

DEBAT PUBLIC CALAIS PORT 2015

10 novembre 2009 – Salle des fêtes de Sangatte

La séance est ouverte à 19 heures 44 sous la présidence de M. Ténrière-Buchot, président de la Commission particulière de débat public.

M. TENIERE-BUCHOT.- Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

Madame la Présidente, Messieurs les Présidents, Monsieur le Préfet, je vais rouvrir, si je puis dire, cette réunion d'expression qui fait suite à celle qui a eu lieu hier soir et qui va donner l'occasion d'écouter un certain nombre d'auteurs de cahiers d'acteurs. Ces auteurs, vous en avez, pour certains d'entre vous qui étaient là hier, entendu les messages ; il y en a beaucoup plus aujourd'hui, une dizaine contre trois ou quatre hier. Cela va évidemment entraîner un certain nombre de prises de parole et de délais dans la conduite de cette réunion. Comme je vous l'avais indiqué hier soir, nous n'allons pas terminer aussi tôt qu'hier soir, nous allons terminer relativement tard. Je demande à chacun qui prend la parole d'essayer de dire le maximum dans le minimum de temps, sachant que le plus important est de dire ce que l'on a sur le cœur et de ne pas s'autocensurer ; il ne faut surtout pas.

Je voudrais saluer la présence d'un observateur - j'indique cette terminologie - qui représente la Commission nationale de débat public qui patronne la Commission particulière de débat public : Monsieur Dominique Plancke, qui a voulu voir comment les choses se passaient ; j'espère que cela lui plaira et que ce sera un bon échantillon parmi les diverses réunions qui nous ont réunis et qui nous réuniront, je le rappelle, pour la dernière fois lundi prochain, 16 novembre, dans l'Hôtel de Ville de Calais.

Je vais tout de suite commencer. Vous avez, j'espère, pris à l'entrée la feuille qui donne l'ordre du jour de cette réunion d'expression, qui vous donne l'ordre de passage - évidemment, s'il y a des retardataires, on changera un peu cet ordre pour en tenir compte - des divers auteurs de cahiers d'acteurs. À la suite de ces cahiers d'acteurs, il y aura, bien entendu, des échanges avec la salle. Comme il y en a eu beaucoup hier, je me permets de commencer directement avec les cahiers d'acteurs, sachant que pour chaque intervenant, il y a environ 8 minutes - c'est à peu près, c'est une moyenne - et à peu près le même temps pour poser des questions et ajouter éventuellement quelques compléments à cette présentation.

Le premier cahier qui va être décrit est celui de RFF (Réseau ferré de France) ; c'est le cahier d'acteur n° 30. Si vous ne l'avez pas, vous pourrez le trouver sur la table de présentation située à l'entrée de cette salle. Madame Vanlaecke, directrice générale de RFF, va prendre la parole. Madame, vous avez la parole.

Mme VANLAECKE.- Je ne prendrai pas seule la parole.

Bonjour à tous, bonjour Madame la Vice-présidente, bonjour Madame le Maire, Mesdames et Messieurs les Présidents, bonjour, Mesdames et Messieurs les Maires, Mesdames et Messieurs. C'est au titre de la Direction régionale Nord - Pas de Calais - Picardie que nous venons devant vous exprimer le soutien et l'accompagnement que Réseau Ferré de France entend apporter au projet Calais Port 2015.

Je commencerai par une brève présentation de Réseau ferré de France pour mieux mettre en évidence pourquoi les enjeux de Réseau ferré de France rencontrent les enjeux de Port Calais 2015.

Je suis accompagnée de Stéphane Leprince qui est en charge des investissements à la Direction régionale, avec qui nous allons intervenir en duo, si vous le voulez bien.

Je rappelle que Réseau ferré de France a été créé par l'État en 1997. Il est le gestionnaire et le propriétaire du réseau ferroviaire, dans le cadre de l'application de la directive européenne d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Mais, depuis 1997, Réseau ferré de France a atteint une maturité et prend un tournant qui nous permet maintenant d'avoir une posture d'entreprise de service public. Notre mission est de développer l'usage du mode ferroviaire en France, et ceci au service de l'intérêt général.

En direction régionale Nord - Pas de Calais, nous sommes une trentaine de collaborateurs basés à Lille ; nous serons bientôt plus nombreux.

Nous exerçons trois métiers. Le premier est la vente des sillons. Les sillons sont des créneaux horaires de circulation, c'est-à-dire que quand on vend des sillons, on fournit un accès au réseau, on l'exploite et on l'entretient.

Notre deuxième métier est la maîtrise d'ouvrage pour rénover, moderniser le réseau, mais aussi la maîtrise d'ouvrage d'études - on en parlera -, que ce soient des études en lien avec des projets ou des études prospectives.

Notre troisième métier, nous n'en parlerons pas ce soir, est la valorisation du patrimoine.

En ce qui concerne le Nord - Pas de Calais, nous avons de sérieux atouts ferroviaires ; c'est un réseau dense et maillé. En Nord - Pas de Calais - Picardie, ce sont 3 000 kilomètres, alors qu'en France, ce sont 30 000 kilomètres de ligne ; ce sont donc des accès multiples pour une vraie souplesse industrielle. En Nord - Pas de Calais, nous avons un tissu industriel qui attend des solutions ferroviaires : les carrières, proches d'ici, Roquette, mais aussi et surtout les ports.

Le Nord - Pas de Calais est bien sûr une région logistique, avec les quatre ports du littoral : Calais, Boulogne et Dunkerque et Eurotunnel, le port sec. Ce sont aussi des ports fluviaux et des canaux ; je pense, bien sûr, à Seine-Nord. Nous avons la première plate-forme multimodale à Dourges, qui est une plate-forme performante d'où partira une autoroute ferroviaire vers Hendaye. Ce que l'on appelle « *autoroute ferroviaire* » correspond à du transport combiné qui met des remorques ou des camions sur des trains. En résumé, le Nord - Pas de Calais est le premier générateur de fret ferroviaire en France, avec, au premier chef, bien sûr, le port de Dunkerque.

Le Conseil régional du Nord - Pas de Calais a une politique de transport qui le met au premier plan des Régions de France sur ce thème. Aussi, pour le gestionnaire de réseau que nous sommes chez Réseau ferré de France, nous avons là des atouts propices au développement du fret ferroviaire, avec des opportunités que sont :

- le Grenelle de l'environnement ; je rappellerai que le mode ferroviaire est le mode de transport le plus respectueux des hommes, des territoires et de l'environnement et que le Grenelle veut augmenter de 25 % les parts de marché des modes non routiers, ce qui signifie, pour nous, développer le trafic voyageurs et fret ;
- le contrat de performance signé par Réseau ferré de France avec l'État il y a tout juste un an, le 3 novembre 2008, qui met le client au cœur de nos préoccupations. Le client, ce sont les entreprises ferroviaires, dont la SNCF, mais aussi les gestionnaires d'infrastructures comme les ports et Eurotunnel.

Ces atouts et ces opportunités sont le cadre idéal de l'ouverture du réseau, ouverture commerciale aux entreprises ferroviaires pour plus de trains, ouverture vers d'autres modes de transport (le mode de transport maritime avec un report modal vers le ferroviaire, les autoroutes ferroviaires et un report modal vers la voie d'eau qui est peut-être à combiner avec le maritime), ouverture européenne, bien sûr, tout ceci pour un usage plus intensif du réseau.

L'enjeu pour Calais Port 2015 est de se voir accorder des sillons performants pour acheminer et recevoir par rail une partie du fret prévu dans le Dossier du débat public. Le cœur de notre offre

pour Réseau ferré de France, c'est le sillon, c'est-à-dire, je le rappelle, le créneau horaire de circulation que Réseau ferré de France construit, vend, exploite et entretient en toute sécurité.

En 2010, on verra la mise en place de plates-formes commerciales dans les Directions régionales pour développer les circulations commerciales.

La gestion du réseau est un facteur clef de succès. Pour l'optimiser, nous travaillons à la mise en place d'une innovation en termes d'usage pour les voyageurs : le cadencement, c'est-à-dire des horaires plus lisibles car plus réguliers pour les passagers, à horizon 2012, et aussi la possibilité, ainsi, d'assurer au fret ferroviaire des sillons garantis à toute heure.

Le deuxième point dans la gestion du réseau est le partenariat avec les ports qui permettra d'harmoniser les sillons et de massifier les transports entre les ports et leur hinterland. Sur ce thème, nous travaillons avec le port de Dunkerque à un protocole que nous espérons signer avant la fin de l'année.

Pour avoir plus de sillons disponibles et de meilleure qualité, nous investissons. Je passe la parole à Stéphane Leprince.

M. LEPRINCE.- Concernant l'hinterland, un certain nombre d'axes structurants partent de la côte : Dunkerque-Hazebrouck, Calais-Hazebrouck ou vers Amiens.

Réseau ferré de France modernise pour avoir en permanence un réseau de qualité. Vous voyez à l'écran un certain nombre d'investissements qui sont planifiés de renouvellement de voies pour que dès à présent, le réseau maintienne ses performances.

Au-delà de cela, nous investissons avec les partenaires que sont l'État et la Région dans le cadre des CPER. Dès à présent, l'axe vers Amiens, par exemple, est modernisé via une électrification entre Boulogne et Rang-du-Fliers, comme vous le savez, la signalisation est améliorée jusqu'à Amiens et nous faisons, entre autres, des travaux à Saint-Laurent-Blangy pour mettre en place un contournement ferroviaire de Lille. Toutes ces actions concourent à offrir des sillons de meilleure qualité.

Mme VANLAECKE.- Ce travail est en fait, d'abord, de donner la priorité à la rénovation du réseau existant qui est une des priorités de Réseau ferré de France. En fait, nous cherchons à utiliser de façon plus intensive le réseau existant.

Nous souhaitons aussi faciliter l'accès au réseau pour en développer l'usage. À ce sujet, le partenariat avec les ports est un axe stratégique pour le développement du fret ferroviaire.

À ce jour, les relais, c'est-à-dire les faisceaux de voie, ce que l'on voit en vertical, venant des ports, qui permettent aux trains d'être recomposés et stockés, associés aux ports Boulogne, Calais et Dunkerque, voient à ce jour un trafic de 10 à 15 millions de tonnes et peuvent en gérer 35 à 40 millions.

Avec la Communauté d'agglomération de Cap Calais, nous étudions le raccordement à la zone d'activité de la Turquerie. Dès que les financements seront acquis et que le feu vert sera donné, cette opération nécessite environ trois ans avant qu'elle soit mise à disposition.

Avec la Chambre de commerce et d'industrie, nous travaillons à l'aménagement du port de Calais, travaux qui devraient être engagés en 2010.

Par ailleurs Réseau ferré de France pré-étudie la mise à niveau du raccordement du port à Calais ville pour quatre circulations. On est au stade de la pré-étude. Si on veut plus de quatre circulations, il faudra moderniser cette voie pour atteindre 22 circulations, sans oublier, dans cette démarche, de travailler régulièrement en concertation pour veiller à l'acceptabilité du projet. La concertation est aussi un point que RFF met dans ses priorités.

De même, à l'instar de ce qui est fait avec le port de Dunkerque, Réseau ferré de France est disposé à mettre en place un protocole avec le port, pour développer le fret ferroviaire, accompagner la mise en œuvre des stratégies en fournissant les accès attendus, partager les pratiques entre gestionnaires d'infrastructures.

Pour terminer pour ma part, nous sommes, Réseau ferré de France, un fournisseur d'accès, accès à un réseau dense, performant, ouvert sur l'Europe, un fournisseur d'accès aussi à des produits et des services innovants, adaptés aux besoins de chacun de nos clients et partenaires.

M. LEPRINCE.- Au-delà des actions court et moyen termes entreprises en partenariat avec l'État, un plan fret national a été mis en place et va largement profiter à l'ensemble des ports du littoral. Il y a un certain nombre de projets, comme le fret à grande vitesse qui devrait utiliser les lignes à grande vitesse jusqu'à Calais pour rejoindre l'Angleterre et Réseau Ferré de France, évidemment, promeut ce projet.

Les opérateurs ferroviaires de proximité pourraient être un outil de développement du fret ferroviaire à l'ensemble des ports, en particulier Calais ; RFF essaye de soutenir l'initiative de mise en place de ces opérateurs fret de proximité.

Au-delà des deux autoroutes ferroviaires aujourd'hui programmées - il y en a une entre le Luxembourg et le Sud-est de la France, une deuxième pour laquelle on est en travaux aujourd'hui entre Douges et Hendaye -, il y a volonté de créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires et donc de rejoindre la côte pour connecter ces deux autoroutes ferroviaires entre elles.

Pour ce faire - on a des itinéraires et on a la chance d'avoir un réseau maillé important en Nord - Pas de Calais - en particulier, dans le cadre du CPER, on met en place un itinéraire de contournement de Lille pour pouvoir assurer des sillons de qualité au fret et pouvoir aussi les emprunter en termes d'autoroutes ferroviaires.

Au-delà de ces travaux, la modernisation de Calais-Dunkerque est programmée et on souhaite la mettre en œuvre rapidement pour à la fois répondre aux besoins des voyageurs, mais aussi aux besoins de trafic fret.

Au-delà de l'ensemble de ces investissements, nous souhaitons travailler avec les acteurs du projet Calais Port 2015 pour avoir une desserte ferroviaire de qualité qui accompagne ce projet, par l'intermédiaire de ce qui existe ou ce qui pourrait être à créer. Il y a des études à faire qui pourraient être lancées dès 2010 en partenariat avec le Conseil régional et Réseau ferré de France est disposé à accompagner le développement du port dans le cadre de ces études.

Mme VANLAECKE.- Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Madame, Monsieur. Restez derrière le pupitre, car je vais demander si vos propos suscitent des questions ou des réactions. Merci de répondre à ces interventions.

M. YARD.- J'essayerai de ne pas être grossier comme j'avais fait la dernière fois, puisque je crois que j'avais dit : « merde ». Michel Yard, CFE-CGC Calais. Je suis un tout petit peu embêté car je vais devoir vous étriller un petit peu mais vous pourrez le faire après, car je vais venir de l'autre côté aussi.

Que faites-vous de nouveau ? Vous dites que vous faites de la rénovation. Je suis désolé mais quand ma voiture est arrivée à 20 000 kilomètres, je la porte à la révision. On parle depuis des dizaines d'années de la voie Calais-Dunkerque ; pourquoi n'a-t-elle pas été rénovée avant ? Pourquoi est-elle toujours en simple ligne ?

Par ailleurs, quand je regarde votre plan, je ne vois rien sur l'Ouest. On est une façade maritime ; il n'y a rien de prévu sur l'Ouest de la carte ; tout passe par Paris et par Lille. Voilà mes premières interventions.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Je propose que l'on prenne plusieurs questions. Vous y répondrez d'une manière plus globale. Y a-t-il d'autres interventions ?

M. DEMASSIEUX.- Demassieux, de Calais. Une question simple... Calais Port 2015, on a la date prévue : Calais Port 2015. Pouvez-vous, au nom de RFF, vous engager sur une date, un agenda précis, sur le contournement de la ligne qui permettrait de joindre directement le port de Calais et de l'alimenter dans de bonnes conditions ?

Vous avez parlé, Monsieur, de futures études ; pouvez-vous nous en dire un peu plus de ces études, de l'agenda prévu et du branchement direct du port de Calais sur la ligne Calais-Dunkerque ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Encore une question, puis je redonnerai la parole à nos deux orateurs ? (*Aucune.*)

Pas de regret ? Du côté de la table du maître d'ouvrage, avez-vous des questions à poser ?

Mme MARQUAILLE.- Pas de question, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Dans ce cas, je vous laisse répondre.

M. LEPRINCE.- Concernant la ligne Calais-Dunkerque, on travaille depuis deux ans à des études avec le Conseil régional. Nous sommes en train de finaliser des études d'avant-projet. La prochaine étape sera de lancer les travaux.

Nous avons plusieurs scénarios en discussion de travaux, qui sont plus ou moins importants financièrement, qui peuvent aller de 100 à 200 millions d'euros. Nous sommes en train de finaliser les montages financiers pour pouvoir faire, à l'horizon 2014, un projet rénové sur Calais-Dunkerque, dont l'électrification, dont plus de trains.

Aujourd'hui, nous sommes en mesure de pouvoir, dans les prochains mois, avancer significativement en officialisant des travaux. Ce sont des choses qui sont en train de se terminer.

Concernant le raccordement du port de Calais, un certain nombre d'études ont été faites dans le passé ; Réseau ferré de France n'était pas maître d'ouvrage de ces études. Il y a des compléments à faire pour pouvoir connaître les impacts sur le réseau existant en termes de capacité avec les études produites dans Calais Port 2015. Dès l'année prochaine, nous sommes prêts à accompagner les partenaires pour lancer ces études.

Au-delà de cela, concernant le schéma de planification de l'opération, puisqu'il s'agit d'une ligne nouvelle, il y a des procédures administratives, il faudra faire une enquête publique, avec déclaration d'utilité publique ; cela prend deux à trois ans pour faire une ligne nouvelle. Ensuite, il faut compter quatre à cinq ans pour faire des travaux.

M. YARD.- Vous faites une ligne nouvelle sur la ligne ancienne ; ce n'est pas la même chose.

Mme VANLAECKE.- Pour faire des lignes nouvelles, vous évoquez quelles lignes nouvelles sont programmées, je pense qu'il faut d'abord savoir qu'on peut utiliser beaucoup plus le réseau existant et que cela reste une vraie priorité d'utiliser plus intensément le réseau existant.

On n'est pas du tout dans le cadre d'un réseau qui ne fonctionne pas, qui nous amènerait, pour faire le parallèle avec la voiture, à le changer.

M. TENIERE-BUCHOT.- Il y a d'autres questions...

M. YARD.- Ce n'est pas une question mais un constat, un constat malheureux : on voit énormément de lignes ferroviaires partir vers Anvers, port de marchandises, et on ne voit pas du tout ou très peu de lignes ferroviaires en bon état capables de prendre du fret en grand volume vers nos ports du littoral. Il est vrai que la première gare de fret SNCF est, bien entendu, Anvers.

M. VERON.- Je suis cheminot SNCF. Je viens de vous écouter très attentivement car RFF est un partenaire privilégié de la SNCF, pas toujours d'ailleurs... Je suis assez consterné devant vos propos : dire que, dans un premier temps, on vise deux trains par jour ; les bras m'en tombent.

Sur les chiffres produits dans le document « *Prospective 2030* » qui s'appuient sur une étude des prévisions de la SNCF Ingénierie de 2005, sur un calcul relativement simple à faire, j'en déduis qu'on est sur un trafic de 15 trains/jour. Connaissant bien la fameuse voie mer qui permet de se transporter jusqu'au port, et notamment au bassin Henri-Ravisse, actuellement, cette voie n'est pas du tout en mesure de pouvoir faire face à un tel trafic.

Je suis très interrogatif sur l'enjeu et l'ambition que RFF annonce aujourd'hui en disant : « *on veut développer le rail et être partenaire privilégié des ports* » et dire que l'on va se contenter, avec une voie actuelle, dans son état, de permettre 2 trains/jour. Quelque chose m'échappe ; il faudrait que l'on m'explique.

Je me tourne vers le Conseil régional. J'étais intervenu à Marck dans ces termes : l'ambition affichée du report modal, avec qui allez-vous le faire et avec quelle infrastructure ? Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Madame Vanlaecke, souhaitez-vous réagir à ces propos des deux derniers intervenants ?

Mme VANLAECKE.- Oui.

J'entends que vous dites « *2 trains/jour* », c'est-à-dire qu'effectivement, j'ai évoqué les pré-études et l'étude de pré-définition qui permettent de faire quatre circulations sur la **voie mer** à ce jour ; ce sont quatre circulations qui n'existent pas à ce jour. C'est *a minima*, sans avoir des travaux de rénovation très importants.

Vous avez vu vraisemblablement dans le document qu'en modernisant cette ligne, nous arrivons à 22 circulations/jour, qui correspondent aux besoins peut-être à moyen terme. Voilà ce que je peux vous répondre là-dessus.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Je propose que l'on s'arrête là pour le moment. S'il y a d'autres questions sur ce sujet, dans la dernière partie de notre réunion, bien entendu, elles sont les bienvenues puisque, comme vous avez pu le voir sur l'agenda de la réunion, l'intervention de la salle est prévue pendant quelques minutes.

Normalement, maintenant, il y a le cahier d'acteur n° 3, celui de la contribution de la SNCF, mais je ne sais pas s'il y a quelqu'un pour présenter ce cahier comme nous en étions convenus, parce qu'au départ, avec des arrivées échelonnées, je n'ai pas remarqué nos interlocuteurs de la SNCF ; sont-ils dans la salle ? Il ne semble pas.

Dans ce cas, nous allons les mettre en attente et je vais faire appel au cahier suivant, c'est-à-dire à la Ville de Calais. Madame Bouchart m'a dit tout à l'heure qu'elle souhaitait à la fois présenter la Ville de Calais, le cahier n° 8, et Calais Promotion, le cahier n° 20. Vous avez donc un peu plus de temps, puisque vous avez deux cahiers.

Mme BOUCHART.- Merci, Monsieur le Président. J'ai déjà eu longtemps le temps de m'exprimer de façon importante à chaque débat ; je vais donc essayer d'être le plus rationnel possible. C'est pourquoi je vous ai demandé de bien vouloir accepter cette double présentation qui est cohérente.

D'abord rappeler à chacun ce qu'est Calais Promotion ; c'est l'agence de promotion et de développement du territoire, en partenariat avec Cap Calais, la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, la Ville de Calais, la Communauté de communes de la région d'Audruicq.

Un petit rappel pour re-situer le complexe transmanche :

- sa concentration d'infrastructures : le port, le tunnel, les autoroutes, les lignes ferroviaires classiques et à grande vitesse et une gare internationale. Je tiens à saluer la présence de Madame le Maire de Fréthun puisque sa gare est importante aussi pour notre territoire ; il ne faut pas l'oublier. On se l'approprie, elle en fait partie et on a tendance un peu à oublier cet élément structurant.
- des équipements complémentaires, parce que le port peut pallier des défaillances du tunnel et inversement ;
- une sûreté et une sécurité de haut niveau, avec une portée stratégique, des infrastructures, mais aussi du détroit du Pas-de-Calais ;
- une rapidité, une fréquence, une continuité de service, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 ;
- un impact économique sur le territoire en matière d'emploi mais aussi d'image.

C'est à travers cela que Calais Promotion travaille et s'est posé aussi la question : investir pour garantir l'avenir mais Calais sans Port 2015, quel serait l'impact ?

La réponse est très claire pour nous : sans Calais Port 2015, c'est une impossibilité de développer les nouveaux trafics, peu de chance de nouvelles implantations d'entreprises, un maintien de la précarité de l'emploi, un manque de compétitivité entre les opérateurs, une activité de la pêche de plus en plus affectée par ce port saturé et aucun développement possible de la plaisance à Calais.

Cette analyse montre que le *statu quo* aurait un impact majeur sur la situation locale mais, je le rappelle, nous faisons partie d'une façade maritime, d'une façade littorale et tout un chacun a quelque chose à y gagner, que ce soit à Calais, à Boulogne ou à Dunkerque ; je tiens à le rappeler.

Qui dit nouveau port dit, bien évidemment, nouvelles activités et c'est à travers Calais Promotion qu'il y aura un accompagnement dans la détection des filières et des marchés, dans la prospection, l'accompagnement d'entreprises, que ce soit au niveau :

- du tourisme :
 - o croisières,
 - o services ; je pense que c'est important à maintenir et à développer,
 - o trains à grande vitesse ; meilleures dessertes en provenance des grandes villes européennes dans les gares - je rectifie [par rapport aux textes projetés à l'écran. NdlR]- du territoire en favorisant l'arrivée des nouveaux opérateurs,
 - o plaisance par une multiplication du nombre d'anneaux et des services associés,
 - o événementiel ;
- du fret qui amène un développement d'infrastructures de ferroutage ;
- un port conventionnel,

tous ces éléments qui sont là et qui vont aider à l'accompagnement du développement économique du territoire.

