

**REUNION PLENIERE DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
DURABLE DE L'AGGLOMERATION BOULONNAISE N° 14**

COMPTE-RENDU DU MARDI 27 JUIN 2006

Pierre-Yves DUFOUR souhaite la bienvenue aux membres du Conseil de Développement ainsi qu'au public. Dans un souci de rapprocher le Conseil de Développement et la société civile et par souhait d'indépendance vis-à-vis de la Communauté d'agglomération du Boulonnais, le Conseil de Développement a voulu décentraliser certaines de ces réunions dont celle-ci qui se déroule au sein de l'Université du Littoral Saint-Louis. Il remercie d'ailleurs Jacques PAVEAU, Directeur du Centre de Gestion Universitaire de Boulogne-sur-Mer et membre du Bureau du Conseil de Développement, pour son accueil.

1 – Vie du Conseil de Développement

Aire métropolitaine

Une réflexion est en cours sur le développement d'actions au sein de l'Aire métropolitaine qui s'étend de la Côte d'Opale à la Flandre occidentale et au Kent. Le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale est maître d'œuvre de cette réflexion. Chaque Conseil de Développement appartenant à ce périmètre est invité à réfléchir et faire des propositions en vue de l'homogénéisation des actions sur ce territoire. Les thèmes phares sont :

- la Côte d'Opale en tant que base arrière des Jeux Olympiques de 2012 ;
- les transports sur la Côte d'Opale et vers l'international.

Rencontres nationales

Chaque année, les Conseils de Développement de France se rencontrent. Les prochaines rencontres se déroulent les 12 et 13 octobre à Perpignan. Il est important que les membres participent à ces rencontres d'autant que le Conseil de Développement durable de l'Agglomération Boulonnaise est membre de la Coordination nationale, chargée d'orchestrer le travail de tous les Conseils de Développement de France.

Point sur les groupes de travail

Groupe Culture :

Le rapport du groupe est en cours de finalisation et sera présenté lors de la réunion plénière du 26 septembre. Jean-Pierre SERGENT, animateur de ce groupe, tient à souligner la complémentarité des membres de sa commission.

Groupe Aménagement du Territoire :

Le groupe s'est réuni pour la troisième fois sur la question spécifique des transports. Il souhaite mettre en œuvre deux approches : d'une part, les plans de déplacement d'entreprises ou dans les zones d'activités avec la volonté de mettre en chantier un ou deux

de ces plans de déplacements dans une entreprise et d'autre part, une réflexion sur les transports dans la partie non agglomérée de la CAB. Le rapport sera prêt pour être présenté lors de la réunion plénière du jeudi 21 décembre.

Groupe Technologies de l'Information et de la Communication :

Le rapport a été transmis au Président de la Communauté d'agglomération du Boulonnais. Les suites à donner à ce rapport sont en cours au niveau de la CAB notamment la retransmission des conseils communautaires sur le web.

Groupe 'Communication' :

Différentes pistes sont abordées :

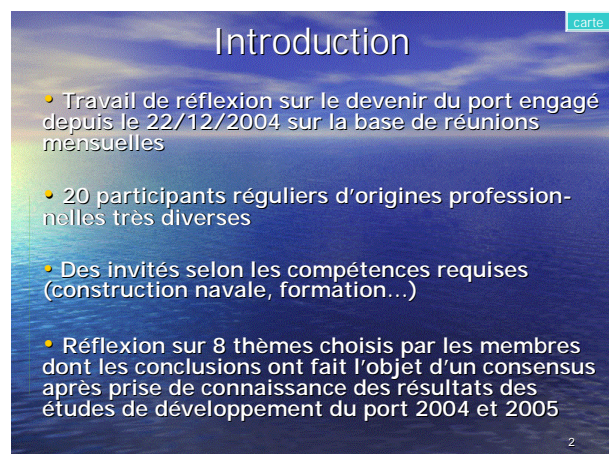
- une communication événementielle pour les plénières : pour celle-ci, le Conseil de Développement a diffusé 250 spots radios ainsi qu'une demi-page d'information dans la Semaine dans le Boulonnais. Les invitations sont lancées par e-mail avec la possibilité de faire suivre l'invitation reçue à l'ensemble de ses contacts... ;
- une communication plus régulière par le biais des moyens mis à disposition par la CAB (un article dans le magazine de la CAB...) ;
- une communication permanente par le biais du site Internet (comptes-rendus des plénières, rapports des groupes de travail...).

2 – Présentation du rapport du groupe de travail 'PORT'

Introduction

Travail constructif bâti par des professionnels du port depuis plus d'un an, l'objectif de la réflexion est de montrer ce qