.- Je suis le président de la section port du Conseil de développement de Boulogne-sur-mer. Nous avons appelé depuis très longtemps à Boulogne au regroupement des deux ports de Calais et Boulogne et considérant que ceci est fait, nous ne pouvons qu'exprimer notre satisfaction. Mais en même temps que nous exprimons notre satisfaction, nous avons remarqué dans les conclusions de votre étude que les potentialités des ports de Boulogne et de Dunkerque n'avaient pas été suffisamment exploitées pour nous permettre de parler un langage régional.

Nous appartenons désormais à cette région et nous en vantons les qualités, nous avons rejoint les propos du Président de la Région qui a déclaré que cette région serait une région logistique, à juste titre, et en matière de logistique, avant de décider d'un investissement important et probablement justifié, il serait intéressant quand même de mieux comprendre les capacités complémentaires ou additionnelles des ports de Dunkerque ou de Boulogne, pour plusieurs raisons.

D'une part, pour une raison logistique, puisque, comme chacun le sait, la concentration en un point de passage, qu'il s'agisse du port de Calais ou d'Eurotunnel, est un risque que l'on connaît.

D'autre part, nous parlons également de bassin d'emploi. Ces positions logistiques ont été voulues par la Région pour arrêter en cours de route cette logistique et mieux desservir les différents bassins d'emploi. Je ne vais pas développer ici les capacités de ces bassins d'emploi mais je n'ai pas trouvé dans votre étude beaucoup d'explications à ce sujet.

En ce qui concerne l'accompagnement du trafic sur l'Angleterre, il m'arrive de traverser parfois le détroit et de rencontrer les gens du Dover Harbour Board pour d'autres questions que les questions de logistique et, aux dernières nouvelles, le Kent District Council déclarait -la semaine dernière- que désormais une étude complémentaire était demandée en ce qui concerne le développement du port de Douvres, de façon à mieux associer les ports de la Tamise qui se développent également : Dartford, Tilbury, ainsi que le port de Ramsgate. Je n'ai aucune information à ce sujet mais c'est simplement pour confirmer que pas seulement à Calais, Boulogne ou à Dunkerque, la réflexion se pose de la même façon.

Ce sont les points principaux que nous voulons développer et nous espérons que d'autres points de vue viennent s'ajouter à celui-ci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur. Quand vous parlez de « *votre étude* » en me regardant, bien entendu, vous regardez les auteurs de l'étude... Ce n'est pas nous ; nous ne faisons rien, absolument, sinon que de passer la parole. Les auteurs de cette étude sont derrière l'autre table, et c'est pour cela que les tables sont séparées ; il s'agit de la Région, le maître d'ouvrage. La CPDP, commission particulière de débat public, s'occupe juste du débat mais n'a pas de responsabilité

dans les arguments ni, elle l'espère, dans le fait de faire pencher la balance plutôt d'un côté, faire le port, ou de l'autre, ne pas le faire. Je me permets de rappeler cela, non pas pour mettre les choses au point, ce n'est pas cela, c'était relativement clair mais j'ai été un peu gêné quand vous me regardiez en me disant : « *votre étude* » ; non, ce n'est pas notre étude, c'est l'étude de Madame Marquaille et de ses collègues, ce qui est tout de même une chose à rappeler. Vous aurez sûrement des réponses dans un court instant.

Y a-t-il des personnes qui bouillent d'envie de prendre la parole ? C'est que l'eau ne bout pas beaucoup ici... Monsieur ?

M. LEMOINE.- Je suis salarié de la CCI de Calais et élu Force ouvrière. Des raccourcis sont faits pour faire des comparaisons entre le port de Calais et le port de Boulogne. Une somme de 600 millions d'euros a été avancée, alors qu'une passerelle coûte 50 millions d'euros, mais il n'est pas signalé que le port de Boulogne a été subventionné par la Région pour sa passerelle et a donc coûté au contribuable, alors que le port de Calais, ce sont peut-être 400 millions d'euros d'investissements qui s'autofinancent, qui ne coûtent pas au contribuable. Peut-on comparer un port qui est à la charge de la Région avec un port qui s'autofinance et qui veut se développer par ses propres moyens ? Je ne pense pas que ce soit la même comparaison.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vais demander, si elle le souhaite, à la table du maître d'ouvrage de prendre la parole.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur le Président. Je pense que je vais donner la parole à mes collègues d'abord. Je pense qu'à nous trois nous allons répondre à toutes ces questions. Je vais donner la parole à Monsieur François d'abord.

M. FRANCOIS.- Merci, Madame la Présidente. Je me présente, Charles François, conseiller régional et en même temps Calaisien, ce qui ne veut pas dire partisan. Pour répondre à Monsieur Fontaine, si on reprend le dossier, toute l'argumentation figure dans le Dossier du débat public. Si on est Calaisien, on sait bien que le port est aujourd'hui saturé. Pour s'en rendre compte, il suffit d'emprunter l'A16 un jour où il y a un incident dans le tunnel ou un jour où il y a, malheureusement, un incident sur l'une des passerelles ; à ce moment-là, les files de camions s'allongent, ce qui prouve la saturation.

Les navires vont évoluer. Déjà aujourd'hui un des opérateurs transmanche a commandé deux navires de nouvelle génération qui mesurent 212 mètres de long au lieu des 180 mètres actuels. Pour que ces navires puissent évoluer confortablement, manœuvrer, il faut évidemment un port qui soit capable de les accueillir. C'est encore possible aujourd'hui mais la multiplication de ces navires, la taille qui pourra aller jusqu'à 240 mètres -pas au-delà, car, après, l'inertie deviendrait trop importante sur un trajet aussi court que Calais-Douvres-, dans l'état actuel des choses, on ne peut pas les accueillir. Ne rien faire alors que Douvres va s'adapter à ces nouveaux navires risquerait vraisemblablement de voir une évacuation du trafic vers nos voisins du Benelux. Peut-on se permettre ce luxe ? Certainement pas.

Des études qui prévoient une augmentation des trafics nous ont été exposées lors des réunions précédentes par un bureau extrêmement compétent, évolution des trafics en volume mais aussi, peut-être, évolution des trafics en ce qui concerne ce qui est transporté.

Les terre-pleins actuels de Calais ne peuvent pas recevoir un faisceau ferroviaire très important. Or, évidemment, si on se place dans le cadre du développement durable, il faut bien imaginer un transfert modal, c'est-à-dire que tout ce qui est transporté aujourd'hui par camion devra bien, pour partie, être transporté par le train ; c'est une évidence, il faut absolument qu'on y vienne pour des questions environnementales. Il faut donc prévoir des terre-pleins adaptés pour accueillir les trains sur le port de Calais et la Région a lancé une vaste étude dans ce sens, pas seulement sur Calais

d'ailleurs mais aussi sur Dunkerque avec le barreau Saint-Georges et sur Boulogne avec le tunnel de l'Ave Maria.

Par conséquent, il me semble que pour répondre à cette augmentation de trafic, à cette diversification des trafics, avec le cabotage que l'on peut espérer intra-européen, pour éviter une augmentation du nombre de camions, il faut absolument que le port passe à une dimension supérieure et c'est ce qui motive un peu ici la décision du Président du Conseil régional.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur François. Madame Bouchart ?

Mme BOUCHART.- Je compléterai plus par un message, d'abord, en direction de nos amis boulonnais, pour leur dire que, de la même façon, nous sommes allés présenter le projet de la Région à Dunkerque, parce qu'il nous semblait utile de devoir le faire, puisque nous considérons, au-delà du projet de Calais, qu'il s'agit d'un projet régional qui bénéficiera à l'ensemble de la façade littorale. C'est ce message aussi que je souhaitais vous faire passer ce soir parce qu'on sait très bien que les emplois sur le port de Calais et à travers le trafic ne sont pas seulement calaisiens et qu'il s'agit d'emplois souvent de l'ensemble de la façade littorale.

Nous sommes tous concernés par l'extension, par ce grand projet qui est ambitieux mais qui n'est pas aussi cher qu'on veut bien le dire ; ce ne sont pas 600 ou 650 millions d'euros mais 400 millions d'euros. C'est un projet raisonnable qui s'intègre parfaitement dans la ville de Calais, contrairement à ce qu'il est aujourd'hui.

Pour nous, bien évidemment, c'est un projet important puisque nous allons être obligés de revoir toute la partie urbanisme et la liaison entre le port et la ville. Maintenant, nous souhaiterions, au niveau de Calais, qu'il y ait une juste solidarité. À titre personnel, en tant que conseillère régionale, j'ai toujours approuvé les projets de développement à travers la Région du port de Boulogne et je pense que chacun doit avoir un plan de développement et qu'il faut essayer de dépasser ces rivalités directes. Je pense que ce travail, ce projet, cet important projet, est bénéfique pour nous tous ; c'est ce que j'aimerais que vous puissiez intégrer. Il y a une complémentarité dans les ports, on peut faire quelque chose de formidable. Il y a une nécessité absolue de faire Calais Port 2015 ; sinon, comme l'a dit justement Monsieur François, le port ne sera plus capable d'assumer toutes les modifications, il perdra en lignes, en marchés et, à partir de là, il perdra en compétitivité, il perdra encore des emplois, alors que dans ce projet, il y a quand même une dynamique qui va créer plus de 2 000 emplois. C'est aussi cette solidarité de la façade littorale que je voulais vous amener.

Il s'agit d'aménagement du territoire et, bien évidemment, cela ne veut pas dire que vous n'avez pas le droit d'avoir des projets ou des extensions. C'est à prendre en compte.

Je pense que la Région est aussi à l'écoute -je vais repasser la parole à Madame Marquaille- du port de Boulogne, puisqu'en tant que conseillère régionale, j'ai vu passer beaucoup de délibérations sur le port, peu, c'est vrai, sur le port de Calais parce qu'à une époque il avait cette possibilité de financement qu'il n'a plus complètement aujourd'hui ; il faut que nous pensions en façade littorale.

Bien évidemment, en tant que maire, chacun défend son projet et je pense que le maire de Boulogne doit défendre de la même façon son territoire mais il faut aussi apprendre à être solidaires les uns et les autres ; c'est toujours ce qui a été rappelé, dans mon discours du moins, à l'occasion de séances au Conseil régional.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Madame Bouchart. Très sincèrement, je ne crois pas que ce projet soit pharaonique. Je pense qu'il est de nature à relever un vrai défi : le défi de la modernité des trafics transmanche. Je pense que nous sommes aujourd'hui amenés à relever le défi -Charles François le disait tout à l'heure- des nouveaux bateaux, plus capacitaires, plus longs, et que nous n'avons plus actuellement les équipements qui permettront d'accueillir les grands bateaux dont nous aurons besoin bientôt. Je pense que nous sommes en train de faire la même opération que celle qui

avait été faite à Calais en 1980 lorsqu'on a construit le bassin Ravisse, un bassin qui, à l'époque, a été le seul, et je pense que c'est ce qui a fait le succès de Calais, à être capable d'accueillir les bateaux de 140 mètres de long ; il n'y en avait nulle part ailleurs.

Aujourd'hui, nous avons un autre défi et je crois qu'il nous faut le relever. Le projet que nous présentons aujourd'hui est un projet qui est destiné à relever ce défi de l'avenir du transmanche. L'enjeu est aussi de ne pas perdre un bénéfice exceptionnel qui est celui de notre position géographique. Notre façade littorale est très proche du littoral de la Grande-Bretagne, il n'y a que 40 kilomètres entre Calais et Douvres, et c'est la raison pour laquelle nous avons vu se concentrer le trafic transmanche sur cet espace très étroit, à la fois sur le port mais aussi sur le tunnel. Quand on a ouvert le tunnel, on avait craint une régression du trafic maritime ; cela n'a pas été le cas. Quelque part, il semble que les deux ont fonctionné pour former un système qui attire d'autant plus le trafic transmanche. Je crois que nous sommes là devant ce défi de l'avenir pour ne pas perdre le bénéfice de cette courte distance entre l'Angleterre et notre façade littorale Nord - Pas de Calais.

Quelque part, c'est l'exemple de ce qui s'est passé entre le tunnel et le port maritime de Calais qui nous le dit, je ne crois pas qu'il y ait de rivalité - en tout cas, je pense que ce n'est pas comme cela qu'il faut le traiter - entre Calais, Boulogne, Dunkerque et le tunnel, puisqu'on va considérer que nous avons quatre ports dont un port sec, le tunnel. Je pense que lorsqu'il y a une offre quelque part et que cette offre est importante, elle attire toujours plus de trafic. Je pense que cet équipement de Calais 2015, en fait, devrait profiter à tout le monde, à Boulogne, à Dunkerque.

C'est la raison pour laquelle nous pensons que ce qui est majeur dans le succès de ces équipements, c'est la desserte des ports. Nous investissons à la fois dans le fluvial ; je ne sais plus qui évoquait les ports de la Tamise mais je pense que, pour nous, il y a un enjeu en Angleterre de la desserte du port de Douvres par les ports intérieurs anglais ; pour nous, il y a aussi ce défi qui est largement repris dans le schéma régional des transports ; je ne vais pas développer, mais on le fera si vous voulez dans la soirée. C'est surtout la raison pour laquelle nous nous impliquons dans la desserte ferroviaire des trois ports : 250 millions d'euros sur les 350 millions investis dans le ferroviaire, 250 millions pris en charge par la Région Nord - Pas de Calais.

Je crois que c'est un pari pour l'ensemble de la façade maritime de la région Nord - Pas de Calais et c'est aussi un défi pour toute la région Nord - Pas de Calais quelque part, parce que je crois que ce qui va se passer sur le littoral aura toute son importance pour le développement de l'arrière-pays et pour l'ensemble de la région.

Je pense avoir répondu. Il me semble que les trois questions étaient assez proches les unes des autres et posaient un peu les mêmes problèmes. Je pense avoir répondu, avec mes deux collègues, à ces questions, en tout cas avoir dit ce qui nous paraissait essentiel mais, si ce n'est pas le cas, vous nous le direz et nous compléterons.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Madame Marquaille. Je vois que Monsieur le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Boulogne veut prendre la parole. Vous l'avez.

M. F. LEROY.- Mesdames et Messieurs, je voudrais vous apporter une précision et la position de la Chambre de commerce et d'industrie de Boulogne sur ce projet. Ce projet Calais 2015 est un projet ambitieux, au sens positif du terme, et réaliste. Il est ambitieux et réaliste parce qu'il permettra au port de Calais qui, aujourd'hui, est le leader incontesté dans le transmanche, de pouvoir continuer à conserver cette position, et surtout à l'ensemble de notre littoral Nord - Pas de Calais de garder cette position.