Voilà, pour Calais Promotion, ce qu'est Calais Port 2015 ; ce n'est pas simplement un port, c'est vraiment une stratégie de développement globale, à tous les niveaux, qui bénéficiera à la façade littorale mais aussi à l'ensemble de la région.

Je tiens, entre parenthèses, à préciser que j'ai été séduite par le discours de Réseau ferré de France que j'ai entendu ce soir, qui est un peu plus ambitieux que ce que l'on avait entendu précédemment ; je pense qu'il faut le dire. J'espère qu'au-delà du discours de Madame la Directrice qui vient d'être récemment nommée, il y aura un véritable accompagnement et cette réelle ambition de pouvoir, aujourd'hui, avoir un réel partenariat et de faire les choses sérieusement, bien sûr, mais le plus vite possible. C'est pourquoi nous avons besoin de vous pour le développement dans la ville de Calais ; c'est important.

Je vous rappelle aussi que les *verbatim* sont tous bien enregistrés et que vos propos, ce soir, ont été entendus, enregistrés, et que nous ne manquerons pas de vous les sortir à l'occasion de réunions prochaines.

La Ville de Calais s'est, depuis son origine, développée autour de son port. Le port est le poumon économique de l'agglomération. Il est important pour nous qu'il ne s'essouffle pas. Son projet d'extension est nécessaire et reçoit un soutien sans réserve de la part des élus de la Ville de Calais.

Pourquoi ce projet est-il aussi important pour la ville de Calais ? La ville de Calais perd ses habitants : 2 100 habitants en moins entre deux recensements, signe d'une perte d'attractivité.

Une situation économique très difficile : un taux de bénéficiaires du RMI trois fois supérieur à la moyenne nationale, plus de 15 % de chômage.

Le port est pourvoyeur d'emplois directs et indirects. Son projet d'extension doit lui permettre de rester compétitif et de maintenir et de développer les emplois.

Bien évidemment, à travers ce projet, des enjeux complémentaires :

- un plan de déplacement urbain est en cours de révision ;
- des réflexions sur les déplacements sont également menées avec une attention particulière sur la faisabilité d'un réseau de transports en commun en site propre (gare TGV, Cité Europe, centre-ville, espaces « excellence territoriale », port) et d'un réseau de transports en commun par navette fluviale, un des premiers, le premier je l'espère, qui pourra un jour voir le jour, le plus tôt possible.

Le projet Calais Port 2015 vient influencer ces projets de façon positive. Une grande attention sera portée à la liaison ville port. Je vous rappelle que jusqu'alors, aucune étude entre la ville et le port n'a été réalisée, que nous avons fait un pré-choix cet après-midi et qu'un choix définitif sera fait dans exactement 10 jours pour choisir le cabinet d'urbanisme qui sera en charge de faire l'étude d'urbanisme sur l'ensemble de la ville, qui n'a pas été faite depuis 25 ans, et de travailler plus spécifiquement sur le lien port ville. Le port ne doit plus tourner le dos à la ville.

C'est aussi l'occasion de réfléchir, mais au-delà de réfléchir, de voir quelle est la faisabilité par rapport à cette liaison, sur les modes de transports en commun, sur les modes piétons, sur les modes cyclistes... Pourquoi pas les voitures électriques ? Pourquoi pas les navettes électriques ? Beaucoup de choses, aujourd'hui, sont possibles, au-delà de l'aspect du passage de touristes en véhicules polluants.

Concernant la liaison ville port, la ville de Calais et le Calais doivent pouvoir capter les flux importants de touristes passant à sa porte. Pour ce faire, elle entend mettre en œuvre des projets complémentaires destinés à en améliorer son attractivité. Comme je vous le disais, l'intégration du port dans la ville est une nécessité ; il est primordial que le port de Calais ne tourne plus le dos à la ville. Nous devons aller bien au-delà. À partir de Calais Port 2015, nous devons mettre en place une stratégie entre cette liaison entre le bassin de plaisance, le projet de l'excellence territoriale sur le

bassin Ouest, la rénovation de Calais Nord, en intégrant l'église Notre-Dame, jusqu'à la gare de centre-ville, jusqu'à la place de la mairie. Vous voyez que ce projet, pour nous, est un élément structurant, un élément de développement, bien au-delà de projet Calais Port 2015 ; nos enjeux sont réellement complémentaires.

La Ville de Calais s'engage dans des démarches de développement complémentaires pour créer les synergies favorables. Il est important pour nous de bien intégrer le projet. Il est important que l'on puisse travailler en étroite collaboration avec la Région, puisque nous allons devoir étudier ensemble ces synergies et porter les coups de crayon ensemble pour que Calais Port 2015 ne soit pas limité simplement à son périmètre. Nous allons donc avoir besoin aussi d'un accompagnement dans la création et l'élaboration de ce projet.

Nous avons aussi pris des décisions importantes concernant ce projet, puisqu'un autre projet était en place et venait mettre en péril ce projet Calais Port 2015 : l'implantation de la société Eras. Il nous a semblé important, dans le cadre du projet Calais Port 2015, du moins dans cette partie, de s'opposer à ce projet, puisque les deux n'étaient pas compatibles ; nous avons donc fait un choix d'avenir et il est important de pouvoir le rappeler ce soir.

En conclusion, je pense qu'il est important pour chacun des acteurs qui ont pu et qui ont eu l'occasion de s'exprimer de nous soutenir dans notre démarche au quotidien. C'est important aussi que les porteurs de projet... J'appelle tous les porteurs de projet d'ailleurs, les urbanistes, les personnes du monde économique, à venir nous soutenir, à venir nous aider, à venir aussi nous conseiller.

En tous les cas, Calais Promotion, et la Ville de Calais, affirme son soutien sans réserve à Calais Port 2015. Il ne s'agit pas d'un discours, il s'agit d'une volonté, d'une ambition ; nous irons jusqu'au bout et nous le ferons !

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Il va peut-être y avoir quelques questions qui vous seront posées mais vous pouvez aussi y répondre depuis votre place, si vous avez envie d'être assise, car cela revient au même.

Y a-t-il des questions et commentaires sur ce que vient de nous dire Madame le Maire ?

M. PLAMON (orthographe non vérifiée)*.- Dans ce que je viens d'entendre, je n'ai pas entendu parler d'aérodrome ; peut-être ai-je loupé un chapitre, mais il me semble que dans le cadre de la Cité de l'Europe, d'aménagements, de beaucoup de choses, des gens qui, pour être liés au port, peuvent arriver en avion, peut-être faut-il voir un développement de ce côté. Je n'ai jamais entendu parler de l'aérodrome, mais peut-être ai-je mal écouté.

M. TENIERE-BUCHOT.- On a bien enregistré votre question ; il va y être répondu.

Mme FOURNIER.- Je suis maire de la commune de Fréthun et vice-présidente en charge du développement économique de la Communauté de communes du Sud-ouest du Calaisis.

Ce n'est pas vraiment une question, ce serait plutôt une observation complémentaire à ce que vient de présenter Madame le Maire de Calais.

Comme vous le savez, la Commune de Fréthun a souhaité déposer un cahier d'acteur mais pour une raison très simple qui répond à ce principe même du débat public : celle d'y impliquer tout le territoire du bassin d'emploi.

Je ne reviendrai pas sur ces caractéristiques et sur ces statistiques un peu sinistres ; elles sont reprises dans le document de base.

Ce que je me dois de souligner, c'est que l'ambition de ce projet passe par celle des territoires que représentent toutes les communes de ce bassin d'emploi.

C'est un projet qui doit s'inscrire dans une définition plus précise des enjeux économiques, non seulement pour Calais, Boulogne, Dunkerque, mais aussi pour l'hinterland que nous représentons.

Si l'on considère, comme Madame le Maire de Calais l'a évoqué, et je l'ai repris d'une coupure de presse que : « *Ce projet représente une potentialité de création de 20 000 emplois consécutifs à l'implantation d'entreprises qui renforceront notre dynamisme* », Madame le Maire, nous ne pouvons qu'y adhérer.

Je veux bien, mais les questions indispensables à se poser pour que ces 20 000 créations d'emplois existent sont : comment, où et quelles activités ? Et j'avoue que je ne trouve pas vraiment la réponse dans le dossier qui sert de base à ce débat public. Aucune étude qui pourrait s'avérer être force de proposition ne va dans ce sens. C'est, à mon avis, une grande erreur stratégique de développement économique réel et durable.

Le port est un vecteur de développement, comme le sont Eurotunnel, la gare TGV de Calais Fréthun, l'aéroport de Marck.

J'aurais donc aimé trouver une étude spécifique qui contribuerait effectivement à mettre en place un outil qui serait en adéquation parfaite avec l'ensemble des potentialités que ce port peut représenter.

Trois points auraient le mérite de nous éclairer.

Premièrement, intégrer une échelle géographique. La Région, qui initie ce grand projet Port 2015, a la compétence en matière de développement économique. Il nous faut considérer la Côte d'Opale mais ne pas oublier non plus les cinq intercommunalités qui entourent l'agglomération de Calais.

Deuxièmement, imaginer par de nouveaux outils, peu importe, une stratégie de développement anticipée en soutien au nouveau port en ciblant des activités concernées. Votre dossier, Monsieur le Président, met à jour la réussite de Dunkerque : plus de 19 000 emplois concernés, pour un peu plus de 3 000 à Calais et à Boulogne actuellement. L'objectif affiché de cette étude est de cibler des activités afin que nous puissions, nous, élus, les porter et d'en caractériser les besoins futurs.

Troisièmement, ne plus se lancer dans une mono-industrie. Nous avons bien compris que l'industrie de la dentelle n'avait toujours pas accompli sa reconversion. À nous de ne plus tomber dans la mono-industrie du tourisme. Sans une démarche offensive sur les recherches d'activités nouvelles, nous raterons notre cible, nous gérerons mal les flux et le maillage cohérent de tout notre territoire.

En conclusion c'est, à mon sens, cette démarche qui nous permettra de fédérer réellement les territoires et de pouvoir répondre d'une seule voix avec un dynamisme identifié. Nous avons d'énormes richesses comparativement à d'autres. Notre grand problème est de les optimiser en les exploitant aussi sur place.

Cette richesse générée, ces investissements pour ce nouveau port doivent profiter à nos populations. Que ce port s'intègre dans un paysage global, dans le respect des uns et des autres, oui, mais plus à notre détriment. C'est cela le véritable enjeu.

Calais Port 2015, un projet d'envergure internationale qui doit s'ouvrir sur notre territoire particulier avec une réelle zone de rayonnement. Merci, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Madame, pour votre déclaration. Avant de donner la parole à Madame Bouchart pour ses réactions à toutes ces interventions, y a-t-il encore une ou deux demandes de parole ? (*Aucune.*) Eventuellement, cela pourra revenir tout à l'heure. Madame Bouchart, merci de bien vouloir réagir.

Mme BOUCHART.- Je vais d'abord répondre sur l'aérodrome pour reprendre les paroles du Président de Cap Calais qui a dit clairement il y a quelques jours qu'il n'est pas prévu et qu'il n'y

aura pas d'extension de la piste de l'aérodrome à Marck. D'autres projets sont peut-être prévus, les trafics pourquoi pas, mais pas d'extension de la piste.

Actuellement, des études sont faites par rapport à l'aéroport, peut-être pour du trafic supplémentaire touristique ou du tourisme d'affaire, comme on dit, mais je tiens à être très prudente et à maintenir les propos qui ont été tenus et rapportés d'ailleurs dans vos différents comptes rendus.

Pour répondre par rapport à l'intervention de Madame le Maire de Fréthun, je dirai qu'au plus je défends la gare de Fréthun, au plus j'ai l'impression que Fréthun se sent isolée. Je le dis et je le répète, quand on s'approprie le territoire de Fréthun, on ne s'approprie pas la municipalité, mais on estime que la gare de Fréthun fait partie d'un élément structurant, comme on s'approprie le tunnel, même s'il n'est pas sur la commune de Calais, parce que notre territoire va bien au-delà, comme je l'ai dit tout à l'heure, des limites d'une, de deux ou de trois communes. Quand je dis et balaye « *Calais, Boulogne, Dunkerque* », il s'agit, bien évidemment, de la façade maritime avec tout ce que cela comporte, les arrière-pays y compris.

Dans ce projet, on demande ce que veut dire « création d'emploi ». Je vais reprendre un peu mes propos de tout à l'heure concernant le cahier d'acteur et le rôle de Calais Promotion et j'invite l'ensemble des territoires aussi à venir participer à cette dynamique concernant la promotion et le développement du territoire :

- des emplois touristiques à travers les équipements de l'ensemble du territoire ; c'est une piste, c'est quelque chose de réel, de concret, si l'on veut mettre derrière des hommes et des femmes ; le tourisme amène de la création d'emploi avec tout ce qui tourne autour du tourisme, que ce soit au niveau des équipements, que ce soit au niveau des services, des hôteliers, des restaurateurs, des capacités d'accueil, que ce soit au niveau de l'augmentation de la capacité d'accueil des bateaux de croisière ; nous y croyons, donc c'est aussi, derrière, une stratégie de développement et de la création d'emploi ;
- par rapport au fret et au port, derrière, tout ce qui est industriel, tout ce qui est logistique, l'attractivité aussi de ce nouveau projet qui va amener des intérêts particuliers ; tout ce qui est opérateurs, logisticiens, toute la partie industrielle, les aménagements de zones qui vont être au pied de Calais Port 2015 ; c'est cela la création d'emploi.

C'est aujourd'hui le rôle de Calais Promotion, un de ses rôles, une de ses missions, que l'association s'est donnée pour développer le territoire, bien au-delà de Calais, puisque, comme je le disais à l'occasion d'une réunion, les emplois ne sont pas uniquement des emplois calaisiens mais bien des emplois qui vont toucher les territoires.

On souhaite le mettre en œuvre le plus tôt possible pour que l'on puisse créer à nouveau une dynamique, arrêter de regarder en arrière, avancer, être ambitieux. Je pense que dans cette stratégie, il y a aussi le chantier, il y aura les autres chantiers qui tournent autour de Calais.

Je rappelle ce que j'ai dit il y a quelques minutes : le port, le lien port ville, l'excellence territoriale, mais on a aussi le golf qui fait partie de ce projet de territoire, que l'on n'oublie pas ; c'est une vraie politique de territoire.

Il faut absolument soutenir ce projet, se poser des questions, bien évidemment, mais aller de l'avant, être force aussi de proposition. Pour nous, Ville de Calais, il est important qu'il y ait un lien entre la gare de Fréthun et le centre-ville de Calais. Nous estimons qu'aujourd'hui, ce n'est pas suffisant. Je pense que nous méritons mieux que cela au niveau de la liaison entre les deux.

Voilà ce que je voulais répondre en quelques mots à Madame le Maire de Fréthun avant de passer la parole à Madame Marquaille.

Mme MARQUAILLE.- Je crois, et suis même sûre, que cette question a été évoquée plusieurs fois. Je rappelle que ces questions sont traitées dès le début du document, Madame le Maire, à la

page 9, dans le chapitre qui concerne l'ambition du projet Port Calais 2015 et qui fait une analyse des emplois générés actuellement par la façade portuaire. Je vous rappelle que pour l'ensemble de la façade portuaire, pour les trois ports, 50 000 emplois sont générés par l'activité portuaire, dont 12 000 pour le port de Calais.

Je rappelle également que nous avons travaillé dans ce document à la description des activités qui sont générées par le port de Calais ; c'est ce que vous trouvez à la page 48 du document. À partir de la page 54, tout un chapitre donne les données clefs de l'emploi pour le Port Calais 2015 et le Calaisis. Je pense que cela avait déjà été évoqué ; c'est donc déjà dans le *verbatim*.

Nous travaillons avec d'autres organismes et nous nous appuyons sur d'autres organismes pour définir et pour préciser ce qui pourrait se passer, quelles sont les volontés que nous avons, quels sont les objectifs que nous avons pour le Calaisis à travers ce projet de Calais Port 2015.

Nous avons en particulier une étude d'Eurotrans qui date de 2009 et qui évalue à l'horizon 2030 l'impact du Port de Calais à +7 643 emplois qui concernent l'ensemble de la région Nord - Pas de Calais et même des régions à l'extérieur de la région Nord - Pas de Calais. L'impact pour la région Nord - Pas de Calais pourrait être de +3 600 emplois et pour le Calaisis lui-même, un impact de 1 767 emplois défini, dans les secteurs définis par Madame Bouchart, des emplois directs, des emplois indirects et des emplois induits, mais je crois qu'on a souvent évoqué tous ces types d'emplois générés par le port. Voilà les études que nous avons actuellement, sur lesquelles nous nous appuyons, pour préciser et pour définir ce projet Calais 2015.

Je voudrais surtout rappeler que nous sommes devant un projet qui a pour objectif d'adapter le port de Calais au transport de demain et aux navires de demain. Ou bien nous faisons les investissements nécessaires pour préserver les emplois et les activités qui sont déjà générés par le port et pour les développer ou bien nous ne le faisons pas et nous pensons que nous allons perdre le bénéfice de notre position géographique qui est d'être les plus proches de la côte anglaise, 40 kilomètres seulement entre le port de Calais et le port de Douvres ; c'est la distance la plus courte. C'est pour cela que le port de Calais, actuellement, est le port privilégié de la liaison transmanche vers l'Angleterre. Il s'agit de préserver ce qui existe et il s'agit, bien sûr, de le développer. Les études que nous avons nous disent que cela pourrait être +7 000 emplois ; ce n'est pas négligeable pour un projet tel que celui-là.

Surtout, ayons bien à l'idée qu'il s'agit aussi de préserver ce qui existe. C'est un peu quitte ou double : soit nous avançons, soit nous reculons dans ce domaine ; tout le monde le sait, une entreprise qui n'investit pas est une entreprise qui perd du terrain et pour une Région, pour les projets d'une Région, je crois que nous sommes dans la même situation. Voilà, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Après ce débat, et je vous remercie, Madame le Maire, d'avoir fait la synthèse des deux cahiers n° 20 et n° 8, nous allons passer à une autre présentation ; je vais demander à Monsieur Yard de venir parler du cahier de l'Union locale de la Confédération française de l'encadrement (CFE-CGC) de Calais, cahier n° 17.

M. YARD.- C'est une charge très dure de passer après deux charmantes dames et deux aussi efficaces dames.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je pense que vous allez y arriver.

M. YARD.- On va essayer... Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Que fait une organisation syndicale dans le débat Calais Port 2015 ? Que réclament encore ces syndicats aux gentils employeurs qui payent généreusement leurs salariés pour quelques heures de présence par semaine ? Est-ce que le syndicat de l'encadrement s'inquiète car, à l'avenir, avec le

nouveau port, les postes d'embarquement seront plus éloignés les uns des autres, les passes seront plus larges, peut-être même au nombre de deux, et que, de ce fait, certains syndicats auront peut-être plus de mal à bloquer le port de Calais ? Bizarre, les pêcheurs calaisiens auront le même problème ; les pêcheurs de Boulogne aussi.

Eh bien non, la CFE-CGC est présente dans le débat Calais Port 2015 pour plusieurs raisons.

Une organisation syndicale digne de ce nom n'est pas en permanence en conflit avec les employeurs, avec les institutionnels, avec les politiques. Elle est aussi et surtout un partenaire pour tout projet de développement économique, surtout si celui-ci est porteur de richesses pour la communauté et d'emplois valorisants pour les salariés.

Une organisation syndicale digne de ce nom se doit d'appuyer tout projet si celui-ci est porteur de croissance harmonieuse et verte, créateur de nombreux emplois (dans un projet global), ces emplois étant en très grande partie réservés aux salariés de la Côte d'Opale.

Le projet Calais Port 2015 permet de diriger Calais, mais aussi l'ensemble de la Côte d'Opale, vers un avenir plus radieux... À une seule condition, c'est que cela s'implique dans un projet global qui revient de droit à notre Côte d'Opale : devenir la première place multimodale du Nord de la France, cette place multimodale devant obligatoirement avoir un rayon d'action allant aussi vers le Nord de l'Europe, là où se trouvent actuellement les richesses transport françaises qui sont laissées à d'autres par manque d'infrastructures, par manque de volonté politique, par manque de volonté des grands industriels.

La Côte d'Opale et ses atouts sont méconnus des politiques français. Ils pensent encore que Dunkerque est en permanence bloquée par les grèves de dockers et ne fait pas de container, que Calais ne fait que du voyageur et du clandestin, bien que, depuis peu, ils savent que l'été, il ne gèle pas dans le Nord.

La SNCF - et RFF - a oublié qu'il n'y a pas qu'Eurostar, trop obnubilée par sa première gare de fret qui est Anvers. RFF oublie qu'entre Calais et Dunkerque, les trains roulent dans un sens aller mais aussi dans un sens retour et qu'une seule voix pénalise. Quant aux grands armateurs dont de grands noms français (il y a même Dreyfus), nous rêvons non pas de voir passer leurs navires au large dans le détroit, mais plutôt de les voir obliquer vers un port de la Côte d'Opale.

La CFE-CGC, au travers de son Union locale, mais aussi de par la Fédération des transports, participe activement à toute manifestation, colloque et groupe de travail ayant pour trait le transport tels que Grenelle, plan transports, rencontres sénatoriales, colloques parlementaires, DGtren à Bruxelles, ministères et autres.

Acteurs politiques, économiques, industriels et syndicaux, nous devons tous ensemble mettre en valeur notre Côte d'Opale, nos atouts, nous devons être sur tous les terrains. Malheureusement, un passé récent démontre que si les politiques et décideurs d'une région, en particulier, la Seine-Maritime, étaient capables en janvier 2008 de participer aux rencontres sénatoriales ayant comme thème les transports à l'horizon 2020, les « Nordistes » brillaient par leur absence.

Un simple aparté, je reviens d'un colloque à Paris où il y avait énormément de politiques, énormément d'industriels, pour le grand emprunt ; il n'y avait aucune personne du Nord de la France, une fois de plus. D'autres rencontres, d'autres colloques seront organisés. D'ailleurs, un colloque parlementaire avec une belle brochette de ministres, d'anciens ministres, de parlementaires, d'industriels, dont au moins un des transports a eu lieu à Paris aujourd'hui. Le thème : « *l'emprunt national : penser la crise ou penser l'avenir ?* »

Quelle que soit notre opinion sur cet emprunt, s'il se réalise, le transport et ses infrastructures seront fortement impactés. On pourrait peut-être y trouver les financements pour combler ce qui manque pour que Calais Port 2015, avec les trois autres ports de la Côte d'Opale, soit une réussite régionale, nationale, européenne et même plus loin.

Pour finir, quand je disais à mon ancien employeur que l'avenir de Calais passait par Dunkerque et par une ligne ferroviaire électrifiée et au gabarit, il me disait que j'étais un doux utopiste. Quand je lui disais que l'avenir d'Eurotunnel passait aussi par le développement du port de Calais, il me traitait de sombre T...

Une chose est sûre, l'avenir de la Côte d'Opale passe par ses 3 ports + 1.

Eurotunnel devait tuer le transmanche sur Calais. Quinze ans après, le port de Calais a des projets ambitieux, Eurotunnel aussi. Devenons tous utopistes, soyons persuadés d'un développement très important de la Côte d'Opale et que cette utopie devienne réalité !

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur.

M. YARD.- On m'a demandé d'être très court, donc j'ai fait court !

M. TENIERE-BUCHOT.- C'est impeccable ! Merci beaucoup. On va demander que vous réagissiez à un certain nombre d'interventions, s'il y en a, ce que j'espère. Avez-vous des questions ou commentaires sur ce que vient de déclarer Monsieur Yard ? (*Aucune.*)

Vous les avez tous convaincus !

M. YARD.- Si je les ai convaincus, c'est parfait !

M. TENIERE-BUCHOT.- Qui ne dit mot consent ! Merci beaucoup, Monsieur.

Je vais faire appel maintenant à Monsieur Cau, qui intervient au nom des Verts du Nord - Pas de Calais ; c'est la deuxième partie du cahier n° 11 qui porte sur la haute qualité environnementale et sur les Ecoports. Vous avez la parole.

