

Séance Plénière du Vendredi 25 novembre 2011

Intervention de Monsieur Bertrand Péricaud au nom du Groupe
Communiste, Parti de Gauche et Unitaires

Objet : Gestion des Ports de Calais et Boulogne sur Mer

Monsieur le Président, Chers Collègues,

En préambule de mon intervention, je tiens à vous remercier – Monsieur le Président- d’avoir bien voulu organiser ce moment de débat suite à ma demande car initialement l’échange devait se focaliser, pour l’essentiel, lors de la dernière Commission Permanente avec au final un vote définitif sur le mode de gestion de nos deux ports décentralisés.

Néanmoins, je regrette la non association à ce débat des acteurs syndicaux. En effet, nous aurions pu tranquillement organiser sous la forme d’une table ronde un temps d’échange avec eux, dans la perspective de faire vivre pleinement le concept novateur de l’hyper-démocratie.

Au-delà de cette remarque, la problématique portuaire revêt d’un enjeu primordial sur le plan économique surtout quand on sait que plus de 80% des échanges mondiaux se font par voie maritime.

Avec 140 kilomètres de façade maritime, notre région dispose d’un atout important qu’il nous faut exploiter dans une notion de performance économique et sociale.

La décentralisation des deux ports de Calais et Boulogne est actée depuis maintenant plusieurs années même si nous pensons toujours que l’anticipation de cette prise de compétence aurait mérité, en amont, l’organisation d’une réelle négociation avec l’Etat sur les besoins financiers pour assumer pleinement cette nouvelle compétence.

Aujourd'hui l'urgence et l'exigence, nous imposent maintenant de construire une stratégie pertinente et offensive dans la perspective de trouver la voie d'une coordination interportuaire de nos ports.

Cette coordination doit aussi permettre pour chacun des ports de jouer pleinement leur rôle de portes d'entrée-sortie au service du développement économique, pour l'ensemble du territoire régional mais aussi des hinterlands.

Cette mise en cohérence est importante si nous voulons, véritablement, concourir avec les grands ports belges et hollandais qui continuent de se développer à vitesse grand V sur le créneau d'avenir des conteneurs.

Notons qu'une partie importante du trafic fret émanant de nos grandes industries régionales transitent pour les ports belges et dans ce domaine, il nous faudra faire appel au patriotisme régional d'un certain nombre de grands capitaines d'industries pour essayer de changer la donne.

Si le consensus politique semble se dessiner sur la nécessité de la coopération, les chemins pour y parvenir restent un sujet de débat.

En effet, après l'échec de la société portuaire unique Calais-Boulogne, l'orientation vise à valider le principe de la mise en concurrence par le lancement d'un appel d'offres Européen afin de trouver le futur concessionnaire dans le cadre d'une délégation de service public.

Par ailleurs, le Préfet de Région estime que Calais Port 2015, avec un changement d'objet de la concession, nécessite de répondre à la sacro-sainte règle européenne de la concurrence libre et non faussée.

Soulignons que, le propos de l'intéressé relève du domaine du conseil, sans réellement affirmer la nécessité impérieuse de passer en mode d'appel d'offres.

C'est pourquoi notre groupe, reste persuadé, en osmose avec les syndicats portuaires, qu'il existe toujours une alternative crédible pour éviter l'appel d'offres avec notamment la création d'une société portuaire à majorité Région. D'ailleurs cette option est reprise dans les différentes propositions consignées dans la délibération soumise à la votation de notre Assemblée.

D'ailleurs, cette option avait été envisagée par vous – Monsieur le Président- mais elle n'avait pas trouvé son aboutissement au regard du refus de la CCI de Boulogne. Aujourd'hui, la configuration des CCI a changé avec la fusion des trois entités territoriales en une seule en donnant naissance à la CCI Côte d'opale.

L'intérêt d'une telle option permettrait d'éviter l'arrivée d'acteurs privés. Je sais, par ailleurs, que le Président de la CRCI, Philippe Vasseur, exerce un lobbying pro-actif sur la nécessité d'intégrer plusieurs partenaires privés, afin d'assurer la future gestion de nos deux ports tout en revendiquant la décentralisation du port de Dunkerque.

Faut-il se soumettre à ces injonctions ?

On évoque même la possibilité, dans le cadre de la constitution d'un GIE, d'intégrer la société eurotunnel autour de l'acteur pilote CCI Côte d'opale, dans la perspective de répondre à l'appel d'offres.

Quel est l'intérêt stratégique d'intégrer cet opérateur qui au final reste un concurrent direct de nos activités portuaires ?

Certes, nous pouvons, toujours argumenter que le principe d'appel d'offres sera cadré par des cahiers des charges et dans cette configuration l'intérêt régional des zones portuaires seront préservées des appétits financiers de fonds spéculatifs. Il me semble qu'avec cette posture nous créons les conditions pour perdre à plus ou moins long terme la maîtrise publique de nos zones portuaires.

C'est pourquoi, notre groupe votera contre le projet de délibération qui vise à lancer cette procédure d'appel d'offres.

Enfin et au-delà de ce positionnement, nous pensons qu'il existe une réelle opportunité de développement pour nos deux ports régionalisés en corrélation avec le grand Port Maritime de Dunkerque.

En effet, le port de Calais avec son projet « Port Calais 2015 » permettra de répondre aux besoins des opérateurs maritimes mais aussi à la question du fret attendu dans les prochaines décennies par l'ensemble des experts qui appuient leurs prévisions notamment, sur les évolutions démographiques en Grande-Bretagne et en France.

Néanmoins, ce projet doit-être impérativement adossé à un réel projet de développement industriel et tertiaire, car nous devons dépasser l'idée d'une simple zone de transit de marchandises pour le port de Calais.

En parallèle, nous devons intégrer dans nos schémas d'organisation du pré –et du post acheminements des marchandises avec la notion d'intermodalité des moyens de transport.