On peut se poser quelques questions -certains se posent des questions- sur, par exemple, l'augmentation du trafic parce que, évidemment, face à des investissements, qu'ils soient à Calais mais aussi dans les autres ports, il faut évidemment que le trafic puisse y répondre.

Je crois que c'est un faux problème... C'est un problème mais c'est quand même partiellement un faux problème parce qu'il ne faut pas non plus être pris au dépourvu et rien ne serait pire que d'avoir une augmentation importante du trafic et de ne pas avoir les moyens de récupérer ce trafic. Cela étant dit, il faut mettre en adéquation un projet important comme celui-là avec les projets de l'autre côté de la Manche, dans le port de réception des navires.

Tout à l'heure j'entendais Monsieur Evrard qui nous disait que de l'autre côté, en Grande-Bretagne, on s'interrogeait sur la possibilité que d'autres ports rejoignent, au niveau du trafic transmanche, le port de Douvres. Chacun sait que le port de Douvres, aujourd'hui, a des projets mais ces projets sont peut-être insuffisants pour répondre à la capacité qui va être offerte de notre côté. Il est donc intéressant de voir que d'autres ports de la Manche mais également de l'estuaire de la Tamise sont là pour pouvoir y répondre, ce qui complèterait totalement cette offre. C'est une observation que je peux faire.

La seconde observation qui peut être faite est que ce développement légitime du port de Calais doit s'accompagner également d'une possibilité de développer les autres ports. Personne ne conteste le *leadership* de Calais, ce que l'on demande, et tous les opérateurs portuaires le demandent, c'est de pouvoir avoir une offre globale sur ce littoral Nord - Pas de Calais, en particulier pour venir concurrencer nos voisins plus au Nord qui, effectivement, en particulier en matière de fret, entendent eux-mêmes jouer un rôle important.

Je crois que ce projet, qui me paraît être un bon projet, doit aller à son terme mais doit aller à son terme accompagné d'une réflexion d'ensemble de développement des ports de la Manche, tout au moins Nord - Pas de Calais.

Tout à l'heure, j'entendais Madame le Maire de Calais nous parler de solidarité ; c'est quelque chose d'important. Certes, vous savez les uns et les autres que ce n'est pas toujours ou que cela n'a pas toujours été, dans le passé, très facile entre les ports -c'est parfois historique, séculaire, comme vous voulez- mais je crois qu'il faut, aujourd'hui, être conscient qu'il est nécessaire, pour un développement cohérent, de porter ce développement ensemble. Cela va se faire tout seul, puisque le projet Calais Port 2015 va être également notre projet. En effet, dans quelques mois, très rapidement, nous allons être, le port de Calais et le port de Boulogne, avec la Chambre de commerce de Dunkerque, dans le même ensemble et les ports de Boulogne et de Calais vont être dans un ensemble portuaire d'une société portuaire. Je crois donc que c'est un projet que nous pouvons ensemble considérer aujourd'hui comme également le nôtre.

En conclusion de ce propos, je voudrais vous dire que mes collègues de la Chambre de commerce et d'industrie de Boulogne et moi-même approuvons ce projet. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup.

M. BUHAGIAR.- Je représente les Verts du Littoral. Je rejoins les derniers propos, je pense qu'il ne faut pas retomber dans les travers du passé ; ce n'est pas d'adversité dont on parle, c'est bien de complémentarité. Cette complémentarité passera -cela a également été évoqué- aussi par une gouvernance unique ; c'est quelque chose que je détaillerai dans la présentation de notre cahier d'acteur et nous ne sommes pas les seuls à le dire. Cette gouvernance unique ira dans ce sens de complémentarité et ira au-dessus de ces problèmes d'adversité ; il ne faut pas retomber là-dedans, surtout pas !

Pour autant, là où je rejoins certains propos, cette complémentarité, c'est de s'assurer que les installations des trois ports sont bien optimisées ; selon nous, et je le développerai dans le cahier d'acteur, cela doit aboutir à un redimensionnement du projet.

Pour autant, et je le détaillerai aussi, on va déplacer moins de marchandises mais on ne va pas non plus arrêter tout transport ; on va les déplacer différemment. Oui, il faut investir sur le port de Calais, dans des modes de déplacement alternatifs ; on a parlé de cabotage, du rail ; c'est vers cela

qu'il faut investir dans le port de Calais, dans le développement durable, c'est-à-dire qu'on transportera moins de marchandises mais on en transportera encore et différemment. Ces investissements sont donc utiles.

Pour autant, et là, je pose une question à Monsieur le Président -on est à Boulogne, j'en profite-, à Boulogne, le même problème va se poser ; ce ne seront pas les mêmes marchandises mais il faudra transporter les marchandises et les personnes différemment. Quand je vois l'intérêt de ce débat Calais Port 2015, je trouve qu'à Boulogne on devrait profiter de la même chose. Les Verts, depuis longtemps, réclament ce genre de démarche à Boulogne. Pour autant, on n'est pas à un niveau d'investissement ou à un niveau d'ampleur du projet, même si le port de Boulogne est vraiment en modification importante, fondamentale, pour officiellement interpeller la Commission du débat public.

Monsieur le Président, j'ai entendu dire que la Commission pouvait aussi se positionner en conseil en termes d'organisation de débat public. Pour nous, Verts du Boulonnais, il faut convaincre les décideurs boulonnais d'engager ce débat. J'aimerais que vous donniez votre éclairage pour qu'on arrive à convaincre que ce débat puisse se dérouler à Boulogne, pas dans la même forme exactement, mais nous dire en quoi vous allez pouvoir nous aider. Cela nous aidera, car on essaye de convaincre les principaux décideurs de faire ce débat et, pour l'instant, quelques débats isolés se sont faits -je pense à celui sur la plaisance- mais il n'y a pas de débat d'ensemble.

La Commission du débat public peut-elle aider la Ville de Boulogne et, dans le cadre de son développement portuaire, à ce qu'il y ait un débat à Boulogne ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vous répondrai tout à l'heure, car il y a une personne à qui j'ai promis de donner le micro, mais je n'oublierai pas votre question.

M. DUPONT.- Je suis ancien responsable syndical portuaire et je parle au nom de la section du parti communiste français de Boulogne-sur-mer. Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, ma contribution sera plus axée sur le sort réservé aux emplois, aux personnels exerçant leur activité sur nos ports, puisque derrière tous ces projets, et notamment le projet « Calais Port 2015 », il y a les emplois, donc des hommes, des femmes qui exercent leur profession avec compétence.

Avec les lois de 2004 sur la décentralisation des ports d'intérêt national, la loi du 4 juillet 2008 sur les ports autonomes, voire la loi du 9 juin 1992 sur la manutention portuaire, les pouvoirs publics ont mis en place des outils permettant de remettre en cause la mission de service public portuaire, y compris de remettre en cause des emplois stables, qualifiés, statutaires. L'exemple de ce qui se passe sur les quais de Boulogne, tant à la pêche qu'au commerce, est flagrant ; des travailleurs professionnels qualifiés, stables, sous statut, ont été remplacés pour la plupart d'entre eux par de la main-d'œuvre intérimaire, sous-payée, sans garantie collective ! Si c'est cela la vision qu'ont certains des emplois portuaires futurs, ce n'est pas la nôtre ! Il ne faudrait pas que sous couvert de rendre nos ports plus performants, plus intelligents dans leurs choix d'investissements ou de complémentarité, l'on mette en place des structures, et cela quelle que soit leur appellation, qui permettent d'installer la précarisation des emplois portuaires et de remettre en cause le caractère public des services portuaires. Nous sommes farouchement opposés à toute initiative qui, à terme, laisserait la gestion de nos ports au privé !

Dans le respect du caractère public de nos ports, de leur concession et gestion, il peut, certes, y avoir des partenariats pour, en particulier, les investissements, mais cela doit se faire avec des engagements de maintenir et développer des emplois stables, qualifiés, dans le respect des conventions collectives nationales qui doivent être appliquées dans les grands ports maritimes, puisque maintenant les ports autonomes ont cette appellation, et dans les ports décentralisés, tant pour les personnels de la manutention que pour les personnels des établissements portuaires.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur. Y a-t-il encore une question avant de passer à quelques réponses, dont la mienne ?

M. WALLE.- Je suis représentant du personnel CGT de la CCI de Calais. Monsieur le Président, j'ai envie de dire qu'à Boulogne, je ne noierai pas le poisson.

Nous, la CGT de la Fédération des ports et docks à la CCI de Calais, sommes pour Calais Port 2015. Nous allons déposer bientôt, la semaine prochaine, un cahier d'acteur avec beaucoup de questions et nous espérons trouver des réponses claires et précises.

Aujourd'hui, nous avons l'opportunité de créer un bel outil pour le développement de la façade maritime du Nord - Pas de Calais, avec tous ces effets positifs. J'ai envie de vous dire : « *ne gâchons pas tout !* » Nous devons savoir créer une synergie avec tous les acteurs portuaires ; arrêtons les guerres de clochers ! Et, comme l'a dit Madame Bouchart, mettons de côté les rivalités ! Nous, les salariés de Calais et Boulogne, espérons que ces acteurs sauront faire part de ces choses afin que nous travaillions tous dans le même sens, le but étant le maintien de tous les emplois existants, des savoir-faire, notamment des modes d'exploitation. Ce projet doit être créateur d'emploi.

Les salariés, aujourd'hui, sont inquiets avec ce que l'on peut voir ou entendre, malgré, Monsieur Leroy, l'intervention que vous venez de faire et qui, apparemment, pourrait être rassurante.

Ce qui nous gêne aujourd'hui, ce sont les effets de presse à rebondissements, le manque de positions claires et unanimes, pas de calendrier établi pour la création de Calais-Boulogne. Alors Boulogne a le droit à de nouvelles passerelles, Dunkerque à son nouveau terminal gazier ; pourquoi Calais n'aurait pas le droit à son extension ?

Nous voulons l'assurance du maintien et le respect des emplois sous statut conventionné par les salariés portuaires et, aujourd'hui, nous profitons d'être à Boulogne pour que vous, les dirigeants, rassuriez tous les salariés. Arrêtons les provocations inutiles et improductives ! Le projet ne doit pas être dépendant et tributaire de certains chantages imposés par d'autres ports. Sachez que nous resterons vigilants, déterminés et très attentifs pour la suite du projet. Les salariés ne doivent pas être les otages des idées ou de volontés non constructives. Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Je propose maintenant qu'on passe à une séquence réponse. Madame Marquaille, je propose que vous preniez d'abord les réponses ; j'ai à faire une réponse mais après vous.

Mme MARQUAILLE.- Oui, vous avez à faire une réponse sur Boulogne, Monsieur le Président. Vous la ferez donc après... Je demande à mes collègues s'ils souhaitent répondre à tout ou partie des questions. Madame Bouchart ?

Mme BOUCHART.- Je ne vais pas en rajouter à ce que j'ai dit tout à l'heure très clairement. Je tiens à remercier le Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Boulogne et l'ensemble de vos élus. Je tiens aussi à remercier l'intervention de la CGT. C'est important, aujourd'hui, que l'on vienne vous montrer, vous prouver, qu'il existe une vraie solidarité et c'est important aussi que les messages passent effectivement chez les présidents responsables, pour que tout cela dépasse, comme on a peut-être parfois l'impression, les querelles de personnes.

C'est à l'exécutif de la Région, et je n'ai pas à me substituer à eux, mais si des projets sont présentés sur le port de Boulogne, vous aurez le soutien du maire conseiller régional de Calais.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Madame Bouchart. Monsieur François, avez-vous des choses à ajouter ?

M. FRANCOIS.- Non, pas vraiment, hormis une réponse au salarié de la CCI de Calais qui travaille sur le port pour dire que ce projet est créateur d'emploi. Dans son essence même, il ne parle pas du statut des employés qui sont sur le port mais cela concerne certainement le concessionnaire ; ce sera donc à lui de répondre. Je n'ai pas l'impression qu'il veuille s'attaquer au statut actuel des salariés portuaires.

Mme MARQUAILLE.- Je pense qu'il y a plusieurs choses ; il y a des craintes légitimes que l'on entend sur le statut des salariés mais je pense que ce n'est pas le cœur de notre projet aujourd'hui. Là, nous sommes sur un projet d'infrastructure nouvelle.

En revanche, je veux rappeler ce que nous avons évoqué lors de la première séance d'ouverture, Monsieur le Président, séance lors de laquelle nous avons plus globalement présenté les enjeux de ce nouvel équipement. Je vous renvoie à la page 9 du document que vous avez tous, à laquelle vous voyez un tableau qui indique que les ports de la façade littorale, ce sont 50 000 emplois, 50 000 emplois sur 1 350 000 emplois de l'ensemble de la région Nord - Pas de Calais ; c'est donc une véritable économie qui est générée par les activités portuaires diverses.

Je crois que nous sommes là sur des outils à préserver. Comme vous le savez, un outil de travail, soit on le fait progresser, soit on investit pour le faire progresser et on préserve les emplois qui existent et on en crée de nouveaux, soit on le laisse en l'état avec le risque que nous perdions au contraire de l'activité ; je pense que ce serait très triste parce que nous avons, encore une fois, je le redis, c'est important et il faut vraiment l'avoir à l'esprit, une position géographique qui nous a portés depuis des années et qu'il s'agit de préserver l'intensité du trafic qui s'est développé grâce à cette position géographique et grâce à cette distance la plus courte qui existe pour la traversée transmanche entre Calais et Douvres ; 40 kilomètres, c'est vraiment une courte distance et c'est un atout considérable ; c'est beaucoup plus vers les ports nordiques, c'est beaucoup plus vers Le Havre, par exemple.

Je crois que nous avons là vraiment un atout et que l'enjeu de cet équipement est de préserver cette chance et de préserver les emplois qui existent -50 000, ce n'est pas rien- et de développer l'activité économique. On a aussi évoqué lors de cette première réunion -je me souviens bien-, Madame Bouchart, toutes les incidences sur la vie de la ville de Calais, les bénéfices que pourrait en retirer la ville de Calais et les retombées économiques qu'il pourrait générer pour la ville de Calais. Je pense vraiment que c'est la même chose pour Boulogne et pour Dunkerque. Une véritable dynamique est générée par ce trafic transmanche ; il s'agit de la préserver et de la développer.

Madame Spingard, qui est aussi conseillère régionale, a tout à fait sa place pour répondre dans ce débat.

Mme SPLINGARD.- Un mot très brièvement... Une chose me navre : depuis le début de la soirée, j'ai l'impression qu'on oppose Calais et Boulogne. Or, Calais et Boulogne ont un seul et même propriétaire depuis le 1^{er} janvier 2007, la Région et, en principe, ils devraient être gérés par un seul et même gestionnaire pour la fin de l'année, je pense, qui est la société portuaire que tout le monde appelle de ses vœux, en tout cas officiellement.