M. CAU.- Si vous en êtes d'accord, nous ferons une intervention à deux voix avec Catherine Bourgeois.

M. TENIERE-BUCHOT.- Du moment que vous tenez dans le délai, vous pouvez même faire un chœur antique... Aucun problème. (*Rires.*)

M. CAU.- Ne me tentez pas !

En introduction, je vais dire d'abord qu'on est complètement en phase avec ce qu'a dit Madame Marquaille il y a quelques instants : « *le projet est celui de l'adaptation au transport de demain* » ; c'est exactement la philosophie de notre cahier d'acteur de poser cette question.

Notre cahier d'acteur, en tout cas son introduction, a pour objet de s'intéresser à la cohérence ou l'adéquation du projet à ce que sera demain, à ce que sera notre futur proche. Bien sûr, nous n'avons pas toutes les réponses à cette question : « de quoi sera fait demain ? » mais nous savons déjà une chose, c'est l'impact majeur, car vital, de la problématique énergie climat et de la problématique biodiversitaire.

Ne pas intégrer pleinement ces enjeux reviendrait à faire comme avant, ce que nous avons fait jusqu'à maintenant, avec toutes les conséquences que nous connaissons ; c'est la logique du toujours plus qui a provoqué notamment la crise climatique et la crise des ressources naturelles.

En revanche, intégrer ces enjeux, c'est faire le pari d'une société que je pourrais qualifier de « post-Copenhague » - on est bientôt dans cette actualité -, en tout cas non pas celle du toujours plus, mais du toujours mieux.

Intégrer ces enjeux a pour conséquence, pour le projet, premièrement, de travailler plus et mieux sur les transports, sur les interactions et donc aussi sur la localisation du couple consommation/production, c'est-à-dire, en termes de synergie du littoral français, et pas seulement du littoral

régional, de sortir de la bête, seule et suicidaire concurrence libérale entre les ports et entre les pays ; on l'a vu un peu à Dunkerque, c'est la peur des uns et des autres, légitime dans la société où nous vivons, de se voir tailler des croupières, de se faire voler une part de gâteau, alors qu'on est plus à continuer à fabriquer de la génoise et de la crème plutôt que de manger le seul gâteau qui reste.

C'est aussi réétudier, recalculer, adapter la desserte ferroviaire, y compris de proximité, dans le Calaisis.

C'est également, on l'a vu lors du débat à Dunkerque, la réévaluation dans les études qui nous ont été soumises du niveau annoncé de montée de la mer suite au dérèglement climatique.

On s'est « amusé », parce qu'on n'a pas les moyens de faire un vrai calcul, à essayer d'estimer, en termes d'investissement, ce que cela pourrait coûter, par exemple en termes de desserte ferroviaire qu'on a pu estimer à 40 millions d'euros... Je parle bien d'investissement, je ne parle pas de surcoût, je ne parle pas de surinvestissement ; c'est un investissement comme un autre. Sur les énergies renouvelables, par exemple, l'estimation est à peu près identique à 40 millions d'euros. En termes de bénéfice - on pourrait dire plus rapidement de retour sur investissement -, il s'agit évidemment de bénéficier de ces infrastructures, il s'agit du bénéfice en termes d'activité, d'activité économique, d'attractivité et de qualité de vie de ce territoire. C'est plutôt sur la partie climat énergie.

L'autre enjeu majeur, qui est certes moins célèbre puisqu'il n'y a pas eu d'Al Gore de la biodiversité ou de GIEC de la biodiversité, est celui des milieux naturels et de la biodiversité. Là aussi, on a fait une estimation mais c'est une estimation un peu « au doigt mouillé », on doit le reconnaître, sur le coût de la renaturation, de la préservation, de la compensation et du génie écologique à mettre en œuvre ; on l'a estimé sur une base minimale de 20 millions d'euros. Là aussi, les bénéfices sont importants ; c'est de l'investissement ; ce n'est pas du surcoût, ce n'est pas du surinvestissement, c'est un investissement qui produit des bénéfices directs, notamment en termes d'intégrité physique du littoral. On a vu dans les débats précédents les impacts et l'importance de la courantologie ; quelques mètres cubes de béton sur une jetée ou sur une digue peuvent avoir des conséquences très fâcheuses sur le littoral et, évidemment, sur la ressource halieutique et, évidemment, sur les activités économiques. On pourrait être en pointe sur le génie écologique ; c'est quelque chose qui est naissant, pas seulement en France mais dans le monde, et la Région Nord - Pas de Calais pourrait être en pointe sur ces travaux de génie écologique.

Je reviens aussi sur l'attractivité du territoire. Depuis trop longtemps, depuis deux siècles, le Nord - Pas de Calais a déjà suffisamment donné, suffisamment détruit son environnement, saccagé ses paysages, au profit de l'industrie, du charbonnage, du textile, de l'agriculture, chimique et très intensive ; on n'est pas là pour le regretter ou pas, c'est un constat. On a sacrifié ces paysages, qui plus est au profit plus large que la région, au profit national. Je pense qu'à un moment, il est temps de dire stop !

Pour rappel, les milieux naturels représentent 12 % de la surface du Nord - Pas de Calais. Pour rappel aussi, pour avoir un élément de comparaison, la moyenne de superficie forestière, et je ne parle que de la forêt, est de 30 % au niveau national. Nous, tous milieux confondus, nous n'avons que 12 %.

Ce problème d'attractivité est un vrai problème. Cela a évidemment une attractivité économique en termes de tourisme, ce qui a été rappelé mais, maintenant, la qualité de l'environnement, la qualité des paysages, est un facteur de plus en plus important dans l'implantation ou dans le développement d'activités économiques sur un territoire.

J'imagine que vous avez tous vu le film *Bienvenue chez les Ch'tis* ; je retiens deux choses de ce film. Premièrement, le type « brait », comme on dit chez nous, pour venir dans le Nord - Pas de

Calais ; ce ne sont pas les paysages qui l'attirent, il n'est pas au courant des bijoux que la région possède. Deuxièmement, il s'en va quand même de la région au final ; on ne le retient pas. On a un vrai déficit en termes d'économie résidentielle ; il faut aussi que l'on s'interroge.

On a entendu : « *attention à la mono-industrie* » ; effectivement, il faut une vraie diversification. La qualité environnementale, la qualité paysagère, est vraiment un facteur de plus en plus important pour attirer et pour développer une activité économique. Bien sûr, l'ensemble des avantages liés intrinsèquement au milieu naturel et aux fonctions liées aux écosystèmes... Par exemple, une bête zone humide, ces marécages croupissants, pleins de moustiques, a des impacts très importants et très positifs, pour ne citer que l'épuration et la régulation de l'eau, et je pense qu'en termes de régulation sur ce territoire, face au changement climatique, ce n'est pas *peanuts*, comme en termes d'ailleurs de captation carbone.

Il nous semble vraiment nécessaire qu'on puisse s'outiller pour répondre à ces enjeux ; c'est pour cela que l'on fait dans ce cahier d'acteur la proposition de la création d'une Maison du détroit. En effet, on a pu s'apercevoir au cours de ces débats que ce débat public, avec toutes les vertus qu'il a, a quand même montré des limites qu'il nous faut dépasser.

Premièrement, on est sur un projet de territoire, en l'occurrence le détroit et les territoires connectés, les territoires annexes.

Deuxièmement, c'est un projet qui préfigure l'avenir que nous souhaitons. Nous nous positionnons dans une société post-Copenhague.

Troisièmement, la méconnaissance - ce n'est pas stigmatiser le Calais ou la région ; cette méconnaissance est nationale, internationale - des milieux, de la biodiversité et de leurs interactions. Cela nécessite, ici comme ailleurs, mais ici on est dans le Calais, en région Nord - Pas de Calais, une acquisition de connaissances et un *monitoring* du projet au regard de toutes les interactions et des impacts de ce projet.

Pour nous, cette maison devrait être l'espace de concertation et de pilotage environnemental permanent du projet, dont les rôles seraient un rôle de médiateur, de partage et de diffusion de l'information, un rôle de prescription, de prescripteur (demander une étude, préconiser des travaux), mais aussi un rôle d'évaluateur en continu. On pense que c'est possible, on pense évidemment que c'est souhaitable, d'autant plus possible et souhaitable si l'on se réfère à l'expérience du Havre 2000. Certes, ils ont mis ce projet appelé « *Maison de l'estuaire* » un peu en retard et n'ont pas su facilement intégrer les impacts environnementaux mais ils ont rattrapé leur retard depuis ; cette gouvernance a montré toutes ses qualités et toutes ses vertus sur ce territoire.

Voilà très rapidement, en quelques minutes, ce que nous souhaitions soumettre au débat mais aussi au travail des uns et des autres à l'avenir, dans un avenir proche, sur le projet. Je passe la parole à Catherine Bourgeois, parce que nous souhaitons faire un focus particulier sur le volet Ecoport du projet.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Restez près de votre collègue, dans la mesure où des questions vous seront peut-être posées.

Mme BOURGEOIS.- Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Plutôt que « *Port Calais 2015* », je vous propose « *Calais Ecoport 2015* ». Si nous voulons franchement afficher notre volonté de nous inscrire dans une démarche d'Ecoport, de management Ecoport, je pense qu'il serait bien d'appeler ce projet : « *Calais Ecoport 2015* ».

Dans le même bon sens de ce qui vous a été dit jusqu'à maintenant, le projet affiche l'engagement de la démarche Ecoport qui comporte deux thèmes principaux : une chaîne logistique plus durable, qui est un élément essentiel, et un éco-management du port.

Calais Ecoport, une chaîne logistique plus durable. En premier lieu, la démarche Ecoport encourage des transports durables en amont et en aval des ports ; cela a déjà été dit plusieurs fois. Moi aussi, j'ai été très attentive aux propos de RFF et l'engagement de ce dernier, pour nous, va être quelque chose d'absolument essentiel. Il n'est pas concevable d'appréhender ce projet sans desserte ferroviaire ; ce serait une véritable aberration. On serait tout à fait à contre-courant du développement durable. Le territoire ne peut pas supporter plus de nuisances par les camions qu'il en supporte actuellement ; cela a été dit plusieurs fois par les associations de défense de l'environnement. Sincèrement, je pense qu'en premier lieu, la démarche Ecoport est d'encourager des transports plus durables en amont et en aval.

Nous avons déjà souligné l'impératif de la desserte mais l'objectif sur les navires doit aussi être précisé : quels investissements pour une motorisation plus propre ? Quelle sobriété énergétique pour quel ralentissement des vitesses d'exploitation ? Cet engagement n'est certainement pas anodin.

L'éco-management de Calais Ecoport. En deuxième lieu, la démarche Ecoport institue le management environnemental grâce à la coopération de l'ensemble des acteurs sur les cibles de haute qualité environnementale : production et gestion des déchets, qualité de l'air, de l'eau et des sols, gestion des sédiments et des boues de dragage, gestion du trafic, préservation et amélioration des habitats naturels.

Mais ce qui est quand même très important, et je l'ai déjà évoqué lors des précédents débats, si nous voulons vraiment faire un Ecoport, il faut qu'il y ait une véritable implication de toutes les parties prenantes. Effectivement, Calais Ecoport est une démarche collective vers un port transformé.

La troisième dimension de la démarche Ecoport est la mobilisation commune de tous les acteurs et utilisateurs du port. Qui sont les parties prenantes ? Tous les utilisateurs du port, les industries portuaires, les compagnies maritimes, les pêcheurs, les plaisanciers, les armateurs, la logistique et, bien sûr, le gestionnaire du port. Comme je le disais lors d'un précédent débat, le gestionnaire du port a un rôle essentiel. Il faut donc une volonté de tous ces acteurs autour du gestionnaire du port qui va jouer un rôle essentiel ; c'est l'acteur pivot qui doit tout mettre en œuvre pour mettre en action cette dynamique commune.

Ces objectifs et cette mobilisation constituent pour Les Verts une condition préalable qui mènera au projet Calais Ecoport 2015, projet rééquilibré entre l'ensemble des activités portuaires et urbaines et le transbordement, projet vers un port et une ville transformés, vers une activité industrialoportuaire éco-exemplaire, vers la plaisance, la pêche, le tourisme et le transbordement de passagers à pied, à vélo, en train et en autocar.

Effectivement, on sent bien qu'il y a une volonté de se mobiliser sur la ville de Calais ; nous en sommes convaincus. Le lien entre la ville et le port est indispensable et, d'ailleurs, la liaison avec la ville est un élément important sur lequel la Région pourrait s'investir. C'est justement par rapport à ce lien entre la ville et le port que la démarche Ecoport revêt toute sa dimension.

Tout à l'heure, j'entendais Madame le Maire qui disait : « *nous devons être en mesure d'accueillir des bateaux de croisière de grande capacité* ». Oui, bien sûr, l'enjeu de Calais Port 2015, ce n'est pas seulement de faire transiter des millions de tonnes de marchandises, c'est aussi d'attirer des touristes et des voyageurs et de faire en sorte qu'ils aient envie de rester chez nous.

Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'autour de Calais Ecoport 2015, on peut évidemment s'investir dans des projets de tourisme vert, parce que, comme cela a été dit très exactement par Emmanuel Cau, si on veut attirer des entrepreneurs chez nous, la qualité de nos paysages et de l'environnement joue un rôle essentiel, mais si on veut que les voyageurs et les touristes dans les bateaux de croisière arrivent chez nous, il faut développer des projets pour l'attractivité du territoire, mais pour cela il faut que nous ayons un port propre et attractif ; c'est vraiment incontournable.

Quel coût d'exploitation et quelles ressources pour Calais Ecoport 2015 ? Autre projet, autre coût, autres ressources. De même que pour l'investissement, les coûts et les bénéfices d'exploitation d'un Ecoport doivent être établis.

Tout à l'heure, on vous parlait évidemment d'investissement ; Calais Port 2015, quel coût et quel bénéfice pour l'environnement, quel coût et quel bénéfice pour l'éco-management ? Evidemment, dans ce projet, cela a été dit plusieurs fois, on parle d'investissement mais on parle de retour sur investissement ; c'est tout à fait normal. Mais j'aimerais bien que l'on évalue aussi les retours sur investissement d'un Ecoport, parce que c'est autre chose que les retours sur investissement d'un port tel qu'il nous a été présenté dans le projet.

Sur le fond, le dossier du projet énonce largement différents éléments d'investissement qui garantissent la mise à niveau du port actuel, une future exploitation HQE, ainsi que des compensations pour l'environnement. Le défaut de l'énoncé du projet est de renvoyer ce chiffrage de ces éléments au terme de l'étude d'impact, après la confirmation de l'opportunité du projet à l'issue du débat public. Au contraire, pour éclairer le débat, le projet doit afficher ce chiffrage au plus tôt, pour garantir les engagements correspondants.

Nous avons donc proposé, et Emmanuel Cau vous en a déjà parlé, une estimation sommaire ; le but est d'interpeller sur la nécessité d'intégrer ces coûts. Bien sûr, ce sont des estimations, il faudra des expertises pour affiner ces coûts, mais l'important est vraiment de reconnaître que, déjà, il y a lieu d'investir et d'avoir une idée approximative de cet investissement :

- desserte ferroviaire, y compris l'offre ferroviaire de proximité : environ 40 millions ;
- traitement et utilisation des sédiments pollués du port actuel dans les remblais du nouveau port : environ 30 millions ;
- mise à niveau de l'assainissement après étude d'un schéma directeur précisant les équipements, les points de rejet et la qualité des eaux : environ 30 millions ;
- utilisation d'énergies renouvelables (éolienne, photovoltaïque) : environ 40 millions ;
- reconstitution des fonds marins supprimés ou impactés par le chantier : environ 20 millions ;
à ce sujet, il faut savoir que pour Port 2000 au Havre, 40 millions ont été investis là-dessus.

En conclusion, l'avenir de notre territoire ne se réduit pas à celui du port de Calais mais, comme cela a été affirmé par tous, cet avenir est celui de notre façade maritime, c'est-à-dire de ses trois ports. La complémentarité et l'harmonisation des activités de ces trois ports supposent que ces activités soient réellement complémentaires et qu'il existe une synergie entre eux. Il ne serait donc pas raisonnable d'investir dans des infrastructures qui ne feraient, au bout du compte, que renforcer des positions concurrentielles.

Nous ne nous opposons pas à un projet de rénovation du port de Calais, nous l'avons déjà dit plusieurs fois - nous ne sommes pas des opposants au projet, nous voulons être force de proposition -, indispensable au développement du territoire ; nous en sommes tout à fait conscients, nous sommes tout à fait conscients des enjeux de ce projet pour le territoire, pour la façade maritime et pour toute la région.

Mais si nous voulons vraiment être en phase avec les réalités du monde de demain et répondre aux enjeux environnementaux à l'échelle de la planète, nous devons être, avant tout, unis et exemplaires pour le développement durable et le respect de l'environnement. Nous souhaitons que le port de Calais se distingue des autres ports de l'Europe parce qu'il sera exemplaire dès sa conception pour l'intégration de l'environnement et du développement durable et par une convergence des acteurs de son territoire et du détroit.

Je voudrais que l'on vienne chez nous, pas parce que nous serons le plus grand port du Nord de la France, mais parce que nous aurons été exemplaires et que nous serons un exemple pour les autres

ports de l'Europe dans cette démarche d'Ecoport. Inventons le port de demain, un port plus écologique, à la gouvernance renouvelée, qui intègre toutes les propositions du Grenelle de l'environnement et, plus particulièrement, du Grenelle de la mer !

Voilà ce qu'il vous faut faire si nous voulons être en phase avec les réalités du monde de demain et répondre au nouvel impératif de développement durable pour le XXI^e siècle. Calais Port 2015, ce ne sera pas seulement le futur port de Calais ; il faudrait aussi que ce soit le port du futur.

Je vous remercie. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Madame Bourgeois et Monsieur Cau. Après ces déclarations, cette présentation de la deuxième partie du cahier n° 11, y a-t-il des questions ou des commentaires ?

M. FONTAINE.- Je n'ai pas de question particulière à poser mais j'aimerais faire cette intervention.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, je tiens, ce soir, à m'exprimer, bien qu'étant élu conseiller municipal délégué à l'environnement de la commune de Sangatte, à titre personnel. De par cette fonction, je siège au Comité syndical Eden 62 (Espaces départementaux naturels du Pas-de-Calais) assurant la mise en œuvre d'actions de gestion, d'aménagement, d'animation et de valorisation des espaces sensibles. Je siège aussi au Comité syndical du Parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, le Parc naturel ayant en particulier pour mission le développement durable du territoire concerté et la sauvegarde des paysages. Je tiens aussi à m'exprimer, bien qu'étant élu à la Communauté d'agglomération Cap Calais Terre d'Opale, à titre personnel.

De par mon mandat, je participe également à certaines commissions, notamment à la commission d'assainissement, à la commission de tourisme et à la commission d'environnement.

D'autre part, je tiens à préciser que dans la Communauté d'agglomération et ses structures associées : le SEVADEC, syndicat qui a en charge les déchetteries, le Centre de transfert des déchets ménagers et l'usine de biométhanisation, le SITAC qui a la compétence du transport urbain des cinq communes membres de Cap Calais ainsi que de la commune de Guînes et le SYMPAC qui a notamment dans ses compétences l'urbanisme et l'aménagement du territoire, qui porte aussi pour le compte des intercommunalités l'élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT), tous ces syndicats s'efforçant d'améliorer le cadre de vie des citoyens, il ne se passe pratiquement pas de réunion où ne sont abordés et surtout réglés les sujets liés à l'environnement ou au développement durable, ce qui démontre manifestement que les élus, avec les personnels performants, dans le dialogue et la concertation, ont tous le souci et la volonté d'inscrire dans le territoire un cercle vertueux qui lie le progrès social, la réussite économique et la préservation de notre planète, personne n'ayant le monopole de l'écologie.

J'ai donc la ferme conviction que l'unanimité des élus communautaires de Cap Calais Terre d'Opale soutient et approuve le projet Port 2015, d'autant plus que la Chambre de commerce et d'industrie de Calais est adhérente à l'association Ecoport et sa démarche de labellisation PERS (*Port environmental review system*) en cours vient renforcer cet engagement.

J'assume également un mandat au sein du Comité de direction de l'office de tourisme intercommunal Calais Côte d'Opale. De ce fait, je tiens à vous informer que de nombreux employeurs et employés, liés aux retombées du tourisme dans le secteur de l'hôtellerie, de la restauration, des cafetiers, des grandes surfaces et des commerces de proximité, aspirent à la construction et à l'exploitation du Port Calais 2015.

Je suis d'un tempérament optimiste et je pense que d'ici les années 2030, voire 2050, il y a de fortes probabilités que des carburants de substitution, ainsi que de nouveaux moyens de propulsion

dégageant moins de CO₂ soient trouvés. Nous faisons, pour cela, confiance à nos chercheurs et à nos ingénieurs.

Pour en terminer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, je tiens à vous préciser que j'ai eu l'occasion de visiter à plusieurs reprises des ports maritimes français, ainsi que des ports maritimes européens. Je peux vous assurer que le port de Calais actuel, avec sa politique menée sur les sujets concernant l'environnement, n'est absolument pas en retard et je suis convaincu que le Port 2015, lors de sa mise en exploitation, fera partie des ports leaders européens sur les thèmes environnementaux. Merci, Monsieur le Président. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci, Monsieur, pour votre déclaration. Y a-t-il d'autres déclarations ou questions sur ces sujets qui viennent d'être présentés par les représentants des Verts du Nord - Pas de Calais ? (*Aucune.*) La table du maître d'ouvrage ?

Mme MARQUAILLE.- Je voudrais d'abord remercier Monsieur pour exprimer ce que, je crois, nous ressentons tous et ce que nous souhaitons tous : concilier le développement économique d'un arrondissement et de toute une région, l'adaptation à la modernité et le respect de l'environnement, bien évidemment.

J'ai relevé, pendant le discours d'Emmanuel Cau et de Catherine Bourgeois, dans notre document, toutes les références aux sujets qu'ils abordaient. Je veux simplement dire que vous avez dit beaucoup de choses et l'essentiel, donc ce n'est peut-être pas la peine que je le redise. Simplement rappeler que la Région Nord - Pas de Calais soutient un bon nombre des organismes auxquels vous appartenez et que vous avez mentionnés : l'Observatoire du littoral, le Parc naturel des Caps et Marais d'Opale...

Nous avons aussi une politique globale, et Catherine Bourgeois est bien placée pour le savoir, puisque le Conseil régional lui a délégué cette responsabilité sur le littoral, véloroute voie verte, une politique trame verte et bleue globale.

Je crois que nous avons tous le souci de la préservation de l'environnement, tout en ayant la volonté du développement économique, tout simplement parce que nous pensons qu'il faut du développement économique pour que les hommes et les femmes de cette région puissent y vivre agréablement.

La desserte ferroviaire a été évoquée par Madame Vanlaecke tout à l'heure ; je veux simplement rappeler, et je reprends le document que vous avez présenté aujourd'hui, que vous parlez de surcoût pour la desserte ferroviaire de 40 millions d'euros. Je reprends mes documents des contrats de projets des grands projets européens et des projets régionaux et je vois que pour la desserte ferroviaire du port de Calais, nous avons prévu 90 millions d'euros d'investissement pour une nouvelle infrastructure qui va desservir le port de Calais, qui va faire en sorte que les marchandises n'aillent pas transiter à Rotterdam et Anvers mais chez nous. 90 millions pour la desserte ferroviaire du port de Calais et, au total, 300 millions d'euros pour la desserte des trois ports parce que nous pensons que cette façade maritime est un tout et que la desserte ferroviaire est un enjeu essentiel du succès de notre façade maritime, du transport de l'avenir et du développement économique de l'ensemble de la région ; 300 millions d'euros, dont 250 à la charge de la Région.