Je parlais du fait que l'on opposait Calais et Boulogne. On parle des investissements futurs pour le port de Calais ; c'est vrai qu'ils sont massifs. Mais en ce qui concerne Boulogne, la Région n'a pas attendu puisque depuis que nous sommes propriétaires du port de Boulogne, nous avons investi 70 millions sur le port de Boulogne, mais nous avons aussi garanti 30 millions d'emprunt pour la CCI. Je trouve que la Région a été au rendez-vous des besoins du port de Boulogne et je crois qu'il ne faut pas opposer Boulogne et Calais.

Quant à un futur débat public, ce n'est pas à moi de répondre, mais je pense que, Monsieur le Président, vous pourrez organiser, dans quelques années peut-être, un autre débat public sur le port de Boulogne.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup de me faciliter la transition, Madame Splingard. Je répondrai facilement, parce que cette question n'est pas aussi difficile que les questions auxquelles est confrontée la table des maîtres d'ouvrage.

Le débat public est décidé par le Président de la Commission nationale de débat public (CNDP), avec, bien entendu, le soutien du conseil d'administration qui est autour de lui et que l'on doit saisir ; il faut donc une lettre. Cette lettre a été envoyée il y a un an et demi à peu près par la Région et quelques mois plus tard, lors d'une réunion qui a eu lieu le 1^{er} octobre 2008 -vous voyez, cela a pris un certain temps-, la Commission nationale de débat public a décidé -c'est le premier article de cette décision- qu'elle allait confier à une commission particulière, dont j'ai l'honneur d'être le président, la tâche d'effectuer un débat pour le projet Calais Port 2015. Dans un recueil de textes que je vous recommande et que je peux vous laisser si jamais vous ne l'avez pas -ce recueil peut être laissé à tout le monde, il suffit pour cela de nous rendre une petite visite à notre permanence à Calais où nous en avons un certain nombre ou, plus pratique, vous pouvez consulter l'ensemble de ce document sur le site du débat public : www.debatpublic.fr-, vous voyez qu'il y a deux sortes de débats : des débats que je qualifierai d'un peu lourds -d'ailleurs, à Dunkerque, je me souviens qu'un grand personnage nous a dit que c'était assez lourd-, c'est le débat public tel que vous le vivez à l'heure actuelle, avec pas mal de réunions alternativement thématiques, d'expression, des cahiers d'acteurs, etc., et une possibilité plus légère, la concertation, où il faut, là aussi, saisir la CNDP.

La concertation, c'est quelque chose qui nomme un garant, quelqu'un dans mon genre, qui effectue un certain nombre de réunions avec le responsable ou le maître d'ouvrage local pour un projet donné, mais qui est de moindre envergure que les réunions ; c'est quelque chose qui permet la discussion mais coûte infiniment moins cher ; c'est cela l'intérêt. Il n'y a pas de sténotypie, il n'y a pas de télévision, il y a des micros, des salles pour que l'on puisse s'entendre et ne pas prendre froid, mais c'est beaucoup plus léger. À la fin, le garant, comme ce sera le cas ici mais avec mes collègues, écrit un rapport qui est soumis à la Commission nationale qui prend note et essaye de faire évoluer les choses.

Je vous rappelle que dans le conseil d'administration, Monsieur Dominique Plancke, conseiller régional, représente la Région Nord - Pas de Calais. Il ne participe pas au débat mais juge de la valeur des lettres qu'il reçoit avec ses collègues et de la valeur des comptes rendus qu'il recevra pour notre cas -j'en reparlerai dans les séances ultérieures- ou lorsqu'il y a, comme ce pourrait être le cas pour Boulogne, une concertation, il juge de la pertinence des conclusions et des recommandations données.

Pour qu'il y ait débat et non pas une simple concertation, la différence est monétaire, c'est-à-dire qu'il faut que les investissements dépassent un certain seuil. Les seuils sont indiqués dans ce document [*Compte rendu d'activités CNDP 2008, Ndlr*]. Cela dépend du genre d'infrastructures. Ce n'est pas la même chose pour une ligne à haute tension que pour une autoroute ou pour un port.

C'est relativement simple... On peut répondre à la question posée sans s'aventurer, parce que, évidemment, ce n'est pas un simple président de commission particulière comme je le suis qui peut répondre, que, de toute façon, une lettre est toujours examinée et reçue d'une manière très positive ; le problème est de savoir si l'expéditeur de la lettre est représentatif des intérêts et peut jouer le rôle du maître d'ouvrage à un moment donné, si on lui répond positivement. J'espère avoir été assez clair. Si je ne l'avais pas été, de toute façon, la « Bible » est là ; il suffit de s'y référer.

Y a-t-il d'autres demandes de prise de parole avant que, dans une dizaine de minutes, étant donné l'heure à laquelle nous avons commencé, nous examinions un certain nombre de cahiers d'acteurs, trois d'entre eux ?

M. YARD.- Je suis de la CFE-CGC des transports, je suis un habitant de la Côte d'Opale, sur une grande ville placée entre Dunkerque et Boulogne. Ainsi, vous savez d'où je viens. Madame ne comprend pas, c'est Calais ! Pas vous, Madame Bouchart, puisqu'on se connaît bien !

Plusieurs constats...

On parle beaucoup de guerre des clochers et c'est regrettable. L'article de Monsieur Leroy dans la presse locale calaisienne n'a pas aidé à la compréhension du débat et de sa prise de position.

Un autre constat, mais plus important et beaucoup plus intéressant : Eurotunnel s'est créé, Eurotunnel a tué une partie du trafic transmanche passagers -c'est vrai, il ne faut pas se voiler la face, il l'a tué-, mais où l'a-t-il tué ? Il l'a tué dans les pays éloignés du Calais.

Si nous faisons un port calaisien très fort (*hésitation*)... « Merde »... Excusez-moi, cela sort du cœur !

M. TENIERE-BUCHOT.- On ne le mettra pas dans le *verbatim*.

M. YARD.- Cela ne me gêne pas...

Si on est capable d'avoir un port de Calais qui soit efficace, un port de Boulogne qui soit vivant, un port de Dunkerque qui soit suffisamment attrayant pour que les boîtes de conserve n'aillent plus à Rotterdam ou à Anvers, mais viennent de temps en temps à Dunkerque pour alimenter les ports de Calais, Boulogne et autres, on aura gagné.

Arrêtons les guerres de clochers et essayons de construire l'avenir ! Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup.

M. DERUMEAUX (*orthographe non vérifiée**).- J'interviens au nom des Verts du Boulonnais. Je n'ai pas consulté l'intégralité du document et je voulais savoir ce qu'il en était du bateau à grande vitesse à gaz qui était censé faire du fret du Nord de l'Europe jusqu'en Espagne. Cela a-t-il été évoqué ? Je m'excuse, je n'ai pas lu le livre...

Si c'était le cas, les dessertes se feraient-elles sur Boulogne ou Calais... De quelle manière est-ce envisagé ? Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vous en prie. D'autres questions, avant de passer au SYMPAC, premier cahier d'acteur à être présenté ?

M. PISSARD (*orthographe non vérifiée**).- Je m'exprime pour moi-même, en tant que contribuable, et ensuite, puisqu'on parle d'emploi, comme une personne concernée ; c'est la raison de ma présence ici. J'ai entendu un certain nombre de choses, entre autres d'un Monsieur d'une organisation syndicale que je n'ai pas retenue, qui explique que ce qui se finance à Calais se finance « tout seul ». Il a été un peu contredit et je n'ai pas bien compris si, aujourd'hui, on parle d'un projet qui va me coûter de l'argent en tant que contribuable ou si c'est un projet qui, pour moi, est tout bénéfique, parce que non seulement il ne me coûte pas d'argent mais, en plus, il va créer de l'activité, de l'économie, de la richesse. C'est une question à laquelle je voudrais bien que l'on réponde.

Par ailleurs, j'ai travaillé pendant plusieurs années en Angleterre, j'étais un client régulier du port de Douvres, quand on compare Douvres et Calais, je crois qu'il y a une donnée géographique que l'on ne prend pas en compte : Calais est irriguée par deux autoroutes par le Sud par l'A16 et le Nord Dunkerque et par l'A26, alors que Douvres est dans un cul-de-sac, desservie par la M25 ou la M1... Il y a régulièrement des opérations « *stack* » en Angleterre, on aligne les camions dès qu'il y a un problème, en France ou en Angleterre, peu importe, pendant des kilomètres, et on ne sait pas quoi faire de ces camions côté anglais. Il paraît logique que les Anglais ne mettent pas tous leurs œufs dans le même panier et regardent du côté de Ramsgate et de Margate. Bien évidemment, s'ils le font, ce ne sera pas forcément à destination de Calais. Peut-être que de ce côté, il y a des actions à mener pour voir si les gens de Ramsgate et de Margate ont envie de venir à Calais plutôt que d'aller vers leurs destinations habituelles.

Par ailleurs, à Douvres, on a cité tout à l'heure que le trafic allait vers les ports français et les ports belges. Il me semble qu'une bonne partie du trafic va vers Hoek Van Holland et va également vers les ports qui sont beaucoup plus au Nord.

Quand on augmente Douvres, c'est peut-être aussi parce qu'on dessert plus de destinations. Calais ne captera pas forcément l'augmentation de trafic de Douvres qui va se ventiler probablement vers d'autres ports.

Le dernier point de mon intervention concerne ce que j'entends de décisions ici, côté français, où j'ai entendu parler de « *technocrates* » tout à l'heure, etc. Cela me paraît logique que l'on arrête de faire du saupoudrage et que l'on recentralise peut-être un peu -cela a l'air d'être dans l'air du temps- pour être plus efficace et que l'argent des contribuables soit mieux utilisé.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Avant de passer à une phase de réponses, y a-t-il des regrets à ma gauche, à ma droite, au centre ou au fond ? Cela a l'air d'aller... Madame la Présidente ?

Mme MARQUAILLE.- Monsieur le Président, le BGV n'est pas à proprement parler le projet Calais Port 2015, sauf pour avoir des infrastructures capables de les recevoir ; c'est ce que l'on peut dire sur le BGV. Nous aurons des infrastructures capables de recevoir des grands bateaux, y compris les Bateaux à Grande Vitesse s'ils voient le jour. Il est vrai que le projet a été annoncé il y a quelque temps et qu'il tarde un peu.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je m'excuse de vous interrompre mais le Bateau à grande vitesse, c'est le bateau à gaz dont parlait Monsieur ?

Mme MARQUAILLE.- Oui, c'est cela ; on l'appelle « *BGV* ». Pour ce qui concerne Douvres, Douvres s'affirme, nous avons reçu les responsables du port de Douvres au Conseil régional pour que le débat ait lieu au Conseil régional sur ces sujets, ils viendront dans une séance prochaine et je crois qu'il convient de les laisser répondre à ces questions ; cela me semble plus pertinent.

Pour ce qui concerne les financements et le montage financier, le projet Calais 2015 sera effectivement, en partie, autofinancé grâce aux richesses générées par ce projet lui-même.

Il y a plusieurs types d'investissements :

- ce qu'on appelle les « *superstructures* » qui sont tous les équipements utilisés par le concessionnaire ; ceux-là seront à la charge du concessionnaire ;
- les infrastructures qui sont à la charge du propriétaire qu'est le Conseil régional Nord - Pas de Calais ; ces investissements seront, bien sûr, financés par le Conseil régional mais aussi, quelque part, pris en charge par le concessionnaire à travers les richesses générées par l'activité portuaire et les redevances qui seront perçues par le concessionnaire.

Ce financement devrait être raisonnable et raisonnablement supportable par le Port de Calais, à la fois pour la Région et pour le concessionnaire, puisque le pari est tout de même qu'il génère un certain nombre de richesses et de redevances qui permettront de financer, puisque, bien sûr, un équipement comme celui-là, on ne peut le financer que par l'emprunt ; il s'agit donc d'avoir des recettes pérennes qui permettent de rembourser les annuités de l'emprunt ; c'est comme cela qu'il faut le penser. Voilà ce que je peux répondre sur ce sujet, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vous propose, ce qui n'empêche pas, pendant la phase de discussion, de revenir sur d'autres points, de passer à la deuxième partie de l'exercice qu'on appelle « *réunion d'expression* ».

Je vais appeler la personne qui doit nous présenter le cahier d'acteur n° 10 qui a été distribué ici. Par la même occasion, si vous pouviez, Monsieur, dire quel rôle vous jouez dans le SYMPAC, ce

serait bien pour le compte rendu. Vous avez environ 10 à 15 minutes pour présenter ; ensuite, nous aurons un débat avec vous et avec la salle de façon à pouvoir compléter votre présentation.

M. MARIETTE.- Je suis directeur du SYMPAC, syndicat mixte qui regroupe les cinq communautés qui couvrent le territoire du Calaisis. Le président, Richard Gosse, aurait dû être présent pour présenter la contribution de ce syndicat. Malheureusement empêché, il m'a laissé la lourde tâche de porter sa parole, ce que je fais bien volontiers.

Le syndicat SYMPAC est porteur du SCOT et c'est à ce titre que je suis là ce soir, puisque le SCOT est actuellement en révision et que les élus ont décidé de mettre dans ce SCOT comme enjeu prioritaire Port 2015, puisque c'est dans les orientations pour 15 ans que Port 2015 va impacter notre SCOT.

M. TENIERE-BUCHOT.- Pouvez-vous rappeler ce que signifie SCOT ?

M. MARIETTE.- Schéma de cohérence territoriale qui remplace le schéma directeur dans les anciennes versions.

Si le Port 2015 est situé physiquement à Calais, par son ampleur et par ses ramifications, ce projet représente un enjeu essentiel pour tout le bassin de vie du Calaisis et bien au-delà, à ce que j'en juge ce soir. C'est pourquoi le SYMPAC a souhaité produire un cahier d'acteur qui dépasse la simple annonce du soutien à ce projet.

Les élus du pays, tant ruraux qu'urbains -j'insiste sur les ruraux, puisque l'agglomération est déjà, ici, bien représentée et qu'elle a, par ailleurs, exprimé un cahier propre-, soutiennent cet équipement, non pas seulement pour être un outil au service du transport mais comme facteur d'aménagement de développement durable du territoire du Calaisis.

Contribuer à un aménagement durable, c'est la participation à la défense d'un territoire fragile, tant sur sa façade soumise aux érosions marines qu'en arrière-pays par sa situation de polder protégé par un système de wateringue dont, chacun le sait, l'avenir est très incertain. C'est aussi l'organisation d'un dispositif d'exploitation portuaire qui assure la préservation d'un milieu riche en sites naturels sensibles qui émaillent le territoire, tant sur le littoral que dans les secteurs agricoles de l'intérieur.

C'est également la recherche d'une bonne intégration de l'ouvrage par un maillage avec l'ensemble des réseaux, routier bien sûr, mais aussi ferré, voire, pourquoi pas, fluvial, afin d'assurer une répartition des échanges face à un accroissement prévisible de trafic dont tout le monde a déjà parlé.

C'est encore la valorisation auprès des flux de transit des ressources nombreuses et variées, sur le plan tant environnemental que patrimonial, qui vise à renforcer l'image de notre secteur géographique et, par-delà, conforter son ambition d'être un pôle touristique apprécié en particulier des populations étrangères venues du Nord de l'Europe.

Quant à la contribution au développement durable, c'est inscrire Port 2015 dans le Plan local de développement économique du Calaisis, c'est une démarche de pays soutenue par le Conseil régional, c'est-à-dire qu'il faut identifier comme élément moteur d'une filière et d'un projet de campus logistique qui se mettent en place sous la conduite de la Communauté d'agglomération du Calaisis, notamment à partir de la zone Transmarck.

C'est aussi assurer dans les schémas régionaux de planification la reconnaissance de cette entité et de cette vocation comme pôle d'appui d'un développement à l'échelle du littoral, afin d'en intégrer le potentiel dans la stratégie de promotion et d'essor de l'économie régionale.

C'est, enfin et surtout, faire de Port 2015 un levier de promotion de l'emploi, face au chômage dont le niveau reste au top, malheureusement, dans la région, et bien au-delà si l'on prend comme référence le taux national.

Enfin, définir les perspectives d'embauche pendant la réalisation de l'ouvrage pour organiser au mieux les formations adaptées et générer ensuite les activités et, bien sûr, les emplois du lendemain.

Ce soir, je me fais le messager de tous les élus du Calaisis, aussi bien ceux de l'Agglomération que ceux de l'arrière-pays et des quatre Communautés rurales qui le composent. Confiant dans la volonté des porteurs du projet de partager un objectif de durabilité de l'investissement conséquent qu'ils vont consentir, le pays du Calaisis, au travers du SYMPAC, se déclare partenaire officiel de Port 2015, projet d'utilité publique. Merci de votre attention. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Restez là cinq secondes, si vous voulez bien, ou un peu plus même ! Je vais demander à ceux de la salle et au maître d'ouvrage s'ils ont des questions ou des remarques à poser et à faire, de façon à compléter votre déclaration ou à l'expliquer si nécessaire. Avez-vous des questions pour Monsieur Mariette ?

M. MARIETTE.- J'ai été clair...

M. TENIERE-BUCHOT.- Tout va bien... Madame Marquaille ?

Mme MARQUAILLE.- Pas de remarque mais je note une remarque qui me semble fort pertinente de votre part, Monsieur : celle qui attire notre attention sur la nécessité de nous préoccuper des problèmes de formation. Je pense qu'effectivement les emplois doivent être assurés pour exister et pour être saisis par les habitants de cette région ; cela veut dire qu'il y a sans doute un travail de formation important. Je crois que c'est une remarque importante.

M. TENIERE-BUCHOT.- Vous pouvez reprendre la parole si vous voulez mais si d'autres personnes veulent s'exprimer... (*Aucune.*)

Tout le monde a l'air tout à fait d'accord. Monsieur Mariette, merci beaucoup.

M. MARIETTE.- Je vous en prie.

M. TENIERE-BUCHOT.- On va passer à un autre cahier d'acteur maintenant, qui est différent puisqu'il s'agit du Conservatoire du littoral. Il y a eu un peu l'espace rural avec ses SCOT et, maintenant, le Conservatoire du littoral. Je vous demanderai, Monsieur, de prendre la parole et de dire qui vous êtes et ce que vous faites à l'intérieur du Conservatoire du littoral.

M. DELABIE.- Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je m'appelle Matthieu Delabie et je suis le délégué de rivages du Conservatoire du littoral, donc le représentant et la personne en charge de l'équipe qui mène l'action du Conservatoire du littoral sur le littoral du Nord - Pas de Calais et de la Picardie.

Avant de présenter le cahier d'acteur, je souhaitais remercier Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, ainsi que son équipe, pour l'assistance qu'ils nous ont apportée dans la mise en forme et la réalisation de ce cahier d'acteur, remercier aussi l'ensemble des personnes ici présentes...

M. TENIERE-BUCHOT.- Un cahier d'acteur avec rabat ! C'est spécial.

M. DELABIE.- ... que ce soient les élus, les représentants de l'État, les maires des communes, les représentants des collectivités qui sont autant de partenaires actifs de la mission que porte le Conservatoire du littoral depuis 30 ans sur le Nord - Pas de Calais - Picardie, remercier aussi les habitants du Nord - Pas de Calais, qui sont souvent des usagers récréatifs des propriétés du Conservatoire et parfois aussi des usagers économiques des propriétés du Conservatoire du littoral.

La délégation Manche - Mer du Nord du Conservatoire du littoral intervient dans le Nord, dans le Pas-de-Calais et sur la Picardie depuis 30 ans, afin de préserver les espaces littoraux, les espaces de nature. Ces terrains sont achetés par le Conservatoire du littoral qui est un établissement public et, une fois achetés par le Conservatoire du littoral, la protection qui leur est offerte est pérenne. Les terrains propriétés du Conservatoire du littoral sont ensuite confiés à la gestion des collectivités qui en font la demande. Le Département du Nord pour le Nord, le syndicat mixte Eden 62 pour le Pas-de-Calais et le Syndicat mixte Baie de Somme - Grand littoral Picard dans la Somme sont les gestionnaires des propriétés du Conservatoire sur le littoral Nord - Pas de Calais - Picardie.

Les missions de préservation, les missions d'ouverture au public sont des missions essentielles et participent aussi au maintien des activités traditionnelles. Sur le littoral du Pas-de-Calais, les propriétés du Conservatoire du littoral sont des hauts lieux de visite, des hauts lieux d'attractivité touristique, et contribuent indirectement au maintien d'une certaine activité économique. 2 millions de visiteurs par an sur le site des Deux-Caps, plus de 4 millions de visiteurs par an sur l'ensemble des propriétés du Conservatoire du littoral sont autant de pôles d'attractivité qui contribuent indirectement aux activités économiques. L'intervention du Conservatoire du littoral est au cœur des problématiques d'aménagement du territoire, dans un cadre réglementaire qui, récemment, a réaffirmé la position du Conservatoire du littoral sur les interfaces terre/mer.

Vous avez dans le cahier d'acteur un rappel exhaustif de l'ensemble des textes de loi qui ont réaffirmé le positionnement du Conservatoire du littoral sur cette interface terre/mer et c'est à ce titre que nous avons saisi l'opportunité qui nous était proposée de rédiger un cahier d'acteur dans le cadre de ce projet Calais 2015.

Quelques enjeux et quelques chiffres. La délégation Manche - Mer du Nord travaille sur un périmètre autorisé, donc un objectif de préservation à terme, qui couvre 15 000 hectares. Après 30 ans d'intervention, le Conservatoire assure la maîtrise foncière de 5 600 hectares. Dans le Pas-de-Calais -les chiffres sont présents-, ce sont 5 400 hectares, 2 700 hectares de propriétés.

Sur le Calaisis, nous intervenons dans des sites mentionnés dans ce cahier d'acteur :

- le Platier d'Oye pour une propriété de 182 hectares et 389 hectares de périmètre autorisé ;
- les dunes de Fort Mahon, avec 486 hectares d'objectif de préservation et 53 hectares acquis à ce jour ;
- le Cap Blanc-Nez, 175 hectares maîtrisés foncièrement et un objectif à 404 hectares.

Le Fort Vert est un nouveau périmètre d'intervention du Conservatoire du littoral. C'est un périmètre d'intervention qui a été autorisé par notre Conseil de rivages en janvier 2009, il y a très peu de temps. À l'origine, le Conservatoire du littoral n'était pas intervenu et n'avait pas prévu d'intervenir sur ce secteur puisque les projets d'évolution du port de Calais dans les années soixante-dix réservaient ce foncier à des fins d'extension des activités portuaires. En janvier 2009, c'est une mutation du tissu industriel du Calaisis qui a accéléré l'intervention du Conservatoire sur ce secteur. 100 hectares sont déjà sous maîtrise foncière publique et les difficultés rencontrées par une des entreprises actrices dans le métier de la dentelle ont amené à une mise en vente de 200 hectares sur ce secteur, ce qui a été un facteur d'accélération de l'intervention du Conservatoire sur le site du Fort Vert, à l'Est du Calaisis.

Il est clair que les problématiques économiques font partie intégrante des problématiques d'aménagement du territoire. Nous le rappelons, nous intervenons du Nord à la Picardie, nous sommes partenaires des carriers qui exploitent les gisements de galets dans la Somme, nous sommes partenaires des exploitants agricoles qui sont encore des usagers et qui contribuent au maintien des paysages du littoral, nous sommes partenaires du port de Dunkerque dans le cadre du projet d'implantation du terminal méthanier et nous souhaitons être un partenaire actif du projet Calais 2015.

Un partenaire dans quel sens ? Un partenaire qui va porter les actions de maîtrise foncière, qui va garantir un accès libre au public des terrains propriétés du Conservatoire, donc une vraie mission d'intérêt général dirigée vers l'ensemble du public, et un partenaire qui, dans son cahier d'acteur, a fait part des points de sensibilité sur lesquels il sera attentif concernant le projet Calais 2015.

Côté terre, il y aura forcément des mesures compensatoires à mettre en œuvre ; les mesures compensatoires peuvent être au niveau prévu par la loi ou peuvent être supérieures à ce qui est prévu par la loi. L'ambition écologique qui sera associée à ce projet sera d'autant plus remarquable qu'on ira potentiellement au-delà de ce que prévoit la loi en termes de mesures compensatoires et nous souhaitons pouvoir participer avec le maître d'ouvrage sur ces sujets.

Côté mer, le transit hydrosédimentaire est un enjeu énorme. Nous sommes propriétaires de terrains soumis à de forts facteurs d'érosion côtière actuellement et nous sommes très soucieux de participer aux études scientifiques qui seront produites pour maîtriser les enjeux sur le long terme et voir comment le port peut potentiellement contribuer à juguler une partie de ces enjeux en termes de transit hydrosédimentaire.

Enfin, côté territoire, il est clair que le développement de l'activité sur le port de Calais aura des incidences en termes d'usage du sol ; il y aura forcément une intensification du trafic, nous souhaitons qu'il soit dans le mode le plus doux, le plus « favorable » à l'environnement en termes d'infrastructures.

En conclusion, en tant qu'acteur actif intervenant sur des stratégies long terme sur le littoral du Nord - Pas de Calais, le choix du Conservatoire pour les missions qui lui sont confiées par la loi est d'être présent en tant qu'acteur auprès des partenaires porteurs du projet Calais 2015. Merci de votre attention. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Y a-t-il des questions après cette présentation ?

M. BUHAGIAR.- J'aimerais, mais j'espère que c'est possible, que vous vous mouilliez un peu plus -dans le contexte, c'est de circonstance- et que vous nous disiez quand même votre sentiment, parce que vous êtes un spécialiste, de ce projet, des impacts. On parle d'études, elles ne sont pas terminées mais vous êtes un professionnel. Quels sont, selon vous, les impacts ? Vont-ils être importants ? Par ailleurs, pouvez-vous détailler un peu les mesures compensatoires ?

M. DELABIE.- Les impacts sont clairement une mise en péril des ressources halieutiques, donc une altération du milieu marin. Les impacts sur le système de circulation des sédiments et sur le système hydrosédimentaire peuvent être réels. Enfin, les impacts côté terrestre peuvent être une rupture des cœurs de nature et un frein énorme au maintien de la biodiversité sur le secteur.

Les impacts, actuellement, sont pressentis ; il y a toujours des capacités de les accompagner et de les contourner. C'est au cœur des études que l'on pourra anticiper et trouver des « systèmes intelligents » pour réduire autant que possible les impacts, compenser par la préservation d'autres espaces ces impacts. C'est donc au cœur des études et au fur et à mesure que le processus d'études va aboutir que nous pourrions « faire valoir » nos préoccupations et les missions que nous portons de par la loi et être beaucoup plus « précis » sur les revendications, les exigences ou les préconisations que nous pourrions formuler au maître d'ouvrage de l'opération.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. D'autres questions ? (*Aucune.*)
Une réaction du maître d'ouvrage, éventuellement ?

Mme MARQUAILLE.- Non, simplement pour vous remercier, Monsieur, parce que je pense que votre rôle peut être majeur dans ce projet ; c'est votre métier, quelque part, d'être le gardien de la côte. J'ai retenu un mot que j'ai noté : « *préconisation* ». Je pense que votre accompagnement nous sera précieux. Voilà comment je vois notre collaboration.

M. DELABIE.- Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Autre réaction ?

Mme BOURGEOIS.- Je suis conseillère régionale. Merci beaucoup pour cette intervention qui nous a beaucoup intéressés. On a déjà, bien sûr, évoqué ces problèmes d'impact sur l'environnement, et notamment au dernier débat à Dunkerque. Bien sûr, on a parlé des impacts, des mesures qui pourraient diminuer, des mesures qui pourraient peut-être supprimer et, bien entendu, des mesures compensatoires.

À cette occasion, on a aussi évoqué la nécessité de créer la Maison du Détroit, c'est-à-dire qu'il y ait une concertation dès maintenant, pendant la réalisation du projet mais aussi après la réalisation du projet, dans le temps, entre tous les acteurs : institutionnels, gestionnaire du port, acteurs économiques, utilisateurs du port, opérateurs maritimes, etc. et surtout avec vous, bien sûr, parce qu'on va pouvoir -vous l'avez dit- mesurer les impacts au fur et à mesure que les études vont avancer mais on va pouvoir aussi en découvrir d'autres au fur et à mesure de l'avancement de la réalisation du projet. Cette Maison du Détroit dont on parlait la dernière fois me paraît vraiment très importante et vous, Conservatoire du littoral, aurez tout votre rôle à y jouer.

M. DELABIE.- Merci beaucoup.

M. TENIERE-BUCHOT.- Tout le monde a l'air d'accord, donc tout va bien. Merci beaucoup, Monsieur. Nous allons passer à la troisième présentation. Il s'agit du cahier d'acteur n° 11 partie 1.