Peut-être juste un clin d'œil à Emmanuel Cau pour lui dire, peut-être qu'il ne le sait pas, que je ne suis pas du Nord, je ne suis pas née dans le Nord, personne n'est parfait, mais je faisais le compte tout à l'heure, cela fait 48 ans que je vis dans le Nord et je suis toujours là, Emmanuel ! (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci.

Madame, Monsieur, avez-vous des réactions en quelques mots sur ces divers commentaires que vous avez suscités, parce que, normalement, vous répondez à des questions ; ne prenez pas un quart d'heure mais vous avez quelques minutes si vous le souhaitez.

M. CAU.- Nous voilà rassurés ! Déjà, Jeannine Marquaille vit dans le Nord - Pas de Calais depuis plus longtemps que moi... (*Rires.*)

Je suis rassuré par la liste, j'espère exhaustive, du nombre de fonctions ou de mandats, qui correspondent à ces objectifs environnementaux. Je suis d'autant plus rassuré que, comme l'a rappelé Jeannine Marquaille, l'essentiel des moyens provient du Conseil régional ; cela prouve que l'on fait du bon travail.

Mais je pense qu'on ne répond toujours pas directement à la question essentielle : quel est le pari de la société de demain que l'on fait ? Est-on suffisamment outillé, armé, connaissant, par rapport à l'intégration des problématiques qu'on a évoquées ? Je n'en suis pas sûr. Ce n'est pas de la suspicion, c'est de la contribution au travail. Il y a un certain nombre de données que nous n'avons pas et pour un certain nombre, c'est logique. Même le GIEC (Groupe international d'experts du climat), prix Nobel de la paix pour l'ensemble de ses travaux, a revu l'ensemble de ses scénarios, d'une manière d'ailleurs plus pessimiste. Je pense qu'on ne sera jamais suffisamment vigilant sur l'intégration de ces problématiques, sur l'acquisition de nouvelles connaissances pour être sûr qu'on répond bien à une société post-Copenhague, à une société post-Kyoto, une société que l'on doit changer.

Je pense que nous sommes tous d'accord. Je le répète, nous ne sommes pas opposés à la modernisation du port, nous ne sommes pas opposés à recevoir des bateaux, nous sommes plutôt favorables à ce que les bateaux soient plus modernes, transportent plus et mieux en consommant moins, mais soyons vigilants à ne pas réitérer les mêmes erreurs, parce que je pense que la concurrence effrénée entre ports, y compris français, mais aussi à l'international, peut nous emmener, à terme, dans le mur. Bien sûr, il est compliqué d'être exemplaire si les voisins belges et hollandais ne le sont pas. Effectivement, ce sont des enjeux où on ne peut répondre favorablement qu'en respectant le : « *je fais si tu fais et si nous faisons* », c'est-à-dire que tout le monde doit s'engager. Effectivement, il y a une part de risque mais je ne souhaite pas que l'on soit responsable parce qu'on aura eu peur de la réaction des autres de ne pas être exemplaire. Je pense que nous avons notre part à prendre dans la réponse à ces enjeux qui sont climatiques, énergétiques et biodiversitaires. Pour l'instant, il n'y a pas eu la preuve, il n'y a eu aucune preuve que notre société dans son ensemble a suffisamment pris en compte ces enjeux.

Comme sur toute la partie milieux naturels et biodiversitaire, on manque cruellement de connaissances, je persiste et je signe, on doit travailler encore plus fort et encore mieux sur ces sujets, non pas pour être sûr de réussir mais pour avoir fait l'essentiel pour essayer de ne pas se planter.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Madame Bourgeois, voulez-vous dire un mot ?

Mme BOURGEOIS.- Je vais laisser la parole...

M. TENIERE-BUCHOT.- Vous laissez la parole à M. Bogaert.

M. BOGAERT.- ADECA. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, j'ai une question à poser à Madame Bourgeois et Monsieur Cau, mais que je pourrais également poser à la Région, comme j'aurais pu la poser à RFF et à la SNCF s'ils avaient été présents.

M. TENIERE-BUCHOT.- Ils sont là ; nous leur passerons la parole tout à l'heure.

M. BOGAERT.- C'est parfait. C'est une question peut-être difficile mais faisons un peu de fiction.

Nous sommes en 2015, le projet se concrétise ; on est à un point zéro. On va mettre de côté Eurotunnel, puisqu'il a déjà son transport ferroviaire fret. A quel pourcentage - parce que j'entends parler beaucoup d'investissement, de millions, et j'ai dû mal à me représenter - de ferroutage considérez-vous - je m'adresse à vous deux pour l'instant - que ce sera un bon projet si on met un nombre conséquent de camions sur rail ? Quel serait le pourcentage pour vous qui serait acceptable ?

M. CAU.- C'est très difficile de répondre à la question, d'une part parce qu'on manque de données... On a eu une discussion il n'y a pas longtemps sur la plate-forme multimodale de Dourges, où on avait bien les éléments chiffrés sur la progression des modes de transport, mais pas sur le pourcentage des uns et des autres, c'est-à-dire la part de chacun.

D'une manière globale, et ce n'est pas propre au port de Calais, l'objectif est de ne plus avoir de camions à terme - cela dépendra de la volonté politique et des moyens qu'on y mettra - sur de longues distances ou de moyennes distances sur les routes. Le vrai challenge, c'est en milieu urbain, c'est-à-dire une fois qu'on est sorti des canaux, une fois qu'on est sorti du train, comment on infiltre, on diffuse, sur les milieux urbanisés.

Aujourd'hui, je ne peux pas vous donner d'objectif. Il sera, de toute façon, énorme au regard de la situation actuelle, puisqu'il n'y a pas de camion sur les trains. Je pourrais vous dire 2 % ou 15 %, ce serait une multiplication faramineuse de l'existant.

Mme BOURGEOIS.- Sur la desserte ferroviaire, comme je vous le disais tout à l'heure, les surinvestissements annoncés sont approximatifs et il faudrait, bien sûr, des expertises pour affiner les chiffres mais je pense que sur le projet global, on est aussi plus ou moins dans l'approximatif ; il faut être réaliste et dire les choses comme elles sont. Je parlais de 40 millions, Madame la Vice-présidente parle de 90 millions... Une chose est certaine, comme disait Emmanuel Cau, pour nous : il faut faire le maximum.

Je suis contente d'entendre Madame la Vice-présidente, de me rendre compte de sa volonté, mais je souhaiterais que RFF affiche la même volonté et soit aussi déterminé, parce que j'ai bien compris que la rénovation et la modernisation de la voie mer ne vont pas être suffisantes et qu'il faudrait investir dans une nouvelle ligne à l'Est, ce qui va générer certainement des investissements plus importants. On sait très bien qu'à moyen terme, ce ne sera suffisant et qu'il faudra prévoir une autre ligne à plus long terme.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je vais vous demander de bien vouloir reprendre votre place, dans la mesure où on a quand même pris beaucoup de temps, sachant que si vous souhaitez revenir sur tel ou tel point, à la fin de notre réunion, il y a la possibilité d'ajouter un certain nombre de choses qu'on regrette de ne pas avoir dites.

Mme MARQUAILLE.- Si vous permettez, juste quelques petits mots, parce que nous avons quelques réponses issues des études réalisées par le cabinet CATRAM à la question que vient de poser M. Bogaert.

Sur le cabotage intra-européen, nous estimons que 50 % de ce cabotage intra-européen pourrait être pris en charge par la voie ferrée, dans le projet tel que nous le concevons, c'est-à-dire Calais Port 2015 avec la desserte ferroviaire que nous envisageons de mettre en place, de même que 10 % du trafic transmanche pourrait se faire par la voie ferrée. Ce sont les études telles que nous les avons actuellement, qui ont été réalisées par le cabinet CATRAM. Voilà, Monsieur le Président, je pense qu'il était utile d'apporter ces précisions qui ont été étudiées. Il est important qu'elles soient rendues aussi à l'assemblée.

M. TENIERE-BUCHOT.- Absolument.

Mme MARQUAILLE.- Merci, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Madame. Je vais appeler Monsieur Brill, du Groupe ornithologique et naturaliste du Nord - Pas de Calais. Il va nous parler de biodiversité, je pense.

M. BRIL.- Bonjour. Je me présente rapidement : je représente ici le Groupe ornithologique et naturaliste du Nord - Pas de Calais et je suis plus particulièrement responsable de la section de la Plaine maritime flamande, c'est-à-dire de toute la zone des polders, depuis la frontière belge jusque Sangatte, puisque, plus à l'Ouest, on a ensuite des milieux de falaises etc. totalement différents.

Le Groupe, ornithologique au départ, s'est ensuite diversifié et s'occupe maintenant de beaucoup d'autres domaines de la faune, à savoir les mammifères, les amphibiens et reptiles et de nombreuses espèces d'insectes également. Il est aussi pôle faune dans le réseau des acteurs de l'information naturaliste, c'est-à-dire qu'il est un partenaire privilégié au niveau de la DREAL.

Cette petite présentation terminée, je vais me pencher un peu sur les richesses que constituent les environs de Calais au niveau de la biodiversité.

À l'Ouest de Calais, sur les plages Blériot, Sangatte, on a déjà tout de même des zones de nidification d'espèces comme les gravelots, par exemple, qui sont particulièrement importantes, y compris au niveau français, mais c'est surtout à l'Est de Calais, au niveau notamment du Fort Vert et des Hemmes de Marck, qu'on a les milieux les plus exceptionnels. On a là des estrans absolument immenses, tels qu'on en rencontre généralement très peu dans nos régions - c'est même quasiment unique dans la région Nord - Pas de Calais -, avec une lame d'eau très fine qui permet d'avoir des paysages absolument remarquables, exceptionnels, et qu'on ne retrouve, là aussi, pas ailleurs, avec le ciel qui se reflète dedans, etc. et des richesses absolument exceptionnelles, dont, par exemple, un reposoir de phoques au niveau du phare de Walde particulièrement important, de phoques veaux marins, comme on en retrouve, par exemple, en Baie de Somme, mais aussi de phoques gris, et là, c'est beaucoup plus exceptionnel, étant donné que ces animaux fréquentent généralement les côtes rocheuses et que là, ils s'installent très régulièrement sur des bancs de sable.

On a également des vasières qui attirent de très nombreux limicoles, des petits échassiers qui sont parfois là par milliers, et des plages vertes, des zones de plantes telles que les salicornes, qui attirent notamment de très nombreux poissons nordiques extrêmement rares en hiver, tels les bruants des neiges ou les alouettes haussecol.

Nous ne sommes pas du tout opposés au développement de Calais mais nous devons faire une constatation. Cette jetée que l'on prévoit de construire, au niveau de la jetée elle-même, n'a quasiment pas d'impact direct ; elle va, bien entendu, s'implanter sur quelques zones naturelles, mais c'est parfaitement acceptable.

En revanche, cette jetée risque d'avoir un impact très important sur tout ce qui se trouve à l'Est. On a déjà pu voir, notamment avec la construction des jetées de l'avant-port de Dunkerque, de la jetée du Clipon, qu'il se passe presque toujours une sédimentation immédiatement à l'Est - dans les conditions de notre plaine littorale, les courants, l'organisation des courants, etc. - et une érosion plus loin. C'est d'ailleurs ce que l'étude que nous avons pu entendre lors du débat public qui se déroulait le 12 octobre à Dunkerque disait, mais sans donner de véritable précision.

Ici, cela risque forcément de se produire de la même façon. Or, que ces zones que je vous ai décrites tout à l'heure soient totalement ensablées, recouvertes par le sable, ou qu'elles soient, au contraire, emportées par la mer, le résultat dans les deux cas est une destruction de la zone.

Nous pensons qu'avec une étude plus fine, avec des aménagements, il est parfaitement possible, comme disait Madame le Maire tout à l'heure, de concilier le développement économique et

l'environnement mais, pour cela, il faut absolument que toute cette zone exceptionnelle, exceptionnelle aussi par sa faible fréquentation humaine qui permet cette biodiversité, soit absolument préservée et conservée en l'état.

On a évoqué une possibilité - là encore, il y a certainement des études encore à mener ; il est encore trop tôt pour le dire - de jetée sur pilotis ou peut-être d'autres idées, mais absolument de préserver cette zone. Sinon, on ne peut pas dire qu'on a préservé ou qu'on a fait un projet qui respecte l'environnement.

D'autant qu'ici on ne peut pas, pour des zones d'estrans de ce genre, parler de véritable mesure compensatoire. On sait que la région a déjà énormément souffert ; sur toutes les zones que je vous ai décrites, il en reste à peine un tiers qui sont à peu près naturelles ; il est absolument impossible d'imaginer de replacer de telles zones ailleurs. Ce que les hommes ont fait, on peut très facilement le reconstruire, le refaire ailleurs ; des milieux naturels comme ceux-là, c'est absolument impossible. On peut toujours trouver d'autres choses qui pourront favoriser une autre biodiversité mais celle-là serait irrémédiablement perdue. Or elle est absolument exceptionnelle, y compris au niveau français.

Dernier petit point à ce sujet, je signale qu'on avait vaguement entendu parler, et on n'est pas contre du tout non plus, du développement éolien, mais pas en mer et pas sur cette jetée car elle est très proche d'un couloir migratoire, d'une confluence de deux flux, celui qui vient de Scandinavie et celui qui vient d'Angleterre, et il serait très dommageable. Je vous remercie de votre attention.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. J'ai oublié de signaler que c'était le cahier n° 25 que Monsieur Bril vient, de manière très brève, de nous résumer. Y a-t-il des questions ou commentaires sur cette déclaration ? (*Aucune.*)

Tout le monde a l'air d'être d'accord. Il faut dire que Monsieur Bril est un expert dans ce domaine, bien connu dans la région. Pas de commentaire du côté du maître d'ouvrage ? Vous êtes d'accord ? (*Mme Marquaille acquiesce.*) Monsieur Bril, merci beaucoup pour cette contribution. (*Applaudissements.*)

Je vais appeler maintenant le CESR, c'est-à-dire le Conseil économique et social régional du Nord - Pas de Calais. Monsieur Joignaux va nous présenter le cahier n° 12 que le CESR a rédigé.

M. JOIGNAUX.- Merci, Monsieur le Président. Madame la Présidente, Madame la Maire, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je vais, en effet, vous présenter le plus rapidement possible les quelques réflexions que le CESR a cru bon de consigner dans son cahier d'acteur à propos de ce projet.

Le CESR, tout le monde sait à peu près de quoi il s'agit, est le Comité économique et social régional, donc l'assemblée consultative régionale près le Conseil régional. Il est constitué de 113 membres répartis schématiquement en trois collèges : le collège des employeurs dit « *patronal* », le collège des représentants des salariés et un troisième collège qui représente les milieux associatifs, universitaires, divers et variés de la région, ce que l'on appelle, pour résumer, la « *société civile* ».

La commission transports du CESR s'est emparée avec beaucoup d'intérêt de ce sujet, d'autant que la question portuaire figurait de toute façon à son agenda et continue de figurer à son agenda. Le CESR a en effet décidé de mener une étude un peu approfondie sur l'ensemble de la problématique de la façade maritime en termes portuaires. Cette réflexion sur Calais Port 2015 nous a donc tout à fait intéressés. Elle a fait l'objet d'un rapport auquel Marcel Steenlandt, qui est présent dans la salle, et moi-même avons contribué dans un premier temps, puis a donné lieu à une discussion et, enfin, a été adopté par le bureau du CESR dans son unanimité.

Sur les justifications du projet, premier point que j'aborderai, je pense que deux arguments sont peu discutables.

Le premier est qu'évidemment, il n'a échappé à personne que le développement historique de notre façade portuaire n'a pas été tout à fait réalisé au même rythme que celle de certains de nos voisins proches et que, par conséquent, il y a peut-être lieu de se poser un certain nombre de questions et, en tout cas, d'engager des actions ; c'est une première justification à ces actions d'investissements relativement lourds qui sont consentis dans les projets, non seulement de Calais mais, comme vous le savez, de Dunkerque et de Boulogne ; j'y reviendrai.

Le deuxième argument qui, je pense, n'est pas non plus sujet à beaucoup de discussions est le fait que Calais est manifestement aux limites de ses capacités en termes de capacités physiques, pour différentes raisons sur lesquelles je n'insiste pas et qui sont parfaitement développées dans le rapport, en termes de nombre, de taille de navires, de fluidité des circulations, etc. Voilà, je crois, deux piliers d'argumentation qui peuvent être admis sans difficulté.

Sur cet aspect de la justification des investissements, il nous a semblé, au CESR, que le rapport préparé par le maître d'ouvrage, qui est d'une grande qualité au demeurant, souffrait peut-être d'un manque d'explicitation de la prospective des marchés sur lesquels peut envisager de se développer notamment Calais, dans sa complémentarité avec les deux autres ports de la façade Nord - Pas de Calais. De ce point de vue, il semblerait - je l'ai lu dans le cahier d'acteur d'Eurotunnel, donc cela doit être vrai ou presque - qu'il y ait un certain décalage dans les prévisions entre celles faites par Douvres et celles faites dans le projet de Calais ; il y a donc peut-être des ajustements à voir. On peut toujours discuter des chiffres mais cela prouve qu'il y a un peu de discussion autour de cet aspect.

Par ailleurs, les perspectives développées dans le rapport pour justifier l'investissement de Calais sur d'autres segments de marché que seraient le cabotage maritime, le "*short sea shipping*", les autoroutes de la mer, le développement du roulier en général et certains trafics particuliers comme les voitures neuves manquent peut-être de solidité dans la démonstration. Ceci est important. Je pense que dans les études économiques qui ont dû être faites ou, en tout cas, qui sont encore en préparation, éventuellement, ce genre de renseignements ou d'indicateurs peut parfaitement être trouvé et mis à la discussion.

Le deuxième point porte sur un concept qui nous a paru important, qui a déjà été abordé d'ailleurs dans certaines interventions précédentes : la coordination et la mise en cohérence.

403 millions pour Calais, 368 pour Dunkerque et 120 pour Boulogne, cela fait près d'un milliard d'euros investis dans la période à venir sur cette façade maritime. Ceci mérite, je pense, que l'on réfléchisse sérieusement à la question de la cohérence entre ces investissements, donc de la coordination et du dialogue de gouvernance, même si c'est un nom un peu valise, à mettre en place pour être sûr que les investissements soient engagés là où ils ont lieu de l'être et, en particulier, en fonction des spécificités des trois ports qui ne sont pas identiques, nous le savons bien, mais qui ont toutes raisons d'être rendus le plus complémentaire possible.

Le CESR encourage la Région - je me permets de lire le cahier d'acteur - à mettre en place le mode de coopération permettant de jeter les bases d'une véritable coordination avec la troisième composante de ce futur ensemble portuaire, le grand port maritime de Dunkerque, sachant que, comme vous le savez aussi, désormais, Boulogne et Calais sont propriété de la Région qui a l'autorité sur ces ports, alors que Dunkerque est dans la catégorie des grands ports maritimes, exports autonomes, voire à y associer, bien entendu, le quatrième acteur, non portuaire mais étroitement complémentaire, qui s'appelle « Eurotunnel ». C'était le deuxième point important que je souhaitais développer.

Sur l'aspect du long terme, on lit dans le rapport, et je crois qu'il est judicieux de le signaler, que Calais doit être conçu dans ses aménagements pour éventuellement faire face à des adaptations futures de ses installations en fonction de l'évolution des marchés. Le transport maritime, comme toutes les activités économiques, est appelé à évoluer, bien entendu, à la fois techniquement, organisationnellement. Il est donc prudent de prévoir certains aménagements.

Simplement, sur ce point, le CESR se pose une question en ce qui concerne les hypothèses envisagées qui consisteraient à développer, dans le futur, l'activité containers ou à construire un quai en eau profonde pour accueillir les vrac liquides. Nous nous posons la question de l'opportunité de cette vision, même si elle est plutôt de long terme, par rapport aux capacités qui nous paraissent encore exister sur Dunkerque à ce sujet.

Autre point qui nous a paru également important : celui du lien entre le développement des activités portuaires et le développement du Calaisis, mais Madame le Maire de Calais a amplement développé ces points avec beaucoup de volontarisme et de projets concrets qu'elle souhaite mettre en place avec les interlocuteurs qui conviennent, c'est-à-dire non seulement les collectivités territoriales directement concernées, les acteurs territoriaux, par conséquent, mais aussi entre ces acteurs territoriaux et les acteurs portuaires gestionnaires d'infrastructures et autres opérateurs concernés.

Il y a donc là un point important qui concerne le développement du Calaisis mais, au-delà, il y a aussi le rôle que doivent jouer les trois ports et Calais 2015 pour ce qui le concerne, par rapport au développement régional lui-même. Cela renvoie évidemment, mais ce sont aussi des questions qui ont été abordées, qui sont importantes, à l'organisation logistique à proprement parler de la région, donc des infrastructures qui vont avec, mais également des innovations organisationnelles à mettre en œuvre pour aboutir à un fonctionnement réellement efficace et de haut niveau à la hauteur des besoins économiques de cette logistique régionale, comprenant évidemment les connexions avec les ports intérieurs.

Sur les impacts environnementaux, on vient d'en parler pas mal dans les interventions précédentes, nous n'avons pas beaucoup insisté sur ce point, parce que nous n'avons pas eu la capacité de mobiliser une expertise suffisante là-dessus. Simplement, l'impact environnemental est évidemment quelque chose qu'il faut soigner et l'étude d'impact, à cet égard, est à soigner, bien sûr, tout particulièrement. On n'a pas eu de chance, en plus, parce que l'un de nos experts, en particulier sur les activités marines, en la personne de l'ex-Président de l'Université du littoral Côte d'Opale nous a quittés - il était un de nos experts au sein du CESR - pour des raisons professionnelles de nomination à Aix-en-Provence, excusez du peu ; Edouard nous a quittés et nous a privés d'un paragraphe ou de quelques pages que nous aurions pu développer sur cette question.

Dernier point sur les aspects sociaux. La problématique des migrants clandestins est un véritable problème, nous le savons tous, il doit être pris en compte en tant que tel dans les réflexions relatives à l'aménagement du port, et cela va de soi, même si, on le sait aussi, cette question dépasse largement les compétences locales, s'agissant d'un problème réellement de dimension au moins européenne.

Toujours sur les aspects sociaux, une attention particulière - le CESR a tenu à le noter - devra être apportée à la création de la future société portuaire et au statut des différentes catégories de personnels qui sont appelés à travailler ou, plus exactement, à se développer dans le cadre des activités du projet du port.

Je pense avoir résumé l'essentiel des points qui sont apparus importants au CESR, je le rappelle, dans son unanimité.

En conclusion, je me permettrai de souligner à nouveau, d'une part, que le CESR soutient, bien sûr, la volonté du Conseil régional d'investir sur les ports de la façade maritime, sous réserve que les prévisions de trafic et de marché justifient réellement ces équipements de la manière la plus fiable.

Deuxième grande conclusion, les investissements et les politiques commerciales - il ne s'agit pas seulement des investissements mais sans doute des politiques commerciales - des grands acteurs de la façade doivent être coordonnés, d'où l'idée d'une gouvernance à mettre en place.

Enfin, troisième et dernière grande idée, le projet doit s'inscrire dans un schéma régional cohérent d'aménagement portuaire, tenant compte de son insertion dans une problématique des échanges maritimes de dimension européenne et mondiale qui est appelée à de fortes inflexions à moyen et long termes.

Merci, Monsieur le Président. Je suis prêt à répondre à d'éventuelles questions.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Je sais qu'il y aura sûrement des commentaires du maître d'ouvrage, mais y a-t-il, auparavant, des questions dans la salle sur les déclarations de M. le représentant du CESR ? (*Aucune.*)

Pas trop, apparemment... Vous avez donc été tout à fait convaincant. Madame Marquaille ou Madame Bouchart, souhaitez-vous intervenir ?

Mme BOUCHART.- Je souhaitais intervenir à titre personnel et non en qualité de maître d'ouvrage. J'ai l'impression dans votre discours, excusez-moi, qu'il y a des choix, qu'il y a des enjeux financiers qui s'orientent plus dans des territoires que d'autres. Quand on investit, comme vous le dites, à Dunkerque, on ne demande pas l'avis des Calaisiens. En revanche, quand il s'agit d'un projet de développement à Calais, beaucoup de Dunkerquois et de Boulonnais viennent participer à nos débats. Nous aurions aimé être concertés à l'occasion des grands investissements qui se sont faits à Dunkerque.