M. BUHAGIAR.- En effet, il y aura une partie 2. Merci, Monsieur le Président. Je voudrais rejoindre le début de l'intervention de la personne du Conservatoire du littoral pour vous féliciter sur la tenue de ce débat, féliciter vos équipes avec lesquelles nous avons travaillé ; je pense qu'elles sont dans la salle et entendront mes remerciements.

Le fait aussi, je l'ai évoqué, que la qualité de ces débats, c'est, je l'espère, de faire évoluer le projet ; c'est la raison pour laquelle il me semble qu'il serait important d'avoir la même démarche à Boulogne. L'actualité concerne la Socarenam, constructeur naval, qui fait part de conflits d'usage par rapport au port de Boulogne. Je suis persuadé que si on tient ce genre de démarches à Boulogne, c'est le genre de problèmes qui ne disparaîtra pas complètement mais que l'on pourra amoindrir.

Félicitations pour le débat, pour le sens que cela prend ! C'est une leçon, je pense, pour faire cela à Boulogne.

Je m'étais présenté lorsque j'étais intervenu mais je vais le redire, j'interviens au nom du bureau régional des Verts Nord - Pas de Calais.

Pour ce qui est du projet Calais Port 2015, vous l'avez ressenti pour les gens qui ont participé aux débats précédents, en l'état, Les Verts Nord - Pas de Calais considèrent que ce projet n'est pas satisfaisant. Que l'on m'entende bien, il ne s'agit pas, ici, de dire qu'on ne va rien faire. Il est normal, sur un bassin de vie, sur un bassin d'emploi comme le Calaisis - Madame le Maire de Calais l'a dit -, que l'on ait des projets. Il est normal, après avoir vécu ce qu'a vécu Calais en termes de fermetures d'usines, de drames sociaux que cela implique, d'avoir des projets. Les Verts Nord - Pas de Calais ne sont pas contre un développement du port de Calais dans le cadre du développement durable, et je détaillerai cela ensuite, mais, on l'a déjà dit, Madame Marquaille porte cette parole, par exemple, sur le développement du rail.

Qu'on nous entende bien, c'est le projet dans l'état dans lequel il nous est proposé sur lequel nous apportons des doutes. Ces doutes concernent deux niveaux ; il y a un doute de fond et des doutes de forme.

Le doute de fond, c'est, ce que j'espère nous partageons, que nous savons que notre mode de développement n'est pas durable. Je ne veux pas citer à nouveau -si, quand même- la notion d'empreinte écologique. Si l'ensemble des habitants de la planète vivait comme un Européen, il faudrait quatre planètes pour subvenir à nos besoins. On sait qu'on ne peut pas continuer à produire, à consommer, à transporter sans mettre en danger l'avenir de la planète. Il est donc clair pour nous que dans le cadre du transport des marchandises et des personnes, on va plutôt vers une diminution, pour ces raisons de fond, d'un modèle de développement qui n'est pas supportable.

Pour autant, et je l'ai dit tout à l'heure, on ne va pas arrêter de se déplacer et ne plus transporter de marchandises. C'est là où nous désirons faire évoluer ce projet vers un projet différent.

Je vais détailler nos propositions mais, pour convaincre que ce mode de développement n'est pas supportable, il y a un exemple qui, à la fois, est révélateur des fausses routes que nous faisons, nous, habitants de cette planète, et qui, en même temps, rejoint la problématique de développement du Port Calais 2015. Je vais montrer mes superbes barils de pétrole... (*Projection d'un diaporama.*)

Ce mode de développement non durable touche, par exemple, aux ressources naturelles ; le pétrole est une ressource naturelle. En un siècle et demi, on a épuisé probablement plus de la moitié des ressources en pétrole de la planète, ce que la planète avait conçu en plusieurs centaines de millions d'années. Cela prouve déjà que notre mode de développement n'est pas durable et cela touche au problème de Calais Port 2015, parce qu'à partir du moment où vous avez un pétrole qui augmente, le volume de transports diminue ; c'est mathématique et automatique.

Le transport de passagers, courbe rouge, est en baisse depuis une dizaine d'années. On constate, sur le transport de marchandises, une cassure très claire en 2008. Nous avons déjà eu un débat sur le sujet, Madame Marquaille, pour nous, la première raison de cette baisse est l'augmentation du prix du pétrole ; je vous rappelle qu'en 2008, le pétrole était à 150 dollars. Cette augmentation du prix du pétrole a amené à la crise des *subprimes*, mais l'élément déclenchant est l'augmentation du prix du pétrole.

Autant on peut penser, et on l'espère, qu'on sortira de la crise économique -cela se discute-, autant, selon nous, on ne verra pas le pétrole diminuer, donc, de manière durable, cette courbe du transport va se stabiliser mais ne va pas se re-développer. En tout cas, l'objectif d'un doublement, tel que dit dans le document, des volumes de transport maritime -sur les passagers, c'est à peu près la même chose, d'ici 2030, le document parle de doublement de trafic- ne nous semble pas viable parce que le pétrole ne va pas baisser. On a passé le pic de consommation, c'est-à-dire qu'en 2006, le pétrole consommé dans le monde a été plus important que le pétrole produit. Je vais faire du libéralisme, pour une fois, il est clair que le pétrole ne baissera plus, donc que le transport maritime ne se développera pas, en tout cas pas un doublement ; nous n'y croyons pas du tout.

Évidemment, ce n'est pas une bonne chose, nous ne nous en félicitons pas car on se prépare quand même à des lendemains difficiles. En même temps, sur cet aspect de déplétion du pétrole, on voit aussi des aspects, par exemple, relocalisation de l'économie ; nos entreprises vont peut-être moins chercher à se développer en Asie du Sud-Est ou d'autres contrées lointaines. C'est quelque chose de dangereux pour notre avenir mais il n'y a pas que des aspects négatifs dans cette augmentation du prix du pétrole. Voilà le fait qui nous fait dire que, dans le fond, ce projet n'est pas viable s'il dit : « *on va doubler en 2030 le développement des marchandises et passagers* » ; nous n'y croyons pas. De fait, si on garde ce projet dans sa dimension, l'atteinte à l'environnement sera importante, alors que si on dimensionne ce projet en fonction de ce que je viens de dire, on pourra faire un projet qui restera intéressant et qui sera moins mangeur d'espace et moins dangereux pour l'environnement. C'est la remarque de fond ; fondamentalement, nous doutons de la capacité du transport maritime et du transport de passagers à se développer de manière exponentielle.

Sur la forme, premièrement, on déplacera, à notre avis, moins de marchandises.

Deuxièmement, on en déplacera encore mais différemment. Sur cet aspect d'un déplacement différent des marchandises, on sait que le rail et le cabotage maritime permettront de déplacer ces marchandises en respect du développement durable, c'est-à-dire en diminuant les pollutions ; le rail est évidemment moins polluant que la route, le cabotage maritime également, même s'il faut réfléchir, et c'est prévu, à ce qu'on utilise des navires moins polluants ; cela a été évoqué lors de débats précédents.

Sur ce reproche de forme sur le développement du rail et du cabotage maritime, nous remarquons dans le document soumis au débat public, et je l'avais déjà dit, un manque de volontarisme. Je cite un passage du document soumis au débat : « À long terme, le port de Calais pourrait être relié à la ligne Calais-Dunkerque » ; « à long terme » et « pourrait », c'est-à-dire qu'on utilise le conditionnel et on dit que cela ne va pas se faire tout de suite. Or, si on lit le cahier d'acteur de la SNCF, n° 3 -très intéressant-, la SNCF dit : « je suis prête à m'investir mais il faut que cette liaison -avec aussi une envie de développement durable- avec la ligne Calais-Dunkerque évite, comme c'est à l'état actuel, de passer en ville ». D'un côté, je pense qu'il y a urgence à développer ces modes différents de transport et, de l'autre, dans le document du débat public, on trouve des formulations qui ne me semblent pas suffisamment volontaristes.

On l'a évoqué aussi, ce n'est pas ainsi que l'on va capter les 7 milliards que Monsieur Sarkozy nous a promis sur le développement du ferroutage ! On sait que c'est l'avenir mais, si dans ce projet on reste dans des visions approximatives, on n'arrivera pas à développer ces modes alternatifs de transport. Il nous semble, dans le document et dans la suite, et j'espère que le débat public arrivera à ce résultat, qu'il faut phaser le rail en termes de liaison du port avec le reste de la région et au-delà et -c'est dit sur le document de la SNCF- à l'intérieur de la zone portuaire.

Nous demandons ici, et sommes prêts à participer, que sur ces aspects de transport différent des marchandises et des personnes, le maître d'ouvrage ait réellement et rajoute au document une politique volontariste avec phasage et financement.

Deuxième point sur la forme -je vous rassure, j'ai quatre points mais les trois suivants seront plus rapidement vus-, je l'ai déjà dit : le manque d'ambition sur la création d'activité sur la zone portuaire. On m'a répondu que le projet Calais Port 2015 était basé sur le trafic et non sur la création d'activité. Déjà, pour moi, ce n'est pas recevable parce qu'on ne peut pas sectoriser ainsi un aspect du dossier. Il faut créer de l'activité.

On peut rentrer dans la rhétorique qui m'a été, quand j'ai posé la question, confrontée, c'est-à-dire dire que l'on parle trafic et pas des créations d'activité, sauf que dans les ports, la création d'activité dans la zone intraportuaire, dans la zone portuaire elle-même, est, elle-même, créatrice, en moyenne, de 40 % du trafic. Dans le document du maître d'ouvrage, je trouve qu'il serait important, voire fondamental, de développer cet aspect création d'activité sur la zone portuaire, d'abord parce que, pour le trafic lui-même, c'est intéressant et ensuite parce que pour la création d'emploi, c'est primordial. Je l'avais prouvé par la comparaison des emplois directs, indirects et induits entre Dunkerque et Calais. À Dunkerque, vous avez un nombre d'emplois plus important parce que l'activité de la zone intraportuaire est plus importante.

Deuxième point, donc, pareil, dans sa volonté d'évolution, nous aimerions que le maître d'ouvrage se penche quand même sur cet aspect création d'activité.

Troisième point, cela a été dit : la recherche de complémentarité entre les trois ports. Évidemment, ne pas développer outre mesure le port de Calais si Boulogne, Dunkerque et le tunnel ne sont pas utilisés pleinement. Eurotunnel -ce chiffre ne vient pas de moi mais d'Eurotunnel- est actuellement utilisé à 53 % de ses capacités ; cela porte à réflexion.

Après tous ces constats, notre posture est qu'il faut développer le port de Calais mais le dimensionner en fonction de ce qu'on vient de dire : notre développement n'est pas soutenable, le développement du transport maritime et des passagers, selon nous, ne va pas doubler dans les 15 à

20 ans qui viennent... On en est là dans notre réflexion et on est vraiment dans une phase de participation.

Dernier point, sur les aspects environnementaux, je ne vais pas m'étendre, nous sommes pour un redimensionnement. En effet, en redimensionnant le projet, on fait moins d'atteintes à l'environnement. Pour l'instant, comme on est sur cette posture, je ne vais pas m'étendre mais je l'ai déjà dit aussi dans les débats, sur le fait qu'on ne décide pas, finalement, sans que les études environnementales ne soient terminées ; c'est un point important. Cependant, avant cela, il faut penser au redimensionnement du projet. Sur les aspects environnementaux, cela apparaît dans le cahier d'acteur, faire rapidement -c'est évoqué dans le document du maître d'ouvrage mais pas développé- un bilan carbone pour répondre aux objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Il y a également, et je terminerai par ce point, la notion d'Ecoports ; c'est évoqué dans le projet mais ce n'est pas développé. Nous participerons par un cahier d'acteur mais, de la même manière, je pense qu'on ne peut pas décider définitivement de ce que sera Calais Port 2015 si on n'évoque pas plus précisément ces aspects.

Puisque nous voulons être constructifs, nos propositions sont notées en conclusion du cahier d'acteur. Nous disons qu'il faut :

- redimensionner l'extension prévue ;
- mettre en place un plan d'aide à l'installation d'entreprises, en pensant aux éco-entreprises, aux éco-industries ; il est évident qu'il y a là un gisement et qu'on est dans le durable ;
- investir dans le ferré ;
- peut-être que le redimensionnement arrivera à dégager des marges financières qui permettront d'investir dans le rail ;
- créer une Maison du Détroit.

Il s'agit donc de redimensionner le projet et remobiliser les moyens dégagés pour le développement durable. Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vais vous demander de rester un instant, si vous le voulez bien.

Juste un point d'information à propos de la voie ferrée... La Commission particulière a eu le plaisir d'être reçue il y a peu de temps par Réseau ferré de France qui, finalement, fera un cahier d'acteur et viendra s'exprimer. Cela complétera une prise de parole à la prochaine réunion, le 5 novembre, du président d'Eurotunnel, Monsieur Gounon, qui tient à présenter le cahier d'acteur réalisé par Eurotunnel, et la présentation de ce cahier n 3 dont on vient de parler, la contribution de la SNCF. Je pense qu'avec l'ensemble de ces déclarations on pourrait avoir une idée relativement cohérente, du moins peut-on l'espérer, des acteurs qui interviennent principalement dans cet aspect de voie ferrée.

Avez-vous des questions ou réactions ? Ne vous endormez pas, n'ayez pas froid, osez quelques questions ou réactions, de façon à contribuer !

M. J.M. LEROY.- Je suis adjoint au maire de Calais et vice-président départemental du Modem. Merci pour votre intervention très pédagogique. En effet, le pétrole va diminuer...

M. BUHAGIAR.- Le prix va augmenter.

M. J.M. LEROY.- ...mais de toute façon on sait très bien qu'il y aura un remplacement par des véhicules soit électriques, soit à l'hydrogène. Je ne suis donc pas certain que redimensionner le port soit une bonne idée parce que le trafic se fera d'une autre façon. C'est ce que je voulais dire surtout.

M. BUHAGIAR.- Je parlais de redimensionner l'extension. Ensuite, effectivement, au niveau de la zone elle-même, puisque je parle de se préoccuper de l'implantation d'activités, il y aura aussi une forme, selon moi, d'évolution. Quand je parle de redimensionner, je dis bien « *redimensionner l'extension* » car plus on étend, plus on gagne sur la mer, plus l'impact environnemental est élevé.

M. J.M. LEROY.- Totalement d'accord.

M. TENIERE-BUCHOT.- Voulez-vous reprendre la parole ? En effet, il faut éviter les dialogues. C'est intéressant mais on n'est pas sur un court de tennis. Allez-y, si vous voulez !

M. J.M. LEROY.- Je pense que le trafic se fera toujours, qu'il soit par pétrole, électrique ou hydrogène, et qu'il y aura toujours besoin d'un trafic important entre les deux ports. Il n'y a pas besoin de redimensionner.

M. BUHAGIAR.- Sauf que si vous transportez moins de marchandises, il y a besoin de moins de quais... et de passagers.

M. J.M. LEROY.- Je suis totalement d'accord pour développer le transport ferroviaire. En effet, ce sera la seule façon de développer les trois ports, puisque chacun y trouvera son avantage ; c'est le point le plus important et je suis totalement d'accord.

M. LEMOINE.- Vous parlez de création d'entreprise. Je pense qu'il ne faut pas oublier que le port est géré par une CCI. Ce n'est pas la CCI qui crée une entreprise mais elle met à disposition des entreprises des moyens techniques et des moyens humains. L'entreprise qui veut venir sur le Calais doit avoir les moyens techniques de s'y implanter ; les moyens techniques doivent être présents. Ce n'est pas l'entreprise qui vient et les moyens techniques après.

Par ailleurs, vous dites que le tunnel est à 48 % de trafic...

M. BUHAGIAR.- 53 %...

M. LEMOINE.- ... ou 52 % d'exploitation. A-t-on le droit, en France, de dire : « *vous irez au tunnel parce que le tunnel n'est pas plein ; en revanche, vous n'irez pas au port* » ? Est-ce permis en France ?

Seriez-vous content que l'on vous dise, demain : « *vous ne faites plus vos courses à Carrefour parce qu'ils sont en déficit, vous les ferez à Auchan ; la semaine impaire à Auchan et la semaine paire à Carrefour* » pour une histoire d'écologie ?

Je pense que chacun a le droit d'aller où il veut ; c'est une guerre tarifaire normale. Ce n'est pas pour des raisons d'écologie que l'on a le droit de dire à un port : « *vous ne vous développez pas parce que, écologiquement, il faut faire marcher la concurrence* ». Je pense que chacun doit pouvoir faire ses choix, prendre ses décisions ; ce n'est pas tributaire l'un de l'autre.

M. PUISSESSEAU.- Je ne partage pas tout à fait votre point de vue et je pense que depuis le début du débat public, vous avez eu l'occasion de m'entendre. Il y a un point sur lequel je suis d'accord avec vous : le prix du pétrole.

Premièrement, lorsque vous mettez en cause le développement, d'abord, nous ne parlons pas du doublement du trafic du port de Calais. Vous avez, je pense, depuis le début, fait une fixation sur les

100 millions de tonnes qui sont indiquées dans la présentation du projet ; c'est avec Eurotunnel. Les 100 millions de tonnes, c'est le Port 2015 et Eurotunnel ; ce n'est pas uniquement le Port.

Deuxièmement, et il y est fait peu allusion, l'augmentation du trafic, ce n'est pas uniquement une question d'économie, c'est une question qui découle, c'est la question démographique. Il faut savoir qu'il est prévu une augmentation démographique de la Grande-Bretagne peut-être même plus importante que celle de la France. À partir du moment où il y aura plus de monde, il y aura forcément du trafic à assurer pour alimenter la Grande-Bretagne qui a choisi de moins fabriquer aujourd'hui qu'avant.

Troisièmement, on vous a parlé des bateaux qui seront de plus en plus grands. On ne pourra pas les faire éviter dans le port actuel ; on est donc bien obligé de les faire éviter dans une nouvelle aire, dans une nouvelle surface. Quand vous dites que le projet est surdimensionné, je pense qu'on ne s'est pas bien compris. Si nous avons proposé de jeter au large une jetée, c'est pour tenir compte de la dimension des nouveaux bateaux. Dans le projet, il n'est prévu que deux passerelles mais nous sommes en train de prévoir un port qui permettra aux générations futures de l'adapter en fonction des besoins. Il n'est pas prévu d'équiper tous les quais avec des passerelles mais, après les réflexions que nous avons eues, après les études que nous avons faites, après les études financières, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il ne fallait pas modifier aujourd'hui, par des travaux également très coûteux, une jetée ou d'agrandir un petit peu l'entrée du port de Calais, il était préférable, carrément, de se projeter dans l'avenir, de créer une nouvelle anse et, à l'intérieur, d'y faire, par exemple, pour les prochains bateaux, deux à trois passerelles. Cependant, il y aura largement, ensuite, la possibilité d'adapter ce port au futur trafic. Quand vous parlez du cabotage, il est bien évident que c'est une possibilité que nous nous réservons grâce à la disponibilité qu'il y aura sur les quais.

Vous parlez du ferroutage. Nous désirons aussi qu'il y ait une voie ferrée qui ne traverse pas Calais mais qui soit reliée directement à la ligne de Dunkerque et électrifiée, pour pouvoir beaucoup mieux alimenter le port de Calais.

Je conclurai sur Ecoports. Vous ne voulez pas m'entendre ! Quand je vous ai dit que nous étions dans une démarche Ecoports, quand je vous ai dit que nous étions inscrits à Ecoports, quand je vous ai dit que nous allions, bien sûr, mettre en place tous les moyens modernes d'écologie, tous les moyens modernes de l'environnement et que nous allions effectivement entamer cette démarche, il faut me croire mais vous ne voulez pas me croire ! Je vous confirme aujourd'hui, ici, à Boulogne, que nous sommes inscrits à Ecoports et nous avons commencé... Je crois vous avoir même dit que nous étions à 90 ou 95 % de certification, c'est-à-dire de satisfaction en fonction des demandes pour pouvoir entamer cette démarche. Ecoports, oui, nous nous inscrivons ! Je suis, c'est le deuxième point, d'accord avec vous, mais écoutez-moi et croyez-moi ! Merci. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Avez-vous, avant de passer aux réponses ou réactions, encore une question ?

M. DEMASSIEUX. - Je suis de Calais. Bien évidemment, je ne partage pas, et de loin, toutes vos analyses. Pourtant, il y en a une qui me semble fondamentale : celle du branchement ferré. Effectivement, il est indispensable de voir le phasage du branchement ferré du port de Calais avec l'évolution de Calais Port 2015. Il est indispensable qu'il y ait des volontés politiques fortes pour trouver les financements d'accompagnement.

Le Conseil régional aura et a déjà une importance primordiale dans ce domaine mais, le Président le disait, il faut que les uns et les autres, nous ayons la force et la volonté d'inciter RFF à accélérer, dans la mesure du possible, et c'est possible, les études, parce que le Port de Calais 2015, la région Nord - Pas de Calais et la Côte d'Opale ne pourront bénéficier pleinement du trafic et des activités engendrés qu'à la condition que le réseau ferré soit cohérent.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Est-ce que quelqu'un dans la salle ou peut-être le maître d'ouvrage souhaite intervenir à ce stade ?

Mme MARQUAILLE.- S'il n'y a pas d'autre remarque ou question, je souhaiterais poursuivre les propos tenus par les uns et les autres sur le ferroviaire. Vous connaissez l'engagement de la Région Nord - Pas de Calais dans le domaine du ferroviaire et l'importance qu'a le ferroviaire dans la région Nord - Pas de Calais, et notamment la desserte portuaire. Je rappelle les chiffres que je donnais en début de séance. Le contrat de projets 2007-2013, contractualisation avec l'État, ce sont 350 millions d'euros d'investissement dans la desserte ferroviaire des ports, dont 250 millions à la charge de la Région. Nous accompagnons l'État, nous accompagnons RFF... Je dois vous dire qu'il y a quelques jours, le président de RFF, Hubert du Mesnil, était à Lille et que je l'ai interpellé au nom du Président de Région, qui le fait lui-même personnellement très régulièrement, sur l'investissement que nous attendons et l'appui que nous attendons de la part de l'État et de RFF dans ces investissements portuaires. En effet, vient d'être annoncé un grand plan fret de 7 milliards d'euros ; nous espérons qu'une partie de cet argent reviendra à la Région Nord - Pas de Calais et, en particulier, nous accompagnera sur nos investissements desserte ferroviaire des ports du littoral de la région Nord - Pas de Calais.

Dans les dessertes portuaires, je rappelle les différents projets inscrits :

- la modernisation de la ligne entre Calais et Dunkerque ;
- la desserte ferroviaire du port de Calais ; ce sera évoqué à la séance du 5 novembre... C'est peut-être le 10 novembre que RFF sera présent. À la fin du document de la Commission particulière de débat public, page 109, il y a déjà quelques esquisses de desserte ferroviaire du port de Calais ; les études sont, bien sûr, à travailler et à affiner mais il y a, néanmoins, déjà des esquisses. Évidemment, cela n'a pas de sens de faire des voies ferrées - nous serions complètement idiots et je ne crois pas nous le soyons - sur le port et de ne pas les raccorder au réseau majeur ; ce raccordement sera fait, bien évidemment !
- sur Boulogne, la remise au gabarit du tunnel de l'Ave Maria dont nous avons besoin pour la desserte ferroviaire du port de Boulogne ;
- le barreau de Saint-Georges inauguré il n'y a pas très longtemps, la desserte du port de Dunkerque qui, lui aussi, est forcément relié au réseau ferroviaire majeur ; cela n'a pas de sens d'installer des voies ferroviaires sur un port et qu'elles ne soient pas reliées au réseau majeur.

Bien évidemment, ce réseau ferroviaire est important, c'est une priorité, et il sera, bien entendu, relié au réseau majeur.

Pour le reste, Monsieur, les débats sur le dimensionnement du projet et sur les perspectives d'évolution des trafics, nous les avons déjà eus ensemble. Maintenant, la règle du jeu est que nous nous déplaçons, nous avons eu ces débats dans d'autres lieux, donc il y a une certaine légitimité à ce que nous les reprenions devant un public qui a vocation à être différent, même si je remarque que, dans la salle, il y a quand même des fidèles et que nous retrouvons un noyau tout à fait conséquent, que je remercie, car cela veut dire qu'il est attaché au projet, de gens qui nous accompagnent de réunion en réunion.

Je pense qu'on peut, éventuellement, donner la parole rapidement au bureau d'études CATRAM sur la façon dont il a prévu le dimensionnement et l'évolution des trafics ; il y a des facteurs démographiques, en particulier en Irlande où il y a des prévisions d'augmentation de démographie importante. Vous nous dites qu'il y aura, de par la crise du pétrole, moins d'échanges. C'est une analyse et elle est respectable, comme toute analyse. Personnellement, je ne la partagerai pas complètement. Je pense d'abord que la crise financière n'est pas seulement due au problème pétrolier mais aussi à un fonctionnement financier - je l'avais déjà dit et le redis- qui a montré un

dysfonctionnement certain et une certaine perversité, qui s'est effondré au cours de l'année 2008 ; ce n'est pas seulement le problème pétrolier. Le système pétrolier a sûrement son importance mais je pense qu'il n'est pas le seul. Y aura-t-il moins d'échanges pour autant ? Ce sont des analyses et chacun peut avoir les siennes... Je pense que nous nous déplacerons dans l'avenir vraisemblablement différemment mais je crois à peu près irréversible, c'est une tendance structurelle forte, le monde se rapetisse, les distances se réduisent, on se déplace plus, les gens se déplacent plus et les marchandises... Il y a des réflexions à avoir mais je pense que c'est tout de même une évolution structurelle.

Voilà les quelques éléments que je voulais dire et redire puisque je les avais déjà dits lors d'une autre séance. Je donne la parole à Monsieur Meyer, du cabinet CATRAM, qui a fait les études précises pour nous sur ce sujet.

M. MEYER.- Merci, Madame la Vice-présidente. Je reviens sur cette question de prévisions de trafic pour vous dire que nous avons analysé pour les produire un certain nombre d'études prospectives réalisées par des acteurs assez divers du monde de la recherche, en France notamment, du monde européen, plus international.

On a affaire à un ensemble d'études qui convergent assez largement sur des scénarios qui se ressemblent étrangement. Les scénarios dominants avancés dans l'ensemble de ces études sont assez optimistes sur la question de la croissance des échanges, la croissance des transports de marchandises et la croissance des déplacements de voyageurs. Effectivement, l'un des ressorts de cet optimisme, comme le disait le président Puisseuseau tout à l'heure, est la démographie.

Quelques chiffres... Selon Eurostat, la croissance démographique de l'ensemble de l'Europe, à 25 ou à 28, est censée être de l'ordre de 3 % à l'horizon 2030-2035. Pendant le même temps, sur la même période, la croissance française serait de 12 %, la croissance britannique de 15 % et la croissance irlandaise de 25 %. Pendant le même temps aussi, d'autres pays, et non des moindres, décroissent, comme l'Allemagne, par exemple. Cette croissance démographique va assurément accroître très sensiblement les échanges et les déplacements à l'intérieur de l'Europe.

Un autre facteur démographique est nécessaire à prendre en compte : le vieillissement des populations, leur vieillissement en bonne santé, libres de se déplacer, libres de profiter des loisirs, avec, sans doute, dans nombre de cas, une certaine aisance matérielle que n'ont pas les plus jeunes.

Autre élément à évoquer, dans ces scénarios que je mentionnais tout à l'heure, le facteur principal qui explique la croissance des déplacements est l'intégration d'un ensemble géographique. Cela peut être une intégration à un niveau international mondial, cela peut aussi être une intégration plus régionale. À l'autre extrémité de ce monde, on a la désintégration, le repli sur des nationalismes, etc. On est quand même certainement sur la voie du maintien d'une certaine intégration européenne, sinon d'un développement de cette intégration ; on n'est pas sur la voie d'une désintégration de l'Europe. Autant dans un scénario de désintégration, vous avez une croissance, mettons, de 3 ou 5 %, autant dans un scénario d'intégration européenne forte, cette croissance revient à 40 %. Il y a donc toutes les raisons d'être raisonnablement optimiste.

Autre élément que je voudrais évoquer en parlant des déplacements de voyageurs, vous avez vu la courbe du transport de passagers transmanche s'effondrer tout à l'heure ; cet effondrement était lié à un certain nombre de facteurs complexes. L'un des facteurs qui n'a pas encore été évoqué ici est le développement du *low cost* aérien. Cela a permis aux Anglais qui sont, comme vous le savez, les principaux clients du transmanche, de se déplacer aisément depuis nombre de villes britanniques vers le Sud de la France, vers des aéroports comme Carcassonne par exemple, avec des liaisons relativement fréquentes sur un certain nombre de villes britanniques. Si vraiment le pétrole doit augmenter dans l'avenir, qu'est-ce qui va s'effondrer en premier : le transport maritime ou le transport aérien ? Je pense que le transport aérien n'a pas nécessairement un avenir brillant là où il peut être substitué par d'autres formes de transport.