Par ailleurs, il y a certains choix aussi, par exemple sur la plate-forme multimodale de Dourges, qui auraient pu être remis en question ou en cause. J'ai du mal à intégrer la sensibilité que vous venez d'exprimer, en quelque sorte, ayant du mal à croire à cet enjeu de territoire - il faut dire les choses clairement - et je suis un peu surprise de cette analyse venant de personnes telles que votre Conseil économique et social.

Mme MARQUAILLE.- Parmi les questions posées par Monsieur Joignaux, qui sont d'ailleurs évoquées aussi dans la réponse de Madame Bouchart, je pense que la question posée est celle de la gouvernance qui a été aussi beaucoup évoquée dans ces journées de débat. Je crois que nous l'avons tous dit, nous souhaitons une bonne synergie entre les différents ports. Plusieurs pistes ont été évoquées, notamment la société portuaire. Depuis toujours, le Président de Région souhaite une conférence portuaire entre les deux ports ; autrement dit, la Région souhaite depuis toujours une meilleure coopération entre les deux ports, des complémentarités, la complémentarité et pas la concurrence ; je crois que c'est ce qu'il dit depuis très longtemps, en particulier depuis que le débat s'est engagé sur la prise de compétence portuaire qui a maintenant deux ans. Je crois que ce vœu que vous exprimez est un vœu que nous partageons tous collectivement. La forme peut en être multiple ; en tout cas, sur le fond, nous sommes complètement d'accord.

Sur la question que vous posez sur les trafics et l'évaluation, je crois que, là aussi, cette question a été évoquée à de multiples reprises et je crois que, du coup, la Chambre de commerce et d'industrie, qui était porteuse du projet depuis de nombreuses années - la Région Nord - Pas de Calais l'a repris lorsque nous avons pris la compétence des ports -, a des études très fines sur ces sujets et je propose, Monsieur le Président, de donner la parole à Monsieur Puisseuseau pour répondre à ces questions, si vous le voulez bien, de même que sur certains aspects techniques évoqués par

Monsieur Joignaux, sur l'opportunité de bassin en eau profonde. Je pense que le mieux placé pour répondre à ces questions est Monsieur Puissesseau.

M. TENIERE-BUCHOT.- Monsieur Puissesseau, vous avez la parole.

M. PUISSESSEAU.- Merci, Madame la Vice-présidente ; merci, Monsieur le Président.

Tout d'abord, avant mon propos, je voudrais vous rassurer. Vous savez que nous avons été assez critiques sur un investissement fait dans un port voisin sur un trafic qui est notre trafic préféré : le transmanche. Je vous demande de nous faire ce crédit, nous n'avons pas du tout l'intention d'avoir un port pour concurrencer Dunkerque et faire des investissements sur des trafics que fait Dunkerque, d'abord parce que Dunkerque, en containers, a fort à faire avec les concurrents belges et Le Havre et il n'est pas question que nous essayions de concurrencer Dunkerque ; nous avons autre chose à faire. La chance que nous avons sur cette Côte d'Opale est d'avoir trois ports, trois villes très complémentaires et absolument pas, normalement, concurrentes sur le même trafic.

En tout cas, à Calais, et je vous demande de bien vouloir nous croire, notre objectif est de maintenir le marché que nous avons, de développer pour accompagner le développement de ce marché et le développement des nouveaux navires.

Je ne comprends pas bien comment il peut y avoir une différence entre les chiffres de Douvres et les chiffres de Calais, car le premier client de Douvres est Calais. Douvres est venu il y a deux débats publics nous expliquer quel était leur développement et leur investissement.

Pour vous rassurer, pour rassurer le CESR, nous n'avons pas l'intention de brader l'argent.

J'aimerais aussi, puisque l'occasion m'en est donnée, Monsieur le Président, apporter une précision. Comme le *verbatim* est très précis, je vais vous la lire car j'aimerais faire une réponse et tranquilliser tous ceux qui pensent que les chiffres que nous avons donnés et que nous donnons sont des chiffres dont la raison n'a pas présidé à l'avidité. Lors de la séance du débat public concernant les prévisions de trafic, Monsieur le Président d'Eurotunnel a indiqué qu'il était toujours dangereux de s'appuyer sur des prévisions de trafics irréalistes. Pour étayer sa déclaration, le Président d'Eurotunnel a rappelé que les prévisions retenues par les pères fondateurs du tunnel s'étaient révélées irréalistes et que cela avait failli être fatal à sa société. Toutefois, si Eurotunnel n'a pas atteint les résultats escomptés, ce n'est pas parce que le trafic n'a pas été au rendez-vous mais c'est tout simplement parce que le tunnel n'a pas attiré l'ensemble du trafic transmanche.

Dans l'argumentaire des promoteurs du projet de lien fixe, il n'avait été laissé qu'une part infime au trafic maritime transmanche. Je me souviens qu'à l'époque, le meilleur avenir que l'on imaginait pour les ferries consistait à transporter les passagers claustrophobes et les poids lourds transportant des matières dangereuses. L'histoire en a décidé différemment puisqu'aujourd'hui Eurotunnel et le port de Calais se partagent le trafic transmanche (voyageurs et fret) et que depuis 15 ans, les deux systèmes ont fait à plusieurs reprises la preuve de leur totale complémentarité.

Quant aux prévisionnistes, ils ne s'étaient globalement pas trompés sur l'évolution des trafics transmanche de 1994 à aujourd'hui. En revanche, leur seule erreur a été d'imaginer qu'Eurotunnel parviendrait à conquérir l'ensemble des parts de marché en faisant pratiquement disparaître leurs concurrents, les opérateurs maritimes.

Pour terminer sur nos prévisions de trafics justifiant en partie la réalisation de Calais Port 2015, j'aimerais rappeler leur réalisme et leur modération. Il est indiqué dans le dossier de présentation du projet par le Maître d'ouvrage qu'avec la mise en service de Calais Port 2015, le système logistique de Calais devrait être en mesure de traiter globalement 100 millions de tonnes. Il ne s'agit pas de prévisions de trafic mais tout simplement d'un constat de niveau de capacité théorique souhaitable pour le tunnel et pour le port réunis. À noter qu'en 2008 le port et le tunnel ont déjà traité 70 millions de tonnes.

Pour ce qui concerne les prévisions portuaires retenues par le maître d'ouvrage pour le fret, elles sont, à mes yeux, plus que réalistes : à horizon 2030, + 50 % de fret accompagné, puis une stabilisation jusqu'en 2050 ; ces prévisions représentent une progression annuelle moyenne de 1 % par an d'ici 2050, bien en deçà des prévisions de l'Union européenne dans son étude Transvision.

Merci, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Monsieur Joignaux, avez-vous un certain nombre de réactions à ces déclarations s'il vous plaît ?

M. JOIGNAUX.- Je prends note de ces indications, bien entendu, qui sont précieuses. Je ne suis pas définitivement convaincu sur la perspective des marchés, en particulier sur les marchés non transmanche, cabotage maritime, sachant que l'exercice est extrêmement difficile, surtout un an après le démarrage de la crise qui a fait plonger le trafic maritime, j'en conviens.

En tout cas, j'en prends acte et vous remercie de ces précisions.

M. PUISSESSEAU.- Ce projet nous permet de maintenir notre place, d'accompagner le développement de nos clients, les compagnies maritimes, qui prévoient l'arrivée de nouveaux bateaux jusqu'à 230-240 mètres et, surtout, la qualité de ce projet, et c'est ce que nous avons voulu, est de pouvoir avoir un port évolutif en fonction des futurs trafics.

Bien souvent, la croisière a été évoquée ; il peut y avoir un quai de croisière, il peut y avoir, éventuellement, un quai pour pouvoir recevoir des petits containers, encore une fois, pas concurrent à Dunkerque. Et puis c'est un port qui permettra peut-être de recevoir des trafics qu'aujourd'hui, nous ignorons, mais ce port sera un port évolutif.

Nous n'avons pas voulu investir 100 ou 150 millions aujourd'hui pour pouvoir accueillir les futurs bateaux et devoir, dans 10 ans, de nouveau investir 200 ou 250 millions ; c'est ce souci qui nous a amenés à penser et à proposer Calais Port 2015. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci.

M. JOIGNAUX.- Merci. Madame le Maire, je suis désolé, il y a peut-être un malentendu ou je me suis mal exprimé. Le souci que j'ai souhaité exprimer au nom du CESR est celui de cette logistique d'ensemble, de ce système logistique à mettre en place, dans lequel le port et donc Calais sont des composantes tout à fait majeures mais qui demandent à être intégrées dans une vision régionale d'ensemble dont on commence à entrevoir aujourd'hui un certain nombre d'éléments majeurs, dont Delta 3, bien entendu.

Merci, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Vient maintenant le Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise. Le cahier d'acteur, qui portera le n° 28, est sous presse à l'heure actuelle. Il n'est pas encore disponible mais devrait l'être pour notre prochaine réunion.

M. BLANC.- Merci, Monsieur le Président. Madame la Présidente, Madame le Maire, chers voisins, je m'appelle Gérard Blanc, je suis président de la commission économie du Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise mais c'est au nom du Président de ce Conseil, Jacques Dussart, que je vous présente notre contribution qui sera disponible dans les jours qui viennent en ligne et en papier.

Nous sommes, comme tous les Conseils de développement d'agglomération, une assemblée de démocratie participative qui associe les représentants des milieux socioprofessionnels, associatifs et citoyens de notre agglomération.

Nous avons été saisis sur votre projet Calais Port 2015 par le Président de la Communauté urbaine de Dunkerque. Notre propos inscrit le projet Calais Port 2015 dans une perspective qui intègre les ambitions du port de Boulogne et celles du tunnel sous la Manche. C'est bien l'avenir de l'activité portuaire de la Côte d'Opale, façade maritime de la région Nord - Pas de Calais, qui constitue le champ de référence des réflexions et questions que notre Conseil soumet dans le cadre de ce débat public, qui font l'objet d'un cahier d'acteur, dans l'esprit même qui vous a conduits - nous l'avons apprécié - à Dunkerque le 12 octobre. C'est à cette aune que le Conseil apprécie la volonté du Calaisis et de la Région de moderniser, sécuriser et développer le trafic transmanche.

Nous nous sommes attachés à trois préoccupations : la complémentarité économique, et je prolongerai le propos précédent, la logistique terrestre des ports de la Côte d'Opale et, enfin, quelques enjeux environnementaux.

En ce qui concerne la complémentarité économique de l'ensemble portuaire régional, il nous a semblé et nous le regrettons, malgré tout, qu'elle tenait assez peu de place dans le Dossier, notamment vis-à-vis du développement du port de Dunkerque.

Nous nous interrogeons également sur les études de marché - j'ai bien entendu les réponses faites - qui fondent les perspectives de trafic, justifiant d'ailleurs aussi bien la croissance des ports de Calais que de Douvres, puisqu'en fait, ils se regardent, dans une époque où l'évolution du coût des matières premières, notamment du pétrole, ainsi que les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, sont susceptibles de provoquer des relocalisations d'activités à l'échelle mondiale et donc, peut-être, baisse ou stagnation de certains flux de transport ; je ne parle pas du transmanche.

Le marché du transport maritime est volatil, nous le savons, les clients sont les décideurs, et la question d'un éventuel surdimensionnement des capacités des ports du Nord - Pas de Calais ne peut être éludée.

La complémentarité devrait inciter à utiliser et optimiser par priorité les capacités existantes plutôt que d'en créer de nouvelles qui risqueraient de créer de la concurrence régionale au profit des ports du Benelux, tout en posant la question de l'efficacité des deniers publics. Notre Conseil reconnaît évidemment légitime - c'est une évidence - la volonté de modernisation du port de Calais, la sécurisation du trafic transmanche, son adaptation aux enjeux de la modernité, pour lequel sa place de *leader* ne peut être contestée, mais nous estimons que le dimensionnement doit être adapté à des perspectives réalistes.

Deuxième observation concernant la logistique terrestre des ports régionaux, il nous semble, à travers le dossier du Conseil régional, que beaucoup des indicateurs du dossier orientent vers un trafic routier probablement très important et supplémentaire et qu'il y a là une contradiction avec les objectifs fixés aussi bien par le Grenelle de l'environnement et en particulier le renforcement du réseau fluvial et ferré. Les infrastructures actuelles ou prévues sont-elles adéquates et suffisantes et à quelle condition ?

En ce qui concerne le trafic routier, nous tenons à rappeler que l'A16 au passage de Dunkerque n'est toujours pas déviée et que le trafic A16-A25, autoroutes gratuites aujourd'hui, est susceptible de recevoir une bonne partie de ce trafic routier complémentaire, sans parler des infrastructures anglaises, mais ce n'est pas l'objet.

Concernant le trafic fluvial, la réalisation de Seine-Nord Europe ouvre au grand gabarit l'hinterland des ports de La Manche et de la Mer du Nord et suppose que les raccordements nécessaires, le relèvement des ponts, les plates-formes logistiques viennent compléter cet ouvrage indispensable au développement économique régional respectueux de l'environnement.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, dont il a été beaucoup question ce soir, on ne sait pas vraiment, malgré tout, grâce au Dossier, quel trafic doit se faire à partir du port de Calais ou dans sa direction, notamment au regard des capacités d'Eurotunnel qui affiche n'être qu'à 50 %.

Notre Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise se demande donc si Réseau ferré de France et surtout la Région Nord - Pas de Calais auront toujours les capacités de moderniser et électrifier la ligne ferroviaire Dunkerque-Calais, posant plus largement la question de l'armature ferroviaire de l'ensemble de la Côte d'Opale.

Notre Conseil continue également à soutenir le raccordement au Canal Seine-Nord Europe et les relèvements de ponts nécessaires.

Enfin, j'en terminerai avec une considération sur la question environnementale. J'ai bien entendu lors de votre présentation à Dunkerque le fait que la modélisation était aujourd'hui réalisée ; le problème est qu'on n'en a pas les résultats et qu'il nous paraît indispensable que les différentes variantes d'aménagement proposées puissent bénéficier du résultat des travaux de modélisation, d'attendre donc ces résultats pour pouvoir choisir des équipements qui en découlent, que ces études soient faites jusqu'à la côte belge et pas seulement jusqu'aux limites du Calais et que, enfin, elles tiennent compte - cela a également été dit - des dernières conclusions du GIEC qui seront affichées au prochain sommet de Copenhague.

En attendant, nous préconisons de veiller à ce que les mouvements sédimentaires n'accroissent pas l'ensablement de la zone d'attente des bateaux et du chenal d'axer au port Ouest de Dunkerque.

Si vous me permettez, je vais simplement vous lire la conclusion, et je me permettrai de lire *in extenso* : « *Notre Conseil estime nécessaire et légitime de préparer l'avenir de chacun des ports et du tunnel au mieux des capacités de développement et d'investissement de l'Union européenne, de l'État français, de la Région Nord - Pas de Calais, des collectivités locales et des organismes consulaires, en dépassant les différences de propriété des ports, de leur gouvernance, de leurs intérêts à court terme. À l'opposé de surinvestissements conjoncturels sans visibilité économique, le Conseil de développement durable de l'agglomération dunkerquoise souhaite disposer d'une vision coordonnée et cohérente du développement portuaire sur la façade Nord - Pas de Calais, révélant des démarches stratégiques ciblées de moyen et long termes de la part des investisseurs privés et publics.* »

Merci, Monsieur le Président.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur Blanc. Je suis sûr que vos déclarations vont susciter des réactions.

M. HENIN.- Si vous le voulez bien et, si je dis une bêtise, vous m'arrêtez, je vais résumer votre propos : « *nous donnons l'autorisation à Calais de se développer, pourvu qu'il reste petit et ne fasse pas d'ombre à Dunkerque* ».

Je le dis franchement, avec ce genre de propos, nous n'avancerons pas. Nous avons à construire une façade maritime littorale qui permette à chacun de pouvoir vivre dans les meilleures conditions en respectant les autres.

Sur le transmanche, comment accepter que la Région investisse dans une passerelle à Boulogne pour accueillir une compagnie qui travaille avec des marins extracommunautaires et des bateaux financés par une autre collectivité régionale qui viennent compenser le déficit ? Comment accepter que dans d'autres ports à côté du nôtre on mette en péril l'activité transmanche qui est la majeure partie de l'activité à Calais ?

Nous avons à travailler ensemble. Nous avons à travailler ensemble pour que le prix de la marchandise permette à chacun de vivre.

J'ai réalisé une intervention ; je ne pourrai pas la prononcer ce soir.

Il ne vient à l'idée de personne de critiquer le paiement du péage sur l'autoroute. Il est normal pour tout le monde que le coût de traversée, par le tunnel ou par les bateaux, soit le plus faible possible ; ce n'est pas économiquement juste et ce n'est pas non plus pourvoyeur de richesse pour une région et pourvoyeur de développement. Nous devons donc parler de développement commun ; oui, Dunkerque doit faire du container et doit se développer ; oui, Calais doit aussi pouvoir faire du container et se développer sans aller chercher les clients de Dunkerque ; oui, Boulogne doit pouvoir mener à bien un certain nombre de trafics mais sans remettre en péril la perspective de développement de Calais.

Nous voulons, pour demain, permettre aux clients du port de Calais de trouver leur compte mais nous voulons aussi pouvoir regarder l'avenir en pouvant y répondre. Je crois que ce n'est pas en bridant les développements des uns et des autres que nous apprendrons à travailler ensemble.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Y a-t-il dans la salle d'autres réactions, commentaires, questions ?

M. HULEUX.- Je suis président du Groupement des artisans pêcheurs. Monsieur vient de dire qu'il ne faut pas que les ferries gênent le chenal de Dunkerque mais il projette de mettre 40 éoliennes au long du chenal de Dunkerque ; cela ne va pas le gêner.

Je voudrais féliciter et remercier Madame le Maire pour son intervention sur Dunkerque. Je suis membre du Conseil portuaire depuis des années, depuis sa création peut-être. Être complémentaire de Dunkerque, oui, mais combien de trafics Dunkerque nous a piqués ? Encore les voitures dernièrement dont une partie est partie, BM est parti... Je ne vais pas énumérer les trafics...

On dit toujours qu'il faut être complémentaire de Dunkerque mais Dunkerque tire toutes les couvertures. Après, on dit : « *Il faut être complémentaire, on ne va pas se bouffer* » mais le résultat est là.

Lorsqu'on parle de Boulogne, Monsieur le Président de la Chambre oublie que les pâtes à papier ont été piquées par Boulogne ; c'était un très gros trafic à Calais et tout est parti à Boulogne. Je veux bien mais on dépouille petit à petit Calais de tous ses trafics et, ensuite, on dit : « *Calais est un bon, il faut être complémentaire et il ne faut pas mettre tel trafic qui peut nous gêner* » ; eux ne se gênent pas.

Je vais vous rappeler la construction du port à l'Est, parce qu'on n'en parle pas ou on cherche à l'oublier. Lorsque le quai Paul Devot était à 65 %, donc était déclaré quasiment en surcharge, il a fallu créer le port à l'Est, le bassin Henri-Ravisse. Je me rappelle qu'il y avait un ministre des transports, Michel Delebarre, qui était maire de Dunkerque, je pense, ou président de la Communauté urbaine, qui nous a fait toutes les misères pour faire le port, qui nous a rallongé le délai de quelques années, parce que Dunkerque allait mourir ; on allait faire le bassin Henri-Ravisse et Dunkerque allait mourir !

Pour commencer, puisque des Panamax devaient venir, il fallait un quai pour les Panamax ; c'était le quai Nord. Il fallait quasiment mesurer au mètre près les cargos qui venaient pour ne pas qu'il y ait 50 mètres supplémentaires, des fois que viendrait un cargo avec des marchandises destinées à Dunkerque. Le quai Est, qui est en enrochement - vous pouvez toujours contrôler ce que je dis -, qui a une passerelle d'hoverkraft, devait être à quai, mais le ministre a dit : « *Oh non, Calaisiens, je vous connais, vous risquez de mettre un cargo là ! Vous allez mettre de l'enrochement pour ne pas qu'il y ait un quai !* ».

Ensuite, pour le quai de services, cela a été une discussion à ne pas en finir, pour avoir un quai services, parce qu'il voulait de l'enrochement, pas de quai surtout. Le quai de services, il a fallu se

battre, prouver que des ferries, la nuit, devaient se déplacer pour libérer des passerelles, pour se mettre au quai de services ; il nous fallait un quai. Cela a été toute une histoire.

Quand on parle de complémentarité avec Dunkerque, excusez-moi mais cela me fait bondir. (*Applaudissements.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour votre témoignage, Monsieur.

M. DEMASSIEUX.- De Calais.

Monsieur le Président, quel beau geste de solidarité littorale vous venez nous amener ce soir ! Merci de cette démonstration que vous nous donnez !

Pour compléter les propos de Monsieur Huleux, je dirai simplement, par souci de vérité, que ce fameux quai, on l'appelle, à Calais, le « *quai Delebarre* ».

Ensuite, Monsieur le Président, j'ai tendance à me souvenir de mon grand-père qui me disait : « *Quand un Dunkerquois te propose une solidarité, fais attention, il va te dire : "donne-moi ta montre, je te donnerai l'heure"* ». (*Rires.*)

M. TENIERE-BUCHOT.- C'est méchant ! Y a-t-il d'autres réactions dans la salle ?

M. BOGAERT.- Je serai très bref. Je pensais que le débat était très constructif ; depuis le début, il l'a été. Je pense qu'on pourrait passer à autre chose maintenant et ne pas remuer le passé ; sinon, les boues sédimentaires vont se déplacer et ce n'est pas bon.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci de ce rappel à l'ordre, mais la parole est libre aussi.

Mme MARQUAILLE.- Simplement dire que ce débat, dans lequel nous replongeons et duquel, c'est vrai, nous étions très éloignés depuis toutes ces dernières réunions, c'est de cela dont il faut sortir.

Nous souhaitons vraiment, dans la région Nord - Pas de Calais, une façade maritime cohérente, avec des complémentarités, avec des spécificités, mais sans non plus qu'ici ou là, on se fasse des procès à chaque fois... Quand on construit une passerelle à Boulogne, quand on fait aussi du commerce à Calais, il faut cesser de prendre ombrage. Je crois que la complémentarité n'exclut pas aussi la diversité.

Je veux juste rappeler, pour illustrer ce propos, que nous pensions, tout le monde pensait, lorsqu'on a ouvert le tunnel, que le tunnel allait faire chuter le port de Calais. Ce n'est pas ce qui s'est produit. Au contraire, le tunnel a conforté l'activité portuaire de Calais lorsqu'il y a une offre quelque part.

L'enjeu global de ce projet, on l'a dit, c'est de s'adapter à la modernité, etc. et la vision globale de la région Nord - Pas de Calais, c'est d'avoir une façade littorale performante avec une offre qui fait que quand on va venir sur la façade littorale du Nord - Pas de Calais, on va trouver beaucoup de transport de voyageurs à Calais mais aussi du transport de marchandises, quand on va aller à Boulogne, on va traiter le problème de la pêche mais on va aussi trouver un peu de transmanche, quand on va aller à Dunkerque, on va faire du commerce mais il y a aussi du transmanche, plus le tunnel. Je pense que cette offre multiple, complémentaire mais diverse, c'est ce qui va faire l'attractivité de la façade littorale Nord - Pas de Calais et cela va de pair, bien sûr, avec tous les grands projets de la Région Nord - Pas de Calais que vous retrouvez dans le schéma régional des transports.