Enfin, pour conclure, je dirai que les prévisions de trafic que nous affichons, qui sont évoquées comme monumentales et déraisonnables, ne le sont pas tant que cela, parce que, en fait, ces prévisions reviennent à des évolutions de l'ordre de 1 % par an sur 40 ans, aussi bien si vous considérez l'évolution des transports de marchandises que si vous prenez l'évolution des transports de voyageurs. Or, 1 % par an, c'est beaucoup moins que la plupart des scénarios des études que j'ai évoquées tout à l'heure. Nous avons été très prudents pour le moins. Je vous remercie.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour cette réflexion prospective. Je vous donne la parole, Monsieur Buhagiar parce que vous avez suscité beaucoup de réactions, ce qui est très bien.

M. BUHAGIAR.- J'en suis très content ; c'est l'objet du débat.

Mme MARQUAILLE.- Monsieur le Président, si vous permettez, deux petites secondes, sur la fondation Ecoports, je veux simplement vous renvoyer à la page 73 où il est écrit noir sur blanc que « *la Région et la CCI de Calais adhèrent également à la fondation "Ecoports"* », donc nous sommes bien en démarche pour obtenir une certification « Ecoports ». Je vous renvoie au site internet de la fondation Ecoports sur lequel apparaît aujourd'hui que nous sommes adhérents à la fondation Ecoports ; cela vient de paraître.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Nous reviendrons, je pense, sur cette question d'Ecoports. Il y a une nouvelle demande... (*se tournant vers M. Buhagiar*) Vous n'arriverez pas à prendre la parole mais c'est très bien...

Mme BOURGEOIS.- Je voudrais revenir sur deux points. Il est vrai que cette intervention a suscité beaucoup de débats et c'est bien ; cela sert à cela un débat public. Si tout le monde est pour le projet, ce n'est plus la peine de faire de débat public, n'est-ce pas, Monsieur le Président ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Je suis très content.

Mme BOURGEOIS.- Moi-même, je suis conseillère régionale, je fais partie de l'exécutif de la Région ; je ne devrais donc pas être ici, je devrais être à la table des acteurs. Si j'ai décidé d'être ici, c'est pour cette raison : je ne suis pas, *a priori*, contre ce projet mais je me pose beaucoup de questions. Quand on va s'engager dans un projet comme celui-là, qui est un projet d'envergure dont on peut dire beaucoup de bien, et cela a été dit, on doit se poser beaucoup de questions ; c'est pourquoi je suis à cette place aujourd'hui.

Premièrement, sur les prévisions de trafic, je veux bien qu'on me dise qu'il va y avoir une augmentation du trafic entre la France et l'Angleterre, explosion démographique, une population qui vieillit en bonne santé, qui va se déplacer de plus en plus... c'est vrai actuellement. Maintenant, les prévisions de trafic de fret au niveau international, je ne sais pas, je serais plutôt d'accord avec Monsieur Buhagiar, je n'y crois pas.

Soyons prudents... Je vous avais interrogé là-dessus, Monsieur le Président, la dernière fois, on va investir dans un projet qui fait plusieurs centaines de millions ; pourrait-on demander l'avis de la Direction des transports et de l'énergie de Bruxelles. Je suis désolée mais je trouve qu'il manque un intervenant ici : l'Europe. Des études sont faites au niveau européen sur les prévisions de trafic à long terme au niveau international, que ce soit de voyageurs et de fret ; ne pourrait-on pas demander l'avis de la Direction de l'énergie et des transports de Bruxelles pour avoir des informations plus précises qui puissent convaincre tout le monde de ces prévisions de trafic à l'échelon international pour les années à venir ?

Deuxièmement, sur les Ecoports, Monsieur Puisseuseau, je ne vous fais pas de procès d'intention, quand vous dites que vous êtes engagé dans une démarche Ecoports et que vous irez jusqu'à la certification, je vous crois et je vous félicite. D'ailleurs, je l'ai déjà dit, je souhaiterais que l'on fasse la même chose pour le port de Boulogne car je suis conseillère régionale et, je vais répéter ce qui a déjà été dit mais c'est important, il ne s'agit pas, ici, de faire des querelles de clochers, mais de parler du développement de la façade maritime, des ports de Dunkerque, de Calais et de Boulogne. Si les ports de Dunkerque et de Boulogne pouvaient aussi s'initier dans cette démarche Ecoports, je serais très heureuse. Seulement, ce n'est pas si simple que cela, Monsieur Puisseuseau, parce qu'on ne fait pas un Ecoport tout seul et vous le savez très bien. Vous êtes de bonne volonté, la Région est de bonne volonté, la Région a cette volonté et vous avez cette volonté ; seulement un Ecoport se fait avec une synergie d'acteurs qui sont parties prenantes. Qui sont ces acteurs ? Ce sont, bien sûr, les opérateurs maritimes, les industries portuaires, les armateurs. Où sont-ils dans cette salle ? Vous pensez vraiment qu'on va faire un Ecoport seul ? Non, il faut que tout le monde s'y mette et ce n'est pas si simple que cela, ce n'est pas si facile que cela ! Il faut le savoir.

Par ailleurs, quand on parle d'Ecoports, vous savez qu'on parle bien souvent et de plus en plus de problèmes de pollution dans les ports ; vous allez me dire : « *on n'est pas les seuls responsables* » là encore, et vous avez tout à fait raison ; il y a des problèmes d'assainissement, vous avez des décanteurs mais vous récupérez de la pollution qui vient d'ailleurs...

M. PUISSESSEAU.- Oui...

Mme BOURGEOIS.- Donc vous êtes d'accord avec moi. Cela veut dire que les collectivités territoriales doivent être impliquées aussi. Vous voyez la synergie qu'il faut entre les acteurs pour pouvoir faire un Ecoport ! Ce n'est pas si simple que cela ! Ce n'est pas que je vous fais des procès d'intention mais il faut le savoir.

Sur les déchets, il y a des problèmes de dragage dans les ports, il y a des problèmes aussi de traitement des sédiments pollués ; il faut en parler. On parle d'agrandissement d'un port, on ne sait plus quoi faire des sédiments pollués. Il y a des directives européennes, il y a la loi sur l'eau...

En Région, on prend les taureaux par les cornes, et je félicite les services de la Région qui travaillent sur le sujet à la Direction des ports, on travaille sur le projet Sédimatériaux, on participe à un projet au niveau de l'Association des ports locaux de la Manche intitulé « *CITARM(?)** » sur ce problème des sédimatériaux, que fait-on des sédiments pollués ? C'est un vrai problème et quand on parle d'agrandissement d'un port, il faut se poser toutes ces questions, parce que les autres ports se les posent, qu'on ne sait plus quoi faire de ces sédiments pollués et que si on va les traiter à terre, cela va coûter très cher. Ce n'est pas si simple que cela ! Je laisse la parole à M. Buhagiar.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je crois, Monsieur Buhagiar, que vous avez la parole.

M. BUHAGIAR.- Vu l'heure tardive, je serai bref.

M. TENIERE-BUCHOT.- Prenez le temps que vous voulez.

M. BUHAGIAR.- Je ne peux pas répondre à toutes les questions, à moins que l'on prenne le temps... On est donneur d'alerte ; on constate des choses, on ne les a pas inventées... Je pense qu'il faut aussi être vigilant par rapport à ce qui va se passer. Quand on dit : « *augmentation du coût du pétrole, c'est un changement de civilisation* », ça, c'est du pétrole (*il montre un stylo*), ça aussi (*il montre le tapis*)... On est « *fossilo-dépendant* », on est « *pétrolo-dépendant* », et cela va amener à des changements fondamentaux. Autant s'y préparer. Nous donnons cette alerte.

Je ne souhaite pas que le trafic passagers et le trafic marchandises baissent mais c'est un fait. Toutefois, il n'y a pas que du mauvais ; ce n'est pas parce qu'on transporte des marchandises qu'on fait du bien à la planète et qu'on se fait du bien ; dont acte.

Après, le débat pourrait durer longtemps, parce qu'on parle de démographie, mais si j'étais un peu polémique, je dirais que dans le dossier on parle aussi, parce que c'est un trafic important, du trafic des voitures neuves. Très sincèrement, je ne pense pas que ce soit quelque chose qui va se développer ; soyons sérieux ! On ne va pas avoir le débat toute la soirée... On donne cette alerte. Si on ne tient pas suffisamment compte de notre environnement, y compris dans la stratégie de développement, on risque de faire fausse route ; dont acte.

Sur les Ecoports, oui, bien sûr, c'est une intention, une espèce de charte, d'enveloppe mais il faudra mettre beaucoup de choses dedans ; il y a une synergie des acteurs... C'est là qu'est notre interpellation. En effet, nous sommes très heureux, évidemment, que vous soyez adhérents de la démarche mais pourquoi ne pas, dès maintenant, commencer à décliner ? Cela n'apparaît pas, selon nous, suffisamment dans le document. On ne met pas le couteau sous la gorge mais si on y pense maintenant... On a quand même une expérience, les aspects environnementaux, s'ils ne sont pas intégrés *a priori*, cela reste toujours la cerise sur le gâteau. Commençons à décliner cela ! Dont acte, nous entendons que c'est fait, parfait, mais rien ne nous empêche de faire avancer cela en même temps et dans le même rythme que les aspects socio-économiques.

Je ne vais pas m'étendre sur l'avion et le bateau qui va être moins énergivore, sauf que les bateaux, quand ils accostent, y compris à Calais, descendent des passagers qui prennent la route et des marchandises qui prennent des camions, d'où l'importance de développer, quand on débarque du bateau, des modes de transport alternatifs.

Je ne peux pas répondre à l'ensemble des questions... Il est intéressant d'avoir ce débat et je pense que nous jouons notre rôle lorsque nous alertons sur ces aspects. J'espère me tromper. Je pense qu'on aura à nouveau -ce n'est pas une bonne nouvelle-, dès cet hiver, un pétrole cher ; puisque le projet est prévu pour 2015, même si les travaux risquent de démarrer avant, il faudra regarder comment le trafic évolue.

On est donneur d'alerte sur ces aspects. Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Avant de conclure, je rappelle, premièrement, que dans une séance prochaine, parce que j'ai vu apparaître des vues sur les Ecoports, on reparlera des Ecoports. En effet, comme je vous l'ai fait observer, sur le cahier n° 11, une première partie vient de nous être présentée et il y a une deuxième partie « Ecoports » ; on en parlera à ce moment-là, mais pas ce soir.

Deuxièmement, j'ai été interpellé, et c'est tout à fait normal et je la remercie, par Madame Bourgeois me rappelant qu'il fallait demander les prévisions européennes de trafic, de façon à pouvoir les décliner et les comparer. Je crois que c'est une excellente idée. Je lui avais déjà répondu mais je le répète pour ceux qui n'étaient pas là, que nous avons hésité à saisir les institutions européennes plus spécialisées dans les transports et nous avons considéré le délai qui nous était imposé par les circonstances qui font qu'en mars prochain, il y a des élections régionales qui intéressent particulièrement le maître d'ouvrage qui est également régional ; nous avons considéré que nous remettrions cela à plus tard.

Cela ne veut pas dire, et j'en prends tout à fait l'engagement, que dans les conclusions qui seront soumises à la Commission nationale, nous ne rappelions pas cette insuffisance. Cela fera partie des recommandations d'aller un peu plus loin et d'en avoir le cœur net sur les différentes présentations qui peuvent être faites, toujours avec compétence, mais qui peuvent être divergentes les unes par rapport aux autres quant aux perspectives de trafic.

Il y a également, et c'est une très bonne remarque qui vaut pour tous les débats publics, le problème des lacunes, des lacunes de présence. On faisait remarquer tout à l'heure qu'il y a des fidèles, et on les remercie, mais comme tous fidèles, ce sont toujours les mêmes, d'autres sont présents de temps en temps et d'autres ne sont jamais présents. Je m'étais déjà exprimé sur le sujet pour les problèmes ferroviaires, d'infrastructures, et je rappelle que la situation a un peu évolué.

Combien y a-t-il de transporteurs routiers dans la salle ce soir ? (*Un transporteur routier se manifeste.*) Il y en a un... Quand vous pourrez vous exprimer, ce serait sympa... Mais il n'y en a qu'un et il est évident qu'ils ne viennent pas. Excusez-moi, Monsieur, mais il est très clair qu'ils évitent le débat public. Je le regrette et je prends l'occasion de cette interpellation pour le signaler.

Les armateurs également... (*Un armateur se manifeste.*) Nous leur avons rendu visite ; ils ne se sont pas signalés par une présence excessive et une expression méridionale. Merci, Monsieur, à l'occasion, quand vous pourrez prendre la parole, vous êtes le bienvenu. Si vous pouviez être au pluriel, ce serait encore mieux. P&O doit venir dans une séance prochaine, puisqu'ils doivent faire un cahier d'acteur. Nous leur avons rendu visite à Douvres.

Je ne fais pas de procès d'intention aux uns et aux autres, je dis simplement qu'un débat public doit être public, c'est-à-dire, dans la mesure du possible, et sans jouer les maîtres d'école qui donnent des coups de règle sur les doigts -ce n'est pas du tout mon intention-, je vous signale qu'il y a des différences et que, c'est l'occasion de vous le signaler, c'est une opération collective, une opération humaine, elle a des résultats intéressants, elle a ses faiblesses. C'était l'occasion de rappeler, puisque nous n'avons pas terminé, que ces faiblesses peuvent être parfois rattrapées.

(Arrivée de M. Cuvillier.)

Je salue l'arrivée de Monsieur Cuvillier ; merci beaucoup de nous rejoindre, avec mes regrets que nos réunions se soient un peu télescopées et qu'on n'ait pas pu faire autrement.

Je vois que Madame Marquaille tient à prendre la parole et la lui cède bien volontiers.

Mme MARQUAILLE.- Oui, Monsieur le Président. Pour redire simplement avec fermeté que nous recherchons, et notre but est bien d'obtenir, la certification Ecoports dans toutes les composantes qu'elle peut avoir, y compris en impliquant tous les partenaires qui doivent être impliqués ; je pense que cela fait partie de la certification.

Pour rappeler que le projet de Port Calais 2015, ce sont aussi « *des initiatives prises dès aujourd'hui -je relis notre document- pour améliorer demain la prise en compte de l'environnement dans le port de Calais : des aménagements pour réduire l'empreinte carbone, la desserte ferroviaire -on vient de l'évoquer largement-, un terminal intermodal dans la zone des dunes est envisagé, la filière sédimentaire pour traiter les sédiments* » ; tout cela est prévu, nous l'avons très largement anticipé.

Beaucoup de choses qui ont déjà été dites que je veux redire... L'émergence de filières de valorisation durable à terre des sédiments de dragage... Tout cela fait suite à 10 années de recherche et de développement qui ont déjà eu lieu dans la région Nord - Pas de Calais. Nous avons fait une séance complète à Dunkerque sur le sujet, y compris en faisant parler les bureaux d'études qui ont travaillé pour nous ; des choses très précises ont été dites. Je les redis avec force ce soir.