Je le redis encore une fois, on l'a dit de multiples fois, la desserte ferroviaire des ports, des trois ports - Dunkerque n'a pas été oublié, bien qu'il ne soit pas un port de compétence régionale et soit resté un port autonome -, le développement du fluvial, la compétence récente prise par la Région sur

les ports intérieurs, le projet Seine-Nord Europe sont des projets qui ont pour but de faire de la région Nord - Pas de Calais une grande plate-forme logistique à l'échelle européenne. Tous ces projets, il faut les voir et les penser de façon cohérente, il faut les penser en synergie les uns avec les autres. Je pense vraiment qu'il faut arrêter d'espionner ce que va faire un port qui pourrait faire de l'ombre à l'autre, parce que l'expérience du tunnel montre que ce n'est pas cela qui se produit.

Quand il y a une diversité de propositions, une diversité d'offres, qui est faite sur un territoire, cela développe globalement l'attractivité de tout le territoire et je pense que c'est ainsi qu'il faut penser les choses.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Avant de donner la parole pour ses réactions à Monsieur Blanc, je crois que Monsieur le président Puissesseau m'a fait un signe tout à l'heure me disant qu'il souhaitait intervenir.

M. PUISSESSEAU.- Ce sera très rapide. Lorsque nous avons travaillé sur le projet Calais Port 2015, vous pensez bien que j'ai pris certaines précautions. L'une d'entre elles a été de rencontrer Michel Delebarre. Je suis très surpris de vos propos en tant que Dunkerquois car ils ne cadrent pas du tout avec les propos de votre Maire. Il a employé un terme qui prouve que les esprits sur cette Côte d'Opale commencent à évoluer, et je crois que Calais a montré l'exemple, sur toute la façade littorale, au point de vue consulaire et au point de vue portuaire. Il m'a simplement dit : « *pour l'avenir, il va y avoir un port et trois sites* ».

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Monsieur Blanc, vous avez été tout à fait mis en cause. Un débat est fait aussi de controverses, donc c'est tout à fait normal et il est tout à fait naturel que vous puissiez répondre.

M. BLANC.- Merci, Monsieur le Président. Je serai très bref... Un port, trois sites, j'imagine que le Conseil de développement de l'agglomération dunkerquoise serait parfaitement preneur ; c'est l'esprit de notre contribution, Monsieur le Président, aucune difficulté. Je prends tout à fait bonne note de ce que Madame la Vice-présidente du Conseil régional a indiqué et je partage ce point de vue.

Je dis et je redis, parce que je l'ai dit tout à l'heure, je l'ai même lu, qu'il nous paraissait totalement légitime que le port de Calais, avec Calais 2015, vise la modernisation, le développement, la sécurisation du trafic transmanche et je ne pense pas avoir dit autre chose, donc je le redis.

En ce qui concerne la question de l'éventuel ensablement du chenal d'accès de Dunkerque, ce n'était pas à propos des ferries ; c'est à propos des conséquences que peuvent avoir sur la circulation des sédiments d'éventuels nouveaux travaux d'endiguement, c'est tout ; il suffit d'avoir les résultats des modélisations en cours.

Je voulais également redire que nous estimons que l'appel à l'optimisation des capacités et des investissements est valable pour tout le monde, à commencer par le port de Dunkerque.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Nous allons maintenant passer à un autre sujet, le tourisme, avec deux interventions. La première, de l'Office de tourisme intercommunal, cahier n° 18, sera présentée par Monsieur Grenat. Il sera suivi des Plaisanciers de Calais, cahier n° 19. Puis nous donnerons la parole à Monsieur Huleux, qui nous parlera de la pêche, bien entendu. Tout à la fin, il y aura la SNCF qui nous a rejoints et qui terminera ce tour d'horizon.

Monsieur Grenat, vous avez la parole.

M. GRENAT.- Je vais être assez bref puisque je pense qu'au cours des différents débats, le tourisme a été abordé sous toutes ses formes.

Le Port 2015, ce n'est pas une ambition simplement pour le fret, c'est aussi une ambition pour l'homme. Dans le cahier d'acteur que nous venons de déposer, nous parlons de liaison entre le port et la ville de Calais, mais pas qu'avec la ville de Calais - Madame Bouchart l'a abordé tout à l'heure -, des liaisons aussi en site propre entre le port, Coquelles et sa Cité Europe, Eurotunnel, la gare de Calais Fréthun et je n'oublie pas les projets calaisiens qui sont le projet d'excellence territoriale et le centre-ville de Calais.

Je dis que c'est une ambition aussi pour les hommes parce qu'il faut profiter de ces travaux pour retenir un certain nombre de personnes, pour pouvoir alimenter l'hôtellerie, la restauration, mais aussi alimenter une industrie - que je ne dirai pas qu'hôtelière - de préparation avec un quai de croisière, en ayant Calais, ville non pas qu'étape mais ville de départ et peut-être même d'arrivée, par rapport à des destinations nordiques, puisque cela devient très à la mode.

Port 2015, nous sommes d'accord avec, nous voulons son développement.

Pour conclure, je resterai bref parce que tout le monde a abordé ces sujets, je vais vous donner les conclusions de ce cahier d'acteur : au lieu du « *via Calais* », on voudrait que cela se transforme en « *viens à Calais* ». Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vous remercie. Cette très courte présentation, dont je vous remercie parce qu'elle permet de rattraper un peu le retard accumulé mais donne une très bonne idée de votre cahier d'acteur, suscite-t-elle des questions, réactions, propositions ? (*Aucune.*)

Tout le monde a l'air d'être d'accord avec vous. Madame Bouchart ou Madame Marquaille ?

Mme BOUCHART.- Je voudrais ajouter quelque chose au niveau du tourisme, et c'est important de l'enregistrer, pour bien avoir en tête la politique touristique que nous voulons développer.

Pour cela, il ne faut pas être petit esprit mais grand esprit et avoir cette vision globale, et pas du petit territoire Dunkerque, Calais ou Boulogne, de la façade maritime et bien au-delà, pour que chacun puisse bénéficier de l'attractivité de ce nouveau port.

C'est aussi un message que je passe à nos amis dunkerquois qui, de temps en temps, ont du mal à ouvrir leurs esprits et tournent un peu en rond sur leur territoire uniquement.

Au niveau touristique, c'est important, parce que dans les orientations du port, il va y avoir une stratégie aussi de développement par rapport à l'ensemble des sites touristiques qui existent dans la façade littorale et pas simplement à Calais. Il est bien évident que des aménagements nouveaux seront faits pour éviter de jeter les touristes vers Lille ou Paris, j'en suis désolée pour eux ; tout sera fait pour que l'on puisse garder les touristes sur l'ensemble de la façade littorale et à Calais en particulier.

S'il vous plaît, dépassez ce petit débat et devenez un peu responsables et solidaires d'un territoire.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Monsieur, vous avez peut-être une réaction à donner...

M. GRENAT.- Aucune réaction ; je vais dans le même sens.

J'ai peut-être oublié de vous dire, dans les infrastructures possibles, pensez à une desserte TGV ferroviaire, parce qu'on n'a pas trop pensé au niveau de la SNCF ou des réseaux ferrés aux personnes ; on pense surtout au fret. Il n'y a pas que le fret, il y a aussi les liaisons qui peuvent permettre un développement piétonnier du transmanche qu'il ne faut surtout pas abandonner.

La dernière des choses du cahier d'acteur que je ne vous avais pas dite : la création d'un accueil personnalisé par une structure bien précise qui vante l'intégralité du pays. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur Grenat. Je vais maintenant demander à Monsieur Boitard de nous dire le contenu du cahier d'acteur n° 19 qui porte sur la plaisance, les plaisanciers calaisiens.

M. BOITARD.- Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, je suis délégué de la plaisance au Conseil portuaire de Calais.

La plaisance, actuellement, se situe dans le bassin Ouest, que tout le monde connaît. Ce bassin a été aménagé récemment, il y a cinq ans, par la Chambre de commerce et d'industrie qui a créé de nouveaux appontements.

Malgré tout, il présente un certain nombre d'inconvénients au niveau de ses quais et de sa porte d'accès en particulier et présente aussi un inconvénient inhérent au fait que nous empruntons le même chenal que les ferries et qu'un chenal comme celui-là est très encombré. Fort heureusement, on arrive à se glisser entre les ferries mais cela limite quand même ; la circulation est parfois délicate et pourrait même être dangereuse si cela n'était pas bien organisé.

Il y a actuellement 262 places, il y en a 30 pour des visiteurs et 45 au bassin du Paradis. Il pourra être agrandi de 80 places environ parce que les écoles de voile sont parties à la Gravière de Sangatte. Or il faut le savoir, le seuil de rentabilité économique d'un bassin de plaisance est de 500 places ; nous sommes loin de ce seuil de rentabilité économique.

Calais est très bien situé et, on peut le dire, était très bien fréquenté dans le temps par les Belges, les Allemands, les Hollandais et les Anglais. Nous sommes dans la route de migration des vacances ; cela descend vers la Bretagne et la Cornouailles au printemps et cela remonte dans l'autre sens en septembre. Les Anglais, en revanche, étaient quotidiens de venir régulièrement sur Calais ; je dis bien « *étaient* » parce que nous sommes passés de 6 236 nuitées en 2003 à 2 665 nuitées, avec une perte brutale dans les trois dernières années.

Beaucoup de choses autres que la difficulté du bassin et autres ont à voir dans cette affaire. Il y a aussi, malgré tout, la crise économique qui frappe durement les Anglais au point de vue du change.

Comment voir la plaisance avec Calais Port 2015 ? Pour nous, c'est une opportunité unique de développement de la plaisance, d'abord par le dessin même du port avec sa double entrée ; il est clair que si on a une double entrée, on a la possibilité de sérier les trafics.

Ensuite, il est vrai aussi que les bassins vont certainement être réorganisés. À partir du moment où on fait une réorganisation des bassins, on peut concevoir que ce qui est traité en marine marchande actuellement ou en vrac actuellement dans le bassin Carnot puisse être transféré sur le bassin Ravisse et, à ce moment-là, dégager une possibilité d'occupation du bassin Carnot par la plaisance.

Il nous semble qu'il est indispensable que ces études soient faites de manière à envisager ce développement de la plaisance sur Calais. Il est indispensable que ce soit fait aussi parce que nous manquons d'une zone d'activité liée à la plaisance. On n'est pas capable de réparer un bateau sur Calais pour l'instant, on n'est pas capable d'avoir un voilier, on n'est pas capable d'avoir des motoristes ou des diésélistes suffisants et compétents. Vous me direz qu'ils n'ont pas de raison de venir puisque nous ne sommes pas très nombreux. Il suffirait que nous augmentions notre nombre pour développer ces activités. Il faut quand même bien vous dire que ce sont des activités qui génèrent pas mal d'emplois induits.

Par ailleurs, vous pouvez vous rendre compte que les plaisanciers sont tous des piétons ; ils ne polluent pas. Quand ils sont à terre, ils n'ont pas d'auto, pas de moto, rien du tout, ils vont à pied dans les zones pour les restaurants, pour les bars, pour leurs courses qui sont les plus proches ; ce serait le centre-ville de Calais par le fond du Carnot et ce serait Calais Nord par le bassin Ouest.

La ville de Calais serait donc la première bénéficiaire d'un tel développement. Je ne dis pas que c'est possible tout de suite ; je dis simplement que ce serait à envisager et pas à perpète, parce qu'en tout état de cause, plusieurs étapes successives peuvent être mises au point.

La plaisance à Calais a aussi un autre élément... Vous savez que, dans le temps, nous avions beaucoup plus de bateaux qui passaient par le Carnot pour ensuite aller dans les canaux et descendre jusqu'en Méditerranée. Actuellement, cela n'existe plus beaucoup. Nous pensons en revanche que si nous réactualisons ce type de navigation, ce serait un facteur de développement de l'arrière-pays. La navigation fluviale est extrêmement peu développée pour l'instant. Or nous nous y prêtons particulièrement. Pour cela, il faut prévoir les infrastructures, des infrastructures d'attente, des infrastructures permettant aux plaisanciers de démâter, de se préparer, de passer sous les ponts et de passer dans le bassin d'évitage qui est d'ailleurs équipé, de s'enfiler vers Saint-Omer et de rejoindre par les canaux la Méditerranée. Je vous signale qu'il faut un mois à la vitesse de 5 nœuds.

Que souhaitons-nous par rapport à Calais Port 2015 ? Les plaisanciers calaisiens souhaitent qu'un plan complet de restructuration du port de plaisance de Calais soit intégré au projet Calais Port 2015 pour une bonne cohabitation entre le trafic transmanche, la marine marchande et la navigation de plaisance, de manière à ce que nous soyons partie prenante du plan Calais Port 2015. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Y a-t-il des réactions ?

M. HENIN.- Je suis député au Parlement européen. Je vais conforter ce que vous avez dit pour toutes les raisons que vous avez données.

Compte tenu de l'engouement des Français et de nombreux Européens pour la plaisance, même pas démenti par la crise, compte tenu du temps nécessaire pour obtenir un anneau dans l'un ou l'autre des ports, compte tenu du peu d'espace disponible dans les ports à 100 kilomètres à la ronde, pour accroître de manière conséquente le nombre de places disponibles, il me paraît judicieux de repenser l'emplacement prévu pour cette activité.

Les travaux dans la zone prévue pouvant se révéler particulièrement coûteux et problématiques pour la zone, il serait bon de réfléchir, d'innover, d'être visionnaire pour construire, au-delà du port et sans gêne aucune pour le trafic ferries, un véritable lieu dédié à la plaisance et au nautisme, un double port, humide et sec, pour une capacité lourde (1 500 à 2 000 anneaux), le stockage à sec de plusieurs centaines d'unités. Les terrains existent, l'emplacement peut être relié au centre-ville par le même transport qui servirait le terminal ferries.

Ainsi, de spectateurs, nous deviendrions acteurs, nous conforterions l'emploi de tous les salariés du secteur portuaire qui sont déjà en grande partie polyvalents, nous permettrions aux entreprises spécialisées dans la réparation navale d'accéder à une nouvelle clientèle, nous permettrions l'implantation de nouvelles entreprises de spécialité dans le nautisme.

Des visites dans d'autres régions et d'autres pays permettraient à chacun de se rendre compte qu'il y a un véritable avenir pour cette activité.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. D'autres réactions, propositions sur la plaisance et le port plaisancier ?

M. YARD.- Juste pour rappeler qu'il existe déjà quelques anneaux dans le bassin plaisance Rivière, qui sont malheureusement sous-exploités. Il serait relié au bassin Carnot.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci.

Mme MARQUAILLE.- Simplement dire que ces sujets de la plaisance ont longuement été évoqués ; il y a eu deux conseils portuaires récemment, à la fois à Boulogne et à Calais, et ce sujet de la plaisance a été longuement évoqué, aussi bien à Calais qu'à Boulogne.

Je pense que le projet Calais 2015 est une opportunité pour la plaisance. Le président de Région, Daniel Percheron, au cours du Conseil portuaire de Calais, a évoqué - il l'a fait aussi à Boulogne d'ailleurs - l'opportunité de développer un schéma opérationnel dans lequel, forcément, la plaisance pourrait trouver toute sa place. Il y a, vous l'avez dit les uns et les autres, des espaces possibles pour développer la plaisance.

C'est vrai qu'il y a des questions de sécurité à régler dans le chenal d'accès...

Ce schéma directeur et le projet Calais 2015 pourraient être une opportunité pour rechercher le développement de la plaisance et pour régler tous les problèmes à traiter, en particulier les problèmes de sécurité des circulations des grands bateaux.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Madame Bouchart ?

Mme BOUCHART.- Je vais intervenir en tant que maire et vice-présidente du développement économique de Cap Calaisis pour vous confirmer, et nous l'avons déjà dit, notre soutien au développement de la plaisance tant attendu depuis tellement d'années.

Concrètement, nous avons démarré, à travers l'étude sur l'excellence territoriale, bien au-delà du périmètre, la faisabilité de l'augmentation des anneaux. Nous sommes aujourd'hui dans du concret ; nous sommes des visionnaires mais nous avançons et nous faisons concrètement les choses, au-delà des discours. C'est un discours aujourd'hui qui, au-delà des mots, se veut concret. Nous avons démarré, et on vous l'a signifié à plusieurs reprises.

Ensuite, je dirai qu'il ne suffit que de trouver les financements. Il suffit de voir au niveau de la plaisance qui va supporter et maintenir le projet : le Port, la Région, la Ville, l'Agglomération ? Pourquoi pas une SEM à mettre en place ? Je pense que c'est un bon partenariat et cela aurait l'avantage d'amener l'ensemble des soutiens financiers puisque je ne pense pas qu'un seul partenaire soit en capacité d'avancer dans ce domaine. Nous en sommes à cette ébauche.

Nous sommes d'accord avec vous aussi... Puisque Calais est une ville d'eau, il faut qu'on récupère cet espace pour pouvoir bénéficier de l'ensemble de nos canaux. Un petit indicateur à l'occasion de l'inauguration de la Cité internationale de la dentelle ; nous n'avons pas baptisé le quai « *Calais port dentelle* » par hasard ; nous avançons aussi concrètement dans ce domaine.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Monsieur Boitard, souhaitez-vous réagir à ce qui a été dit ou êtes-vous d'accord sur tout cela ?

M. BOITARD.- Je suis d'accord.

M. TENIERE-BUCHOT.- Monsieur Huleux, cela va être à vous d'intervenir sur la pêche, mais vous vouliez intervenir sur ce qu'a dit Monsieur Boitard ?

M. HULEUX.- Je suis d'accord avec M. Boitard sur tout ce qui s'est dit, mais je pense que l'expansion de la plaisance ne se fera jamais. Il faut bien voir les choses en face. Nous sommes habitués au port de Calais et il le sait très bien.

Combien de minutes met un voilier qui s'en va du bassin Ouest pour arriver au bout des jetées ? Avec le nouveau port, avec les ferries qui seront deux fois plus grands et qui se croiseront toujours dans le même chenal... On ne parle pas du chenal mais il ne sera pas agrandi ; c'est comme si on agrandissait une salle avec du public et qu'on laissait toujours le couloir ; ce qui est en train de se faire est exactement pareil.

La plaisance, c'est malheureux mais il le sait très bien, ne pourra pas se développer parce que c'est déjà une gêne... On l'entend sur la VHF, partout, un voilier se trouve au milieu du port, toutes les 10 ou 15 minutes, il y a un mouvement de ferry ; malheureusement, le voilier ne va pas à la vitesse du ferry et ce sont des coups de corne ou de klaxon que ceux qui habitent au port entendent à longueur de journée parce que le voilier gêne.

Il n'y a que 100 ou 200 bateaux ; imaginez le jour où il y en aura 1 000 comment cela va être !

Il ne faut pas se voiler la face, si 2015 se fait, malheureusement la plaisance ne pourra pas se développer.

M. TENIERE-BUCHOT.- On enregistre cette vision un peu sinistre. Monsieur Boitard, vous souhaitez peut-être réagir ?

M. BOITARD.- Je ne peux pas laisser Monsieur Huleux nous déclarer cela ; c'est comme si je lui disais que la pêche, demain, n'existera plus à Calais parce que de toute façon il n'y aura plus de place pour les bateaux de pêche. Ce n'est pas ce que je dis de toute façon.

D'abord ce n'est pas vrai, je pense sincèrement que l'on peut développer la plaisance, contrairement à ce que vous dites. Vous dites que je sais très bien qu'on ne peut pas la développer ; je n'ai jamais défendu des opinions auxquelles je ne croyais pas. Il est donc clair que je pense que cela peut se développer.

Dans quelle proportion ? Peut-être pas 1 000 bateaux... C'est là qu'est le vrai débat et c'est pour cela que je réclame un schéma directeur, une étude, qui intègre la plaisance, quel que soit l'endroit où on la développe. Monsieur Hénin a parlé d'un endroit qui soit plus extérieur avec une liaison ; pourquoi pas, mais quelle que soit la manière dont c'est développé, qu'au moins ce soit étudié et incorporé à l'étude générale. Je n'en demande pas plus pour l'instant.

J'ai suggéré que cela puisse se faire au Carnot parce que j'ai souvent vu, à Saint-Malo, à La Rochelle, des ports anciens récupérer un certain nombre de bassins plus ou moins bien adaptés par rapport à leur ancien trafic et, à partir de ce moment-là, faire en sorte qu'au centre de ville ou proche de la ville, les choses se développent au niveau de la plaisance qui amène énormément de valeur ajoutée touristique sur le très proche ; c'est vrai, les plaisanciers sont des piétons, il faut le savoir ; je n'ai jamais vu un plaisancier sortir une voiture d'un voilier de 11 mètres !

Dans ces domaines, nous pouvons amener quelque chose.

Alors, Monsieur Huleux, peut-être l'avenir vous donnera-t-il raison, je n'en sais rien, mais, pour l'instant, je demande que cette étude soit intégrée à l'ensemble et que l'on puisse quand même voir de quelle manière les choses peuvent se développer.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur Boitard. Monsieur Huleux, vous avez préparé votre propre transition puisqu'on va maintenant parler d'un cahier d'acteur dont je vais vous demander de venir dire quelques mots à son sujet. Ce cahier d'acteur est sous presse, il portera le n° 29 et s'intitule « *pêcheurs de Calais* ».

M. HULEUX.- Mesdames, Monsieur le Président, les pêcheurs aussi vont disparaître ; je n'ai pas d'illusion là-dessus. Il n'y a déjà pas de place dans le port... (*Rires.*)

Je vais faire l'historique de la pêche, pour rappeler à certains qu'on est là.

La pêche à Calais en 2009 : La pêche artisanale de Calais est composée de neuf fileyeurs armés pour la plupart de quatre à cinq hommes d'équipage, ce qui fait vivre directement 55 familles avec les emplois à terre. Sachant que, sur la moyenne nationale, l'emploi de marin fait vivre trois personnes directement et indirectement, la pêche calaisienne représente 220 personnes.

Notre matériel de pêche a été élaboré, calibré, pour permettre de pêcher des poissons de taille marchande sans déchet ou rejet selon les normes françaises ou européennes. Chaque matériel (filet) a un maillage bien spécifique selon les espèces recherchées (soles, turbots, carrelets, cabillauds, etc.). Pour une pêche responsable et afin de préserver la ressource, la pêcherie calaisienne a signé avec notre organisation de producteurs le contrat bleu, ce qui implique la diminution de 10 % de nos filets ; pour éviter la pollution plastique ou autre, nous sommes engagés à ramener tout déchet à terre.

Nos zones s'étendent de Dunkerque à Dieppe ; pour certains, cela s'étend de nos côtes calaisiennes à la limite des eaux anglaises. Nous travaillons sur les bancs Varne - Ruyttenham - Dick, etc. Nos lieux de pêche de la côte sont : Wissant, Blanc-Nez, Sangatte, Blériot, Calais, Waldam, etc. Les zones de Blériot, Calais, l'amont de Calais sont des zones où nous travaillons lorsque le poisson se trouve à terre pour les espèces comme le carrelet, la limande, la sole, le cabillaud... À d'autres moments, ces mêmes zones sont travaillées comme zones de repli, c'est-à-dire lorsqu'il fait mauvais temps ou pendant les grandes marées.

Toutes ces zones à terre se trouvent dans la zone officielle qui est dénommée « 7D », c'est-à-dire une zone qui a du quota toute l'année. Passée la balise de Waldam, la zone est dénommée « 4C » ; ici, le quota est faible. Ceci est un léger résumé de notre travail, des zones et des familles de la pêche.

Calais Port 2015, quai Paul Devot et port à l'Est Henri-Ravisse :

À l'époque, le chômage était de 12 à 13 % et, avec la construction du port à l'Est, la diminution du chômage avec la création de nouveaux trafics nous avait été promise.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Le trafic du port à l'Est a disparu. Le trafic des cadres* (*il est écrit : « caches » sur le document*) promis n'a jamais existé. Les catamarans ont disparu ! Les cargos dont les trafics divers se font rares et d'autres n'ont pas vu le jour !

Le trafic de voitures est en forte diminution (prêt à disparaître) ! Le trafic de câble est en diminution ! La maintenance IFA 2000 n'a pas vu le jour ! Le trafic de remorques neuves/caravanes non plus ! Où sont les bateaux de croisière ? Etc.

Les responsables ont-ils tous joué le jeu ? Se sont-ils battus pour amener du nouveau ou rattraper les trafics perdus ?