Je reviens un peu à la certification Ecoports. Cette certification Ecoports ne concerne bien évidemment pas que le port de Calais ; elle concerne aussi le port de Boulogne. Comment imaginer que la Région, qui est propriétaire des deux ports, ait une démarche pour un port et ne l'ait pas pour l'autre port ? C'est bien une démarche qui concerne les deux ports. Je pense que Monsieur Meyer a des éléments supplémentaires à nous donner sur ce sujet ; je vous redonne la parole, Monsieur Meyer.

M. TENIERE-BUCHOT.- Excusez-moi, Madame Marquaille, mais on va reparler de l'Ecoport un de ces jours ; je crois que ce n'est pas le sujet ce soir. Excusez-moi, Monsieur.

Je voudrais, en revanche, vu l'heure, demander à Monsieur le Maire, avant de clôturer la réunion...

(Protestations hors micro et départ de Mme Bouchart)

C'est moi le Président. Je vous prie de m'excuser mais c'est moi qui décide de l'ordre du jour. Excusez-moi mais il n'est pas convenable de vouloir absolument parler de l'Ecoport alors qu'on en a déjà parlé à plusieurs reprises !

Monsieur le Maire ?

M. CUVILLIER.- Merci, Monsieur le Président. Désolé, en effet, que les dates aient un peu bougé...

Nous allons essayer de créer une logique littorale Dunkerque, Calais, Boulogne et vous voyez combien nous avons du mal, parce que ce n'est pas pour se démarquer ou se faire remarquer, mais j'ai noté que Michel Delebarre avait introduit les propos à Dunkerque et moi, je les conclus, en quelque sorte, à Boulogne.

Cela étant, c'est un débat important. Nous pourrions nous interroger : pourquoi cette délocalisation du débat public, cette initiative heureuse que de le faire sur l'ensemble de la façade littorale ?

D'abord, parce que ce n'est pas le projet Calais 2015 ; c'est certes le projet Calais 2015 mais ce projet a inmanquablement des conséquences sur la réalité portuaire du littoral. Pour lever toute ambiguïté, à la question : « *faut-il s'engager sur l'adaptation des infrastructures calaisiennes en ce qui concerne le port ?* », la réponse est, bien évidemment « oui », d'abord parce qu'il faut l'adapter et que la massification du trafic, l'évolution des bateaux -cela a certainement été dit 10 fois-, la « *jumboisation* » des navires doivent permettre d'avoir des infrastructures adaptées ; c'est une réalité.

Par ailleurs, nous n'avons pas à craindre... En tout cas, c'est une réalité culturelle sur le littoral qu'il va falloir essayer d'intégrer, mais par la force des choses, la mobilité est plus grande, l'interaction entre les territoires est évidente et nous savons bien que notre point commun est d'être sur le littoral, notre force est d'être dans une logique littorale et notre force à tous est cette interdépendance... Il va falloir qu'on s'y mette. Je lis, j'entends, on parle d'un port unique ; peut-être que projet Calais 2015 doit nous permettre d'anticiper et de faire en sorte que les logiques soient véritablement pensées dans le cadre d'un port unique.

Plusieurs centaines de Boulonnais travaillent et dépendent de l'activité calaisienne, y compris très proches de moi ; c'est dire combien nous avons intérêt à ce qu'il y ait une forme de renforcement de la réalité économique du port. Des Calaisiens viennent aussi travailler à Boulogne, Monsieur le président Puisseuseau ; on ne les croise pas que dans le stade de Boulogne pour encourager l'équipe de Boulogne ! (*Rires.*)

Oui, mais on en voit beaucoup...

M. PUISSESSEAU.- Je n'ai pas compris... (*Rires.*)

M. CUVILLIER.- Et ils encouragent tellement fort que nous serions vraiment de mauvais voisins que de ne pas nous imprégner, vous accompagner et également tirer partie du projet qui est le vôtre. Il est indispensable, mais il faut que nous ayons cette révolution intellectuelle, de dire : comment faisons-nous en sorte que chacun puisse tirer profit de la dynamique de l'autre ?

L'autorité portuaire qui assume cette responsabilité aura aussi à mettre de l'ordre dans cette façon d'aborder cette destinée commune. L'ordre est de commencer par ce qui est de sa responsabilité, c'est-à-dire que Calais et Boulogne ou Boulogne et Calais, comme vous le souhaitez, doivent impérativement avoir une démarche concertée qui permette tout simplement de clarifier le rôle de chacun. Nous avons des ports polyvalents et, à Boulogne, nous y tenons. Il est polyvalent et je ne pourrais pas le concentrer sur une seule activité. D'abord, la mono-activité est toujours très dangereuse et on le voit dans différents territoires. Cette polyvalence est faite de secteurs qui sont plus ou moins en difficulté : l'effet tunnel, on le connaît, l'effet *duty-free* également ; il ne viendrait pas à l'esprit d'un Boulonnais -je crois que cela a été dit et cela doit être répété, qu'il n'y ait pas

d'ambiguïté- d'aller essayer de taquiner notre voisin à dimension mondiale, Calais, sur une ambition qui serait l'ambition de plusieurs millions, dizaines de millions, de passagers transmanche. En revanche, il y a une réalité : nous devons, dans nos créneaux, également exister.

Quand je dis mettre de l'ordre dans ce débat et ce dialogue, Messieurs les Présidents, il est là, devant vous, et il doit être saisi par chacun d'entre nous. Boulogne a du transmanche retrouvé ; je crois que c'est aussi une opportunité pour Calais si les choses ne viennent pas se cannibaliser, et je ne pense pas que Boulogne serait en mesure de le faire ni son souhait. Inversement, il y a eu jusqu'à 4 millions de passagers ; il est aussi envisageable que la dynamique soit sur un territoire.

C'est tout le sens du développement durable. Le développement durable est un concept un peu compliqué à gérer mais c'est aussi à l'autorité portuaire, Mesdames et Messieurs les élus régionaux, de savoir comment on utilise l'existant ; je ne parle pas des passerelles, elles sont à moderniser, bien évidemment, transformer, mais que sur l'aménagement du territoire, il y ait un existant éloigné de quelque 30 kilomètres et qu'il nous faut avoir un aménagement cohérent de cette petite façade.

Une fois que la clarification de « *qui fait quoi au niveau du port régional ?* » sera véritablement aboutie, il nous faut, et nous l'avons évoqué à l'occasion des débats sur les grands ports nationaux, faire en sorte que la force de ce port régional soit aussi une force, modestement, du grand port national, parce que la logique... Vous savez, ici, Dunkerque ! Oui, Dunkerque, mais lorsqu'on regarde au niveau européen, Dunkerque a tellement à craindre, en tout cas, a tellement à être en compétition vis-à-vis des grands ports du Nord de l'Europe que nous devons être aussi dans un dialogue et une coordination.

Coût/avantages, c'est une notion juridique ; les juristes savent qu'il faut faire une analyse souvent du bilan coût/avantages. Au niveau du déploiement du transmanche et de l'activité portuaire en général, il nous faut savoir qui fait quoi à quel niveau, car, en effet, il faut toujours avoir à l'esprit qu'il nous faut une sorte de rentabilité de l'investissement, un retour sur investissement, c'est évident, et que cela ne peut exister que si on intègre les incontournables et l'incontournable, c'est le rendez-vous pour Calais.

Je le disais, nous sommes dans une concurrence internationale. Cette concurrence internationale, lorsque nous voyons la fragilité de nos activités portuaires, nécessite que nous soyons aussi en dialogue avec un voisin qui est le ferroviaire. Il y a un plan annoncé de 7 milliards plus 13 milliards, donc 20 milliards sur le ferroviaire. Je faisais remarquer à Hubert du Mesnil, président de RFF, hier, à l'Assemblée, que, souvent, lorsque l'on parle d'une priorité affichée sur le ferroviaire notamment et le lien ferroviaire/port, et cela a encore été le cas hier, on parle Marseille, Le Havre mais ni Boulogne ni Calais ni même Dunkerque. Et pourtant, on reproche souvent -quand je parlais de développement durable, c'est tout à fait cela- d'essayer de recréer parfois ce qui existe ailleurs, d'essayer d'optimiser l'existant. Nous avons sur Boulogne des faisceaux ferroviaires sur le port ; il faut les réactiver. On ne pourrait pas penser un instant qu'il n'y aurait pas une partie de ces 20 milliards qui viennent, qui viennent moderniser, permettre d'avoir cette logique de transport alternatif.

Il y a, sur le projet Calais 2015, et tant mieux, un pari sur l'avenir ; il était indispensable. De toute façon, il y a une réalité : adapter les infrastructures en pariant sur la croissance du trafic, en espérant aussi que cette croissance soit au rendez-vous. Il y a, comme dans toute projection, bon nombre d'incertitudes. Autant j'ai lu la contribution d'Eurotunnel, autant je n'ai pas vu d'armateur intervenant dans le débat ; je n'ai pas vu de cahier d'acteur des armateurs...

Un intervenant.- Cela vient.

M. CUVILLIER.- Tant mieux parce qu'ils ne peuvent pas être absents ! Il y a des questions, notamment de taxe carbone etc., qui posent véritablement des interrogations sur, demain, les modes de déplacement, de transport. On parle beaucoup de containers, de ferroutage mais il est temps que

les choses interviennent vraiment. Des ports, on en a ; des réseaux ferroviaires, on en a ; il faut les moderniser, avec plus ou moins d'investissements. Les liens jusqu'à l'activité portuaire doivent être aussi autoroutiers ; il ne faut pas, à l'image du Havre, où il y a effectivement un grand port national mais, derrière, les liaisons sont inexistantes et on n'a même pas pensé à la liaison fluviale ; c'est dire... Nous devons mettre en lien ces différentes logiques.

Contribution qui est somme toute tardive de ma part, peut-être excessivement tardive, au risque de lasser l'auditoire.

J'entendais ou je lisais Michel Delebarre dire : « *c'est plutôt bien, une extension du port de Dunkerque Ouest* » ; alors je dis, pourquoi pas, mais ce serait tellement prétentieux, une belle extension du port de Boulogne Nord ? Ce serait tellement prétentieux !

Mais commençons déjà, pour que les deux entités du port régional puissent s'appuyer l'une sur l'autre et que l'on ait vraiment cette vision d'équilibre du territoire... Une fois encore, on le voit lorsqu'on prend l'autoroute, on le voit lorsqu'on prend le train, les Calaisiens et les Boulonnais travaillent sur les territoires des uns et des autres. Nous ne pouvons pas, pour notre part, nous résigner, et je conclus là-dessus, à une spécialisation -d'ailleurs, cela n'a pas été, première chose que l'on vérifie, indiqué dans le document très bien fait- à la seule activité de la pêche et de la transformation ; nous devons aussi avoir d'autres activités complémentaires portuaires pour notre part.

Une fois encore, ce serait un leurre... D'ailleurs, il est hors de question, ce n'est pas dans notre logique et je pense que les intervenants précédents ont dû l'indiquer, que d'aller sur des créneaux qui ne sont pas les nôtres, en tout cas sur des ambitions qui ne sont pas les nôtres ; nous avons à gagner, nous avons à attendre, nous avons à souhaiter des retombées de la dynamique portuaire, qu'elle s'appelle « Calais », qu'elle s'appelle « Boulogne », avant tout et qu'elle se fasse dans ce périmètre de cette façade littorale où nous avons trois entités portuaires qui doivent rimer avec l'ambition qui est la nôtre, et la première des ambitions est de créer de la richesse, de l'emploi, une croissance partagée. Nos territoires souffrent trop pour qu'on puisse se permettre de ne pas remettre cela au cœur de nos logiques : créer l'emploi.

Voilà, Monsieur le Président, quelques mots rapides... Je ne sais pas s'ils sont éclairants, peut-être pas suffisamment techniques mais à la lueur du document qui a été fait, il est vrai que nous mesurons... J'ignore si les budgets seront... Je vais quand même l'évoquer, il y a tout de même quelques petites réformes : réforme de la fiscalité locale ; d'ailleurs, les financements croisés, ce n'est vraiment pas une bonne chose, le millefeuille territorial ! À part que, précisément, on en a besoin ; à part que, précisément, la TP... Je commence à rencontrer de plus en plus de chefs d'entreprise qui me disent : « *on touche à la TP !* » On sait que près de 80 % des investissements publics sont d'origine des collectivités locales et on sait qu'il n'y a pas de... Je ne me trompe pas de sujet, car, regardez, tous les projets d'ampleur sont cofinancés : la Région et le Département, dans le domaine portuaire, l'intercommunalité et la Communauté d'agglomération, pour ce qui nous concerne, du Boulonnais, viennent en support... À l'instant, nous avons, Monsieur le Président de la Chambre de commerce et d'industrie, Francis Leroy, des délibérations où nous votions l'accompagnement à hauteur de 7 millions. Si nous n'avons plus la TP, si nous n'avons plus la compensation intégrale de la TP, et pas pour un an, sur la durée, il est clair que nous pouvons avoir tous les beaux projets qu'il faut, nous pouvons avoir toutes les belles réflexions... Le plus dur n'est pas d'avoir des idées mais de parvenir à ce que nos idées soient applicables et rentrent dans nos capacités, y compris, et ce n'est pas rien, les capacités financières. Merci à tous.

(Applaudissements.)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur le Député-maire, pour votre contribution qui est la bienvenue. Je crois que c'était une bonne réunion ce soir, dans la mesure où pas mal de

sujets nouveaux qui n'avaient pas encore été - ils avaient été un peu effleurés - développés ont pu l'être ; je souhaite évidemment que cela continue.

Cette continuation aura lieu, si vous le voulez bien, le 5 novembre à Coquelles ; on ira plutôt dans la zone du port sans eau, du port sec, d'Eurotunnel. Vous y êtes les bienvenus, toujours à la même heure, 19 heures 30, dans une salle qui n'est pas celle indiquée sur le journal du débat mais qui sera précisée, bien entendu, pour que vous ne perdiez pas de temps à trouver la salle de la municipalité de Coquelles.

Je voudrais tous vous remercier, notamment le maître d'ouvrage, tous ceux qui ont présenté des cahiers d'acteurs et qui ont posé des questions.

Je vous rappelle que, traditionnellement, il y a un verre, pour ne pas se quitter sans continuer à débattre ; c'est fait pour cela. Le verre est un peu au-dessus ; j'espère que vous trouverez cet endroit assez facilement et je vous souhaite une bonne soirée. À très bientôt.

La séance est levée à 22 heures 36.