Pour Calais Port 2015, nous entendons parler de nouveaux trafics de croisière, de chômage en baisse, mais cela a déjà été promis lors de la construction du port à l'Est et rien de tout cela n'a vu le jour !

La pêche calaisienne se demande s'il n'y a pas d'autres solutions à exploiter avant de nous faire perdre une fois de plus plusieurs zones de pêche.

Calais Port 2015, le banc de la CA 10 : Depuis des années, le banc de la rade de Calais dénommé « CA 10 », correspondant à la bouée qui se trouve en face du port de Calais, était stationnaire. Avec les travaux d'agrandissement du port de Calais, le déplacement de la nouvelle jetée, ce banc de sable ne fait maintenant que de se déplacer ! En effet, actuellement, lors de certaines marées, nous perdons deux heures, nous ne pouvons plus passer sur ce banc pour rentrer au port, ce qui nous oblige à faire un détour de plus d'une heure de navigation par la bouée CA 8, à l'Ouest de la 10, ce qui signifie pour nous une heure de travail perdue et plus de consommation de gasoil ! Actuellement, ce banc de sable se déplace rapidement, nous pouvons l'évaluer de 20 à 50 mètres par an vers la côte, d'où le déplacement du point de rejet des effluents Tioxide.

Que va-t-il se passer avec la nouvelle digue ? Comment va-t-il évoluer ? Faudra-t-il draguer en permanence ?

Calais Port 2015, dragages et rejets : Le projet de Calais Port 2015 est catastrophique pour la pêche calaisienne avec l'emprise de 150 hectares sur la zone 7D, car la zone de l'amont de Calais représente une part importante sur le chiffre d'affaires des bateaux. Cette zone à l'abri des vents dominants ouest-sud-ouest nous permet de travailler pendant les grandes marées ainsi qu'en cas de mauvais temps (jusqu'à force 7) lorsque les soles se trouvent à terre !

D'autre part nous craignons que le dragage des sédiments de cette zone ne pollue d'autres lieux de pêche ; le dragage va rechercher les pollutions d'anciennes usines telles que les pâtes à papier - Tioxide, etc. Ce ne seront plus 150 hectares mais 300 que l'on prendra à la pêche calaisienne.

Une analyse en profondeur des sédiments serait bien utile !

Calais Port 2015, l'aval de Calais Blériot : L'inquiétude des marins pêcheurs de Calais travaillant près des côtes allant de Blériot à Calais se justifie par la crainte d'un arrêté interdisant la pose de nos filets afin de sécuriser la navigation des ferries qui longeraient (compte tenu de leur taille) notre lieu de pêche et, par conséquent, celle qui nous permet de rentrer dans le port 2015.

Calais Port 2015, question sur l'histoire : Le projet de Calais Port 2015 occupera tout l'amont de Calais, cette zone que nous connaissons bien a été, dans l'histoire, le lieu du combat de la marine anglaise et espagnole de l'invincible Armada. Dans cette zone, des bateaux ont coulé, dont au moins un galion espagnol, puisque des vestiges ont été remontés. Que vont faire les autorités à ce sujet, sachant que l'État espagnol recherche les vestiges des combats de l'invincible Armada ? Que va-t-il advenir des vestiges retrouvés ? Est-ce que ce sera comme la construction de la nouvelle jetée où nous avons dû intervenir à plusieurs reprises au niveau ministériel car des objets comme des armes, canon... ont été retrouvés et ont été transportés en dehors de la France ?

Calais Port 2015, demande de la pêche calaisienne : Si le projet de Calais Port 2015 se fait, la pêche calaisienne demande :

- que toutes les analyses soient faites avant tout rejet de sédiment ;
- que nous ayons des garanties de non-pollution sur d'autres lieux de pêche ;
- des garanties que les fonds sur les zones de rejet ne soient pas changés ;
- qu'une étude soit faite sur le banc de sable CA 10 afin de ne plus détourner la route des navires de pêche ;
- qu'il y ait un échange équivalent de la perte de zone 7D dans la zone 4C car la pêche ne doit pas subir les conséquences de Calais Port 2015.

M. TENIERE-BUCHOT.- Avez-vous terminé, Monsieur ? (*M. Huleux acquiesce.*)

Merci beaucoup. Toutes ces remarques suscitent-elles dans l'auditoire des réactions ou commentaires ? Pas trop... Il faut dire qu'il se fait tard, mais c'est mon devoir de poser ce genre de question. Et du côté du maître d'ouvrage ?

Mme MARQUAILLE.- Pour tous les aspects sédimentaires évoqués par Monsieur Huleux, je pense qu'on est dans une zone qui, naturellement, est une zone où il y a beaucoup de turbulences sédimentaires déjà actuellement et le projet Calais 2015 n'y est là pour rien.

Au contraire, mais cela a déjà été dit et je le redis simplement rapidement, des études sédimentaires très précises ont été faites pour évaluer les mouvements qui seraient induits par la nouvelle digue. Je vous invite à vous référer à ce qui a déjà été développé très longuement par le cabinet Sogreah à Dunkerque.

Pour ce qui est des zones de pêche, je pense qu'il n'appartient pas au maître d'ouvrage du port de Calais 2015 de définir, si le projet se réalise, quelles sont les zones de pêche qui vous seront dévolues ; je pense que c'est ailleurs que ceci se fait, au niveau européen en particulier.

M. TENIERE-BUCHOT.- Monsieur Huleux, avez-vous une réaction ?

M. HULEUX.- Madame, il faut intervenir au niveau européen parce que cette zone est très importante et que nous allons perdre une autre zone par la pollution de toutes les usines qui ont rejeté pendant des dizaines d'années à ces endroits, nous allons remuer tout cela et rejeter en mer.

Nous n'avons pas les moyens de faire des études comme certains qui sont intervenus avant moi ; nous, c'est du vécu, Madame, nous le vivons, nous connaissons les fonds ! Je peux vous amener partout et vous dire ce qu'il y a à tel endroit ; c'est du vécu.

Nous avons vécu aussi la démolition de la jetée. On nous a dit qu'on ramenait les gros morceaux à terre et qu'on jetait le restant à la mer après tri, surveillance, etc. On nous a jeté des blocs de béton sur nos lieux de pêche de plusieurs tonnes ; voilà le résultat !

L'ancienne jetée était construite sur des matelas de paille parce qu'ils faisaient cela dans le temps, du bois assez résistant ; la preuve, 100 ans après, ce bois était encore là. On a jeté cela et pendant des années, nous l'avons repêché dans nos filets.

On va redémonter et rejeter en mer !

Pour rejoindre Monsieur Boitard, oui, la pêche va disparaître, je suis au courant, nous allons disparaître, parce qu'on ne peut plus supporter cela.

Mme MARQUAILLE.- Ce projet, dans son élaboration, a tenu compte des leçons du passé et je crois vraiment que les études sédimentaires qui ont été faites sont des études pointues. En tout cas, la volonté que nous avons en construisant ce projet est de faire en sorte que cela ne se produise pas de cette façon. En particulier, il est prévu que les sédiments qui seront extraits de la mer soient utilisés pour les nouvelles constructions, avec un minimum...

Plusieurs projets ont été présentés par Monsieur Puissesseau il y a deux ou trois séances et le projet choisi est le moins perturbant. Il s'agit, encore une fois, de concilier toutes les activités et l'activité majeure qui est celle du port de Calais qui est l'activité du transmanche, le développement économique de toute une région, tout en faisant tout ce qu'il faut pour préserver toutes les activités, y compris celle de la pêche, Monsieur Huleux.

M. HULEUX.- Je voudrais bien vous croire, Madame, mais, j'insiste, lors du déplacement de la jetée pour faire le bassin Henri-Ravisse, des cabinets d'études m'ont certifié que cela aurait été, ils m'ont amené en Hollande dans un bassin pour me faire voir comment cela allait se passer. Résultat : la jetée, un trou s'est formé de l'amont et cela a empiété sur un lieu de pêche et le service maritime qui est derrière moi, à l'époque, a rejeté des centaines de tonnes de cailloux sur nos lieux de pêche ; il y avait transformation du fond et au lieu d'avoir du sable, on s'est retrouvé avec des tonnes de cailloux, Madame, et pourtant on avait essayé de me démontrer le contraire.

Je voudrais bien vous croire mais la réalité est celle-là. Je vous ai dit au départ que nous n'avions pas l'argent pour faire les études, mais c'est du vécu.

M. TENIERE-BUCHOT.- Je vais cesser là parce que je crois qu'on a bien enregistré les deux positions ; il y a une controverse, c'est clair. L'essentiel est de bien noter les différences que vous avez dans vos positions respectives...

Nous attendons votre cahier d'acteur, qui porte le n° 29, qui est sous presse ; cela ne restera pas sans suite. Madame Bouchart veut ajouter quelque chose...

Mme BOUCHART.- C'est une réponse complémentaire à vos interrogations, Monsieur Huleux, pas sur votre activité. Vous savez que nous y sommes tous attachés et je ne pense pas que

délibérément il y ait une stratégie pour vous voir disparaître ; nous sommes trop attachés à vous et à votre environnement. Les choses viennent d'être dites par le Président ; cela va donc être ajouté.

Il m'est indiqué que les services d'archéologie ont été saisis et que ce sont eux qui vont prescrire les recherches à effectuer avant les travaux pour ne pas perdre les vestiges maritimes. Ce n'est peut-être pas une réponse pour vous mais, en tous les cas, c'est l'indicateur qui est donné par le maître d'ouvrage.

En quelques mots, par rapport à votre intervention, Monsieur Huleux, qu'est-ce qui a été fait pour retenir la population à Calais depuis 30 ans ? Rien. J'entends bien qu'il y a eu des travaux dans le port ; il n'empêche que dans la commune de Calais, rien n'a été fait pour retenir les touristes, retenir les cadres, mettre en valeur notre patrimoine, attirer des nouveaux marchés. Il y a eu deux mondes qui se sont ignorés pendant plusieurs années et qui ont, de fait, amené la situation dans laquelle on est aujourd'hui : 15 % de chômeurs, une population qui part, un patrimoine qui commence seulement à être rénové.

Nous avons un chantier de Calais Port 2015 ouvert à Calais dans tous les domaines ; le vôtre aussi puisque vous pourrez aussi bénéficier de cette nouvelle attractivité touristique. C'est un message fort que je fais passer, que ce soit au niveau de l'environnement, que ce soit au niveau de l'urbanisme, que ce soit au niveau du développement économique, que ce soit au niveau des nouveaux embranchements, des liens de transport nouveaux, le jeu est ouvert sur tous les chantiers de Calais.

J'espère que ce sera pour vous un message porteur d'espoir et j'espère que pour Calais, le Calaisis et aussi la façade littorale, qui mérite aussi de bénéficier de cette attractivité, ce sera un message fort qui sera entendu.

M. HULEUX.- Madame le Maire, je suis entièrement d'accord avec vous. En tant que Calaisien, je ne peux qu'adhérer à ce que vous venez de dire mais, vous savez, d'après les échos que j'ai, et je suis dans le monde maritime, la compagnie P&O va faire des navires plus grands, donc de plus grande capacité, ce qui veut dire, s'ils ont actuellement quatre ou cinq navires, qu'ils mettront deux ou trois navires et en supprimeront deux ou trois, pour SeaFrance, actuellement, on parle de deux ou trois navires supprimés et on va augmenter le nombre de passerelles, avec des passerelles beaucoup plus grandes, pour des navires d'une certaine compagnie.

Je veux bien vous croire, Madame, sur l'expansion du port, quand on nous dit qu'on va agrandir le port et que 2015 amènera vraiment tout pour Calais mais je me pose la question, s'il n'y a pas d'autres compagnies extérieures à SeaFrance et P&O qui s'amènent à Calais, il n'y aura rien de plus que ce qu'il y a actuellement.

M. TENIERE-BUCHOT.- On enregistre ces deux positions. Merci beaucoup, Monsieur Huleux.

De toute façon, tout cela est bien marqué et pourra donner lieu à des suites et, j'espère, des solutions. Il restait une intervention ; allez-y, car nous allons changer de sujet complètement !

M. BOITARD.- Très brève... Je ne peux pas laisser dire à Monsieur Huleux que j'ai dit que la pêche allait disparaître ; c'était une boutade. Je tiens aussi à ce que la pêche reste ; c'est également un élément extrêmement attractif pour le tourisme de la ville.

C'était pour répondre au fait de me dire que la plaisance ne risquait pas de se développer, ni plus ni moins. Je ne voudrais pas que, demain, les pêcheurs pensent que j'ai dit que la pêche allait disparaître, Monsieur Huleux ; je ne l'ai jamais dit !

M. TENIERE-BUCHOT.- On prend acte de cette déclaration de bonne volonté de votre part. Merci.

Je vais demander à Monsieur Sorrentino de la SNCF d'intervenir, en le remerciant d'avoir réussi à nous rejoindre parce que je crois que, comme beaucoup d'ailleurs, il a eu des problèmes d'encombrement qui n'étaient pas dus au réseau ferré mais à un autre réseau qui a dû se venger de votre appartenance à cette grande compagnie.

Vous avez la parole qui va permettre de compléter et, je pense, de nous remémorer à tous ce qui a été dit tout au début de notre réunion.

M. SORRENTINO.- Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Marc Sorrentino, je représente la SNCF et, plus particulièrement, sa branche SNCF Geodis qui se charge des opérations de transport et de logistique de marchandises.

Cela a été dit déjà par beaucoup d'intervenants avant moi, cela a été rappelé par Madame Marquaille, l'enjeu ferroviaire sera décisif dans le succès ou dans l'échec du projet Calais Port 2015 parce que Calais a pour ambition de devenir un port de grande importance, un grand port et qui dit grand port aujourd'hui dit port à l'échelle européenne.

Qu'on me permette pendant quelques minutes de m'éloigner des sujets très locaux Calais, Dunkerque et les comparaisons qui vont avec. Si on regarde à l'échelle mondiale et européenne, les avantages, les atouts de Calais sont évidents du fait de sa position à la pointe nord-ouest de la fameuse « banane bleue » qui traverse l'Europe et qui passe à travers le poumon économique du continent qui reste encore aujourd'hui le Sud de l'Allemagne.

Il est évident que de ce point de vue et avec la prise d'altitude que l'on prend, Calais et Dunkerque sont tout à fait comparables. Je n'entrerai pas, à ce niveau, dans la comparaison. La vraie comparaison qui doit être faite à cette échelle européenne est plutôt une comparaison avec Anvers, Anvers qui est finalement le véritable concurrent.

Avant d'entrer plus avant dans cette comparaison, je tiens à souligner pourquoi le ferroviaire est très important. Puisqu'on est dans une perspective européenne et que le but est d'aller desservir l'ensemble de l'Europe, d'aller irriguer, avec toutes les marchandises en provenance du monde entier, l'Allemagne, l'Italie, le Benelux, l'Est de la France, on est dans des perspectives de longue distance, à l'échelle terrestre, bien sûr. Qui dit longue distance dit évidemment prédominance du mode ferroviaire. Le mode ferroviaire, on le sait, et de plus en plus d'études tendent à le prouver, est optimal dès lors que l'on est sur des longues distances et dès lors que l'on est sur des flux importants en termes de volume.

Pour récupérer les marchandises en provenance du monde entier et aller les apporter le long de la fameuse « banane bleue », il n'existe aujourd'hui pas d'alternative aussi intéressante que le ferroviaire, bien sûr, d'un point de vue écologique. J'ai bien entendu les interventions, notamment en début de soirée, sur l'écologie, qui est un souci important ; c'est un des soucis qui nous font nous engager d'ailleurs auprès du gouvernement, puisqu'en plus des 7 milliards d'euros qui vont être investis par le gouvernement dans le ferroviaire et dans son développement, un milliard sera versé par la SNCF pour favoriser ce développement et ce report modal du camion vers le fer.

Au-delà de cet aspect écologique puisque le ferroviaire est le mode de transport terrestre le plus écologique aujourd'hui, il y a aussi, bien sûr, un aspect économique et, aujourd'hui, s'il existe des incitations à choisir le ferroviaire pour des raisons écologiques avec la fameuse taxe carbone, il est évident qu'au moins dans un premier temps ces incitations ne pèseront pas assez lourd pour convaincre tous nos clients de choisir le ferroviaire uniquement pour des raisons médiatiques et écologiques. Il faut que le ferroviaire soit économiquement viable si l'on veut que ce report modal ait lieu. Or le ferroviaire est justement viable sur ces trajets que l'on considère aujourd'hui, qui sont des trajets massifs longue distance. C'est justement, avec la problématique des grands ports, un sujet qui se marie très bien avec les grands trafics qui arrivent aujourd'hui dans les grands ports.

Je peux citer par exemple la fameuse artère nord-est qui est ce grand itinéraire ferroviaire qui part de la façade aujourd'hui dunkerquoise, peut-être demain calaisienne aussi, et qui dessert, à travers le Nord - Pas de Calais, l'Est de la France, l'Allemagne et, ensuite, qui irrigue la Suisse et l'Italie.

Aujourd'hui cette artère nord-est joue un rôle capital pour nous, en tant que transporteur ferroviaire. Nous sommes d'ailleurs, dans le cadre de notre transformation, dans le cadre aussi de cet engagement dont je parlais auprès du gouvernement de restructurer Fret SNCF et dans cette restructuration, il y a un projet très important qui consiste à créer une entité entièrement dédiée à l'exploitation de cette artère nord-est qui, pour l'essentiel, est utilisée par des clients dans le monde de la sidérurgie. C'est dire l'importance que l'on accorde à cet axe capital. Pour que cet axe reste concurrentiel, pour que les clients, les chargeurs, choisissent de passer par l'artère nord-est, donc par la France, par Dunkerque ou par Calais, plutôt que par la Belgique et donc par Anvers, il faut qu'à l'échelle européenne, l'échelle macro, nous ayons les infrastructures nécessaires.

Le mode ferroviaire, on l'a vu, est extrêmement intéressant sur ce type de trafic ; il l'est d'autant plus que c'est un mode ouvert à la concurrence depuis maintenant plusieurs années. Le grand public n'est peut-être pas assez conscient de cet état de fait mais il y a une concurrence intermodale, mais aussi intramodale, très forte dans le monde du ferroviaire, concurrence qui a eu beaucoup de vertus puisqu'elle a obligé l'ensemble des entreprises ferroviaires de fret, et notamment la nôtre, à évoluer très fortement sur ses prix et sur sa qualité.

Mais malgré tout, et malgré ces avantages intrinsèques, le fret, comme la plus belle fille du monde, ne peut vous donner que ce qu'il a et, aujourd'hui, nous avons quelques difficultés à surmonter si nous voulons être des transporteurs efficaces et si nous voulons inciter de plus en plus de clients à choisir le mode ferroviaire.

Bien évidemment, et je m'adresse là à mes collègues de RFF, la grosse difficulté que nous avons d'un point de vue global aujourd'hui est celle du coût de l'infrastructure. Le monde routier, aujourd'hui, ne paye finalement son infrastructure qu'à un prix très modique ; la part dans les coûts de transport qui revient à l'infrastructure pour le monde routier est relativement faible aujourd'hui. Hélas, dans le monde ferroviaire, cette part est beaucoup plus élevée. Je ne jette pas la pierre à RFF, que ceci soit bien clair, nous sommes conscients que RFF aussi doit équilibrer ses comptes et la dette de RFF est un peu l'héritage de la SNCF quelque part, donc il serait quand même maladroit de critiquer RFF à ce sujet.

Pour autant, nous pensons qu'il faut essayer de trouver d'autres solutions que l'accroissement considérable qui est prévu actuellement des tarifs des péages. Si nous voulons développer le ferroviaire, il faut que, comme cela se fait dans d'autres pays européens, des solutions soient trouvées pour permettre à la fois le maintien d'une infrastructure de qualité et donc l'équilibrage des comptes du gestionnaire et la limitation des surcoûts pour le ferroviaire qui doit, pour l'emporter, ne pas voir ses coûts d'infrastructure exploser.

Cette parenthèse étant faite, en ce qui concerne l'artère nord-est, une autre difficulté potentielle est celle de l'engorgement sur Lille. Aujourd'hui, Lille, et c'est heureux, nous nous en félicitons, est une des villes, une des régions les mieux irriguées par le TER. C'est le fruit d'une belle collaboration avec le Conseil régional ; on ne peut que s'en féliciter. Nous savons que le TER va continuer à se développer, va continuer à améliorer les services offerts à l'ensemble de la population du Nord - Pas de Calais, mais il arrive à un stade, malheureusement, où l'infrastructure est saturée et nous ne sommes plus très loin de ce point critique. C'est la raison pour laquelle un grand projet de contournement ferroviaire de Lille est à l'étude depuis maintenant plusieurs années. C'est un projet qui devrait se concrétiser assez prochainement.

J'attire simplement l'attention de tous, et notamment de RFF, sur l'importance qu'il faut accorder à la qualité de ce contournement ferroviaire. Personne ne nie la nécessité qu'il y a à concilier le ferroviaire fret et le ferroviaire voyageurs sur la zone de Lille ; il faut bien entendu que tout cela se

fasse en bonne intelligence et que les intérêts de l'un ne soient pas négligés au profit des intérêts de l'autre. Ces précautions étant prises, si l'on s'assure que l'artère nord-est reste praticable et reste économiquement abordable en termes de coût, on peut tenir tête à Anvers.

Maintenant, je vais effectuer un petit zoom avant sur la carte et revenir à cette comparaison un peu malheureuse qu'il faudra bien faire malgré tout entre Dunkerque et Calais. Aujourd'hui, il est vrai que le grand port industriel de cette zone est celui de Dunkerque, non pas qu'il y ait une volonté particulière des transporteurs de s'intéresser à Dunkerque par rapport à Calais, mais tout simplement parce que, aujourd'hui, la clientèle se trouve essentiellement sur Dunkerque.

Nous sommes une entreprise de transport ; tout comme nos concurrents du ferroviaire, mais aussi du monde routier, nous irons là où nos clients auront besoin de nous. Il faut bien que chacun sache qu'il n'y aura pas de problème d'offre sur Calais. Du fait aussi de cette concurrence féroce dont je parlais tout à l'heure, nous serons présents dès lors que la clientèle le souhaitera. Dès lors que des navires arriveront avec leurs soutes remplies de marchandises sur Calais, nous serons là pour les transporter. Maintenant, il faut aussi, pour que l'offre se concrétise et qu'il y ait vraiment des transports qui soient réalisés, qu'il y ait une demande et cette demande dépendra aussi, en grande partie, des infrastructures présentes qui permettront une utilisation facile du mode ferroviaire.

On l'a vu, beaucoup d'investissements sont prévus pour développer cette desserte ferroviaire sur la zone de Calais et je pense qu'effectivement, elles sont nécessaires, notamment en ce qui concerne l'accessibilité au port. Aujourd'hui la voie qui conduit au port passe par le centre-ville ; c'est un chemin délicat, compliqué, qui rend les dessertes difficiles et coûteuses. Il y a très certainement moyen d'améliorer cette desserte grâce aux projets défendus notamment par Calais Port 2015.

Il faut également garder à l'esprit que le ferroviaire a sa chance aussi sur les courtes distances. Jusqu'à présent, j'ai évoqué surtout l'irrigation de l'ensemble de l'Europe par l'artère nord-est le long de la banane bleue. Le ferroviaire est, certes, pertinent essentiellement là où il y a de la longue distance et du volume ; il peut également être pertinent sur des faibles distances, à condition que les volumes soient au rendez-vous et que les missions de dessertes locales puissent lui être confiées, avec une certaine concertation avec la clientèle ; c'est le concept qui est très développé en ce moment d'opérateur ferroviaire de proximité (OFP), concept sur lequel nous sommes évidemment en pointe.

Nous travaillons sur différents ports pour essayer de mettre en place ces opérateurs, en accord avec nos clients, en collaboration avec les instances dirigeantes des ports et, bien évidemment, nous serons à la disposition aussi de Calais s'il faut travailler sur un projet d'OFP, de façon à éviter aussi que dans la proximité immédiate des ports, il n'y ait que des camions.

Pour conclure, je dirai de façon un peu provocante que lorsqu'on a un projet de grand port à mettre en place, l'arrivée et le départ des bateaux ne représente que la moitié du problème ; cela a déjà été dit plusieurs fois. L'évacuation des marchandises par voie terrestre est vraiment prépondérante si l'on veut assurer le succès de ce projet. La SNCF sera présente et, à n'en pas douter, nos concurrents aussi seront présents. Il convient au Port et à RFF de mettre en place l'infrastructure nécessaire pour que tous ces opérateurs puissent travailler dans les meilleures conditions. Je vous remercie.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Je crois qu'il était très utile que vous arriviez jusqu'ici pour vous exprimer. Je pense que, malgré l'heure, il va y avoir un certain nombre de réactions. Y a-t-il des questions ?

M. DEMASSIEUX.- De Calais.

23 heures 15, formidable, enfin RFF et la SNCF dialoguent devant nous ! C'est un jour extraordinaire !

Bien sûr, on a parlé beaucoup de Lille, on a parlé un peu de Calais... Nous avons eu, Monsieur, avant que vous n'arriviez, une excellente nouvelle tout à l'heure de la part de RFF qui nous annonçait qu'en quelque sorte - j'ai eu le temps d'additionner les délais qu'avait indiqués le délégué de RFF -, en 2017, la voie de contournement peut être en place, si mes calculs sont bons, en fonction de ce qui a été donné par RFF. C'est la première mission de RFF, disait Madame la Directrice régionale. D'abord, les infrastructures.

Deuxièmement, il faut vendre des sillons. Vous représentez Geodis, mais aussi la SNCF, si j'ai bien compris, Monsieur ; vous avez aussi une mission de service public. Comment pensez-vous vous positionner, vous, SNCF, face à la proposition que fera RFF en tant que propriétaire et ayant installé ces réseaux et ces sillons, dans votre mission d'aménagement du territoire et de service public, bien qu'il y ait, bien sûr, des nécessités d'équilibre financier que nous aurons bien comprises ? Quelle est la politique volontariste qu'annonce la SNCF à l'image de la politique volontariste que vient d'annoncer RFF ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Je propose de prendre, si vous n'y voyez pas trop d'inconvénients, deux ou trois questions ou interventions, de façon à ne pas créer des dialogues et à faire en sorte que vous puissiez répondre le plus possible dans le moins de temps possible et non pas l'inverse.

M. YARD.- Côte d'Opale... Je crois que c'est quand même plus proche.

Premièrement, je regrette, dans votre document, qu'il n'y ait pas une carte de France du fret ferroviaire avec, en plus, les projets européens et les réalisés ; cela aurait permis de voir le désert qui traverse la France au niveau du ferroviaire.

Deuxièmement, je regarde le cahier d'acteur n° 30 de RFF, je vois les projets... C'est amusant mais on voit Le Havre, on voit l'extrême Nord de la France et on voit un coin blanc, tout ce qui est Calais Boulogne ; je cherche la ligne ferroviaire en projet mais je ne la trouve pas.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Il s'agit des cahiers n° 30 et n° 3 ; j'ai oublié de dire tout à l'heure que celui de la SNCF portait le n° 3. C'est facile à retenir, 3 et 30 !

M. MARIE (orthographe non vérifiée)*.- Représentant syndical CGT à la CCI. Vous parliez d'OPF (opérateur ferroviaire de proximité). Cela m'inquiète un peu quand on parle comme cela parce que j'aimerais savoir si c'est du privé, la SNCF ou un opérateur portuaire, parce que je vous rappelle qu'aujourd'hui il y a quand même des métiers portuaires et je ne voudrais pas que, demain, cela se transforme en autre chose.

M. VERON.- De la SNCF. Bonsoir, cher collègue.

M. SORRENTINO.- Bonsoir.

M. VERON.- Nous n'avons pas le plaisir de nous connaître... Vous œuvrez pour le fret, pour la SNCF groupe Geodis ; ce n'est plus tout à fait la SNCF. Moi, je suis dans l'activité voyageurs et notamment TER ; on travaille pour Madame Marquaille. (*Rires.*)

Je viens d'entendre un beau conte de fée parce que j'ai ici, dans les mains, un document qui vous dément quand même un petit peu.

De quoi s'agit-il ce soir par rapport au Port 2015 ? J'insiste pour la troisième fois mais le caractère fort dans le document est de parler de report modal, c'est-à-dire des marchandises qui, actuellement, sont transportées par mode routier et que l'on veut mettre sur les trains. Cela n'a rien à voir avec la grosse sidérurgie, le vrac que l'on trouve sur Dunkerque, l'artère nord-est... Tout cela est un peu de l'écran de fumée. Ce qu'il faut, c'est tout de suite... Les camions sont là tous les jours.

Monsieur le président Puissesseau me rectifiera mais je crois que c'est de l'ordre de 4 000 camions par jour.

M. PUISSESSEAU.- À peu près... (*Rires.*)

M. VERON.- Quelle est l'offre de la SNCF sur ce marché ?

Je vais lire ce que vous avez écrit dans votre cahier d'acteur : « *Le flux convoyé par ferries étant intrinsèquement difficile à capter* » ; c'est révélateur de la volonté.

J'ai ici le document qui émane du Conseil d'administration de la SNCF - ce sont vos écrits, pas les miens -, où en termes de trafic combiné, il y a une belle carte mais il n'y a pas Calais.

Tout dernièrement, pas plus tard que le 5, nouveau schéma directeur pour le fret régional, une information en interne mais qui a fait l'objet d'une conférence de presse par le Directeur régional SNCF, il n'y a pas Calais.

J'aimerais qu'aujourd'hui - maintenant le conte de fée, on a tenté de le faire passer - on dise la vérité. Calais intéresse-t-elle la SNCF ? J'en doute. Je me retourne de nouveau vers Madame Marquaille ; avec qui allez-vous faire du report modal et sur quelle infrastructure ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup, Monsieur. Je propose que M. Sorrentino réagisse car cela fait pas mal d'interventions.

M. SORRENTINO.- Avant que les interventions se multiplient, je vais essayer de répondre à chacun ; ma mémoire risque d'être un peu défaillante si on ne fait pas une petite pause pour que je puisse répondre déjà à ces premières interventions.

Déjà, en ce qui concerne les missions de service public de la SNCF, au risque d'en choquer quelques-uns, je rappellerai tout de même qu'aujourd'hui la SNCF est un EPIC, ce n'est pas un service public à proprement parler et si elle peut remplir des missions de service public, c'est effectivement à la demande de l'État, de ses représentants régionaux et, de façon plus générale, des pouvoirs publics ; ces missions doivent être organisées, rémunérées et confiées d'ailleurs à n'importe quelle entreprise ferroviaire.

Aujourd'hui encore, notamment en ce qui concerne le TER, seule la SNCF peut répondre à ces demandes de service public ; demain, c'est-à-dire dans très peu de temps, dans quelques années, les missions TER pourront être assurées par n'importe quelle entreprise ferroviaire qui s'estimera capable de répondre. Pour le fret, il en ira de même notamment via les OFP. Ce que vous décrivez comme missions de service public peut être ce qui va être mis en place via les OFP.

Pour faire une comparaison un peu brutale qui méritera d'être affinée, l'OFP est, en quelque sorte, la transposition au fret de ce qui s'est fait avec succès il y a quelques années avec la prise en charge des TER par les Conseils régionaux.

Je réponds à Monsieur qui posait la question de ce qu'allaient devenir les OFP. Aujourd'hui, il n'y a rien de clairement défini sur ce que doit être un OFP ; il n'y a pas d'impératif légal, pas d'obligation émise par qui que ce soit. On peut très bien avoir un dispositif sur un grand port qui soit différent du dispositif qui sera, par exemple, sur un autre port ; cela peut être opéré par la SNCF mais aussi par n'importe quelle entreprise ferroviaire de transport de fret ; cela peut être fait par une entreprise ferroviaire seule ou en collaboration avec un port, en collaboration avec des clients qui peuvent y contribuer de façon financière ou de façon matérielle, en apportant, par exemple, leurs propres wagons, leurs propres engins de traction. Il n'y a pas de cadre prédéfini, tout cela peut se monter au cas par cas, tout comme, en un sens, les Conseils régionaux aujourd'hui ont tout pouvoir pour mettre en place ce qu'ils souhaitent comme transport pour la communauté dans leur région.

On a la chance d'ailleurs, sur la région Nord - Pas de Calais, d'avoir un Conseil régional très pro ferroviaire, ce qui a permis un développement extraordinaire du TER, mais, une fois de plus, cela dépend de la volonté des pouvoirs publics locaux et cela dépendra aussi de la volonté des ports de savoir quel type d'OFP on voudra mettre en place.

Je ne suis donc pas en mesure aujourd'hui de répondre sur ce que sera cet éventuel OFP calaisien ; cela dépendra aussi de la volonté des clients présents, de la volonté des autorités portuaires, de la volonté du Conseil régional, de tous ceux qui voudront y participer.

En ce qui concerne les missions de service public, Fret SNCF n'a pas vocation à desservir l'ensemble de la France s'il n'y a pas pertinence du mode ferroviaire. Tout à l'heure, quelqu'un a demandé quel était l'objectif que l'on pouvait se fixer en matière de report modal, quel était le pourcentage de camions à mettre sur les rails pour dire que l'on a atteint un état satisfaisant. On pourrait dire, en tant qu'entreprise ferroviaire, qu'on a intérêt à viser le 100 % et à récupérer l'ensemble des cargaisons. Ce serait une vision très schématique et tout à fait fautive de la situation. Les trafics ne sont pas tous pertinents et n'ont pas tous vocation à être reportés sur le rail.

Lorsque vous évoquiez un extrait du cahier d'acteur que nous avons rédigé sur les ferries, pourquoi estimons-nous aujourd'hui que l'essentiel des trafics de marchandises qui arrivent par ferries est difficile à capter ? Parce que ce sont des trafics qui, pour la plupart, viennent d'Angleterre ; ce sont donc, *a priori*, à courte distance. Certains de ces trafics peuvent être à destination de zones plus enfoncées dans le continent, auquel cas il peut y avoir une pertinence d'un report vers le ferroviaire mais, hélas, on sait que beaucoup de ces trafics ont choisi le camion dès le départ parce que les distances à parcourir étaient faibles. Il ne faut pas imaginer que les clients, pour le plaisir, pour la beauté du geste, créeront une rupture de charge supplémentaire et iront placer des camions sur le rail si ce n'est pas pertinent.

Ce qui peut être intéressant, et ce que nous souhaitons, c'est que le développement du port de Calais crée de nouveaux trafics, puisse permettre l'arrivée de navires de fort tonnage, de navires de transport de marchandises spécifiques et pas seulement de ferries, car, là, ce seront des marchandises qui seront tout à fait aptes au transport ferroviaire et qui gagneront beaucoup à être transportées par le train. Mais vouloir à tout prix reporter toutes les marchandises, quelles qu'elles soient et quelle que soit leur destination, sur le fer est un beau rêve. Ce serait cela l'écran de fumée, ce serait prétendre cela, prétendre que tout peut être reporté sur le fer indépendamment du type de clientèle, du type de marchandise et de la distance à parcourir ; ce serait cela l'écran de fumée et ce serait cela mentir !

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je pense que Mesdames les maîtres d'ouvrage ont quelque chose à ajouter... Ai-je oublié des personnes qui voulaient prendre la parole ?

M. LONGUET.- Je suis employé d'une compagnie maritime transmanche et voulais apporter quelques précisions quant au chiffre de camions, en réponse un peu à Monsieur Gounon qui est intervenu à Coquelles. Il y a une vingtaine d'années, quand on faisait une grosse journée fret pour notre compagnie maritime, c'étaient 600 à 700 camions aux 24 heures Calais-Douvres ; le tunnel n'existait pas à l'époque. Maintenant, le tunnel existe, nous embarquons, les grosses journées, notre compagnie seulement, 2 200 camions Calais-Douvres ; la plupart de ces camions sont chargés et reviennent pour une grande partie à vide d'Angleterre.

Le port de Calais bénéficie des très fortes délocalisations d'usines qui sont faites dans les pays de l'Est et ce trafic est donc amené à s'accroître encore énormément je pense.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci pour ces précisions. Très rapidement, Monsieur, car vous intervenez pour la deuxième fois !

M. VERON.- Mon collègue n'a pas apprécié que je parle d'écran de fumée. L'intervention qui vient d'être faite apporte de l'eau à mon moulin. Les camions qui passent à Calais, leur trajet est de niveau européen ; ce n'est pas de la courte distance. L'État ne s'y trompe pas puisque, dans son programme national, il parle d'une autoroute ferroviaire, mais via le tunnel.

M. TENIERE-BUCHOT.- Dont acte. Je propose que ces propos soient complétés - ensuite, vous aurez la parole, bien sûr, Monsieur Sorrentino - par Madame Marquaille.

Mme MARQUAILLE.- Monsieur le Président, il est très tard, mais quel sujet !

M. TENIERE-BUCHOT.- Oui, cela vaut la peine de discuter.

Mme MARQUAILLE.- Tout à fait. Sur le port de Calais lui-même, sur les infrastructures, je crois qu'on l'a déjà dit, les investissements sont...

Sur le fret SNCF plus globalement, qui est un sujet d'une actualité brûlante, il y a beaucoup de réflexions à se faire. Il y a eu beaucoup de plans fret et le fret ferroviaire, globalement, est en grande difficulté aujourd'hui encore. Quelles réflexions faut-il avoir ? Je pense qu'il y en a plusieurs, il y a deux pistes importantes, deux réflexions importantes.

Premièrement, il y a la réflexion des infrastructures et de la modernisation. Je crois que dans les différents plans qui ont été mis en place par la SNCF, et la SNCF n'est d'ailleurs pas forcément en cause, je pense qu'il n'y a pas eu beaucoup d'investissements ; c'est la première fois qu'il y a un gros investissement sur le fret ferroviaire, 7 milliards d'euros qui viennent de l'État, un milliard d'euros qui vient de la SNCF. Jusqu'à présent il n'y en avait pas eu et je pense que la clef de la pertinence et de la performance du fret ferroviaire tient aussi à la modernisation de ses infrastructures. On est, quelque part, pour le fret ferroviaire, sur le même sujet que celui sur lequel on est depuis le début sur le Port Calais 2015 : soit on avance, soit on recule.

Pour que Fret ferroviaire progresse... C'est indispensable que Fret ferroviaire progresse, parce que je crois que sur des longues distances, sur des moyennes distances, le transport ferroviaire est le transport de l'avenir. Ce n'est pas une déclaration de guerre aux camions, pas du tout, mais le camion est pertinent sur certains trajets, sur des petites distances, mais il pollue 20 fois plus que le train. Un wagon transporte deux camions. Ce sont quelques petites choses qu'il faut avoir en tête et qui sont majeures. Je crois vraiment que le fret ferroviaire est le transport de l'avenir et nous en avons besoin, nous l'avons dit et redit, pour le développement de notre façade maritime ; c'est essentiel.

L'autre question qu'il faut se poser, Monsieur Sorrentino l'a dit, SNCF n'est pas un service public... Si, SNCF est un service public quand il s'agit du TER, parce que le TER fonctionne avec 80 % de subventions publiques. La question qu'il faut se poser - je n'ai pas de réponse dans l'immédiat - est tout de même une question majeure : le fret ferroviaire doit-il relever uniquement de la logique marchande ? Est-il important que sur les autoroutes qui traversent la France, il y ait des couloirs de camions... Sur l'autoroute A1, ce sont deux murs de camions que l'on dépasse la plupart du temps. Il y a des problèmes de sécurité et des problèmes de pollution. Est-il de l'intérêt général de passer à un autre mode de transport des marchandises ?

Voilà des questions qu'il faut poser, auxquelles je n'apporterai pas de réponse ce soir, bien sûr, des questions majeures. Ces questions concernent la SNCF, RFF, mais surtout l'État et ce sont des décisions d'État. Là où les Régions font leur devoir pour que le TER se développe, se modernise et soit performant, n'y a-t-il pas une réflexion du même type à avoir sur le fret ferroviaire ?

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci. Je pense que Madame Bouchart veut prendre la parole également.

Mme BOUCHART.- Juste quelques mots...

Pour être désagréable, je ne comprends pas la stratégie de la SNCF sur notre territoire, j'ai du mal à comprendre votre présence ce soir... Pourquoi vous déplacer, pourquoi perdre votre temps, si ce n'est pas pour prendre en compte notre territoire ?

Vous avez dit publiquement que vous étiez représentant de la SNCF ; je ne manquerai pas d'en reparler à Monsieur Pepy à l'occasion d'une prochaine rencontre. C'est lourd de responsabilité quand vous dites ou affirmez des choses.

Je ne suis pas satisfaite de la réponse de la SNCF qui n'a pas de réponse en fait, qui nous dit simplement : « *prouvez-nous qu'il y a un trafic et nous viendrons peut-être, avec d'autres opérateurs, aménager des choses* ».

On parle là de Calais Port 2015, on pourrait parler de la gare TGV de Fréthun, on pourrait parler de la gare de Calais, on pourrait parler de SeaFrance... Que fait la SNCF ? J'aimerais bien le savoir.

M. TENIERE-BUCHOT.- Monsieur Sorrentino, moi, je vous remercie d'être là... (*Rires.*)

Un débat, c'est pour qu'il y ait plusieurs opinions. Vous avez la vôtre et cela fait progresser. Sinon, on reste persuadé que tout va bien et tout ne va pas toujours très bien, ni pour les uns, ni pour les autres. Vous avez la parole. Merci de bien vouloir réagir à ces interpellations.

M. SORRENTINO.- Je serai très bref, je ne vais pas répéter ce que j'ai déjà exposé.

Pendant longtemps, la SNCF a été perçue comme une entreprise de service public au sens large qui était d'ailleurs, à l'époque, aussi gestionnaire de son infrastructure. Il faut bien concevoir qu'aujourd'hui, on est là sur un double débat.

Il y a l'aspect infrastructure, qui est fondamental mais qui ne relève pas directement de la SNCF ; bien sûr, nous sommes aujourd'hui le plus grand client de RFF et avons donc aussi notre rôle à jouer dans la mise en place de l'infrastructure et nous discutons, je tiens à vous le confirmer, très régulièrement avec RFF sur le sujet ; en tout cas, en ce qui concerne le Nord de la France, c'est une discussion très constructive que nous avons, même si nous ne sommes, malheureusement, pas toujours d'accord sur tout.

Il y a aussi les sujets d'exploitant ferroviaire et de transport de marchandises et de personnes que nous assurons et continuerons à assurer. Il faut, néanmoins, comme cela a été rappelé par Madame Marquaille, bien voir que si l'on veut évoquer des missions de service public, il faut s'interroger sur le rôle de l'État et, de façon plus large, sur le rôle des représentants publics de l'État, c'est-à-dire l'État, les Régions, etc.

Une entreprise seule ne peut pas assurer tous les trafics s'ils ne sont pas intrinsèquement rentables. On ne peut pas à la fois fustiger la SNCF pour ses résultats négatifs, puisqu'en termes de fret, nous savons que les résultats seront très mauvais cette année - la crise a joué un rôle non négligeable dans ce résultat, mais il ne faut pas se voiler la face, il y a aussi des faiblesses intrinsèques de Fret SNCF qui sont à l'origine de ce résultat -, et lui demander d'agir comme un service public sans l'organisation qui va avec.

Le Conseil régional assure l'essentiel du financement du TER, Madame Marquaille l'a rappelé, et c'est aussi grâce à cela que le TER est un succès. On ne peut pas demander au fret d'aller desservir toutes les gares de l'ensemble de la France, y compris les gares où les trafics sont très faibles et, ensuite, réclamer en plus que Fret SNCF soit rentable ; il y a là une véritable opposition entre les objectifs que l'on voudrait fixer à l'entreprise.

En ce qui concerne la question de l'aménagement du territoire, une fois de plus, faisons bien la part des choses entre ce qui relève de l'infrastructure et ce qui relève de l'exploitant ferroviaire. Dès lors

qu'il y aura développement du trafic, bien évidemment, il y aura une incitation très forte pour tous les transporteurs à aller assurer ces trafics et Fret SNCF, comme les autres, sera présent. Nous sommes déjà présents aujourd'hui sur Calais et nous serons présents demain, quand ces trafics s'accroîtront et quand la zone gagnera en attrait pour les clients, pour les industriels et pour l'ensemble des activités économiques, mais elle est révolue l'époque où la SNCF pouvait décider d'elle-même qu'il y aurait du trafic de fret quelque part ; c'est quelque chose de tout à fait illusoire et ce n'est pas la SNCF seule, par son offre, qui créera la demande dans un système macroéconomique aussi important et aussi complexe que celui du transport mondial, du transport européen. Ce n'est pas parce que nous multiplierons nos offres sur Calais en l'absence de clients que cela créera automatiquement l'implantation d'entreprises.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup. Je pense que c'est important, à l'occasion de ce débat, de prendre conscience des difficultés. Il ne s'agit pas de dire que les uns ont raison et les autres tort, il s'agit de surmonter ces difficultés.

Merci pour votre témoignage, pour votre intervention, dans la mesure où cela montre qu'il y a encore quelques problèmes à résoudre. J'espère bien entendu que nous aurons contribué à résoudre ces problèmes.

Je vois que nous sommes encore le 10 novembre ; nous serons bientôt le 11. Je sais que - je l'espère - un grand nombre d'entre nous auront la possibilité de bénéficier du jour férié qui s'annonce demain ; cela me disculpe un peu de la responsabilité d'avoir été incapable de limiter à 22 heures 30, mais déjà sur la feuille, je vous annonçais 23 heures ; nous avons 45 minutes de retard.

Avant de fermer cette dernière réunion d'expression et afin de calmer les frustrations, est-ce que l'un ou l'une d'entre vous aurait quelque chose à dire, rapidement s'il vous plaît ?

Monsieur Buhagiar ? (*Protestations dans la salle en raison de l'heure.*)

Vous n'avez pas vraiment un succès fou en voulant prendre la parole.

M. BUHAGIAR.- J'irai très vite. En termes de conclusion, parce que la prochaine fois, nous n'aurons pas l'occasion de nous exprimer, ce qui est normal, que c'est vous, membres de la Commission, qui le ferez. Je m'adresse donc à vous, membres de la commission.

Je crois que sur ce débat l'aspect environnemental est celui où on s'est exprimé le plus, et c'est une excellente chose ; je pense que nous, Verts, y sommes pour quelque chose.

Il faut, au-delà des expressions, que vous en teniez compte et qu'on aille au bout de la logique, pas simplement regarder les aspects, comme ils ont été évoqués aujourd'hui, de réparation du projet. Ce projet va être très impactant pour l'environnement ; si on veut aller au bout d'une vision environnementale, il faut bien tenir compte du fait que le XXI^e siècle ne sera pas comme le XX^e siècle, on ne déplacera pas autant de marchandises et on les déplacera différemment.

Il faut que vous teniez compte dans vos conclusions de ces aspects environnementaux dans leurs aspects impacts mais aussi dans le fait que ce projet, basé sur un développement du trafic, pose question parce que si on va au bout d'une vision environnementale, il faut savoir que le XXI^e siècle ne sera pas le même que le XX^e siècle, avec toujours plus de consommation, toujours plus de production, toujours plus de déplacements de marchandises.

Il faudra en tenir compte dans vos conclusions. On a beaucoup parlé d'environnement et c'est à vous, maintenant, d'en tenir compte. Merci.

M. TENIERE-BUCHOT.- Merci beaucoup de me rappeler qu'il existe un chapitre IV dans le dossier du maître d'ouvrage. Pas d'autre prise de parole ? Je vois que tout le monde se lève.

Merci beaucoup, merci pour votre patience. Je vous rappelle qu'il y a un verre à la sortie, je ne sais pas exactement où, et que vous êtes tout à fait conviés à le partager.

Merci au maître d'ouvrage d'avoir été également patient.

La séance est levée à 23 heures 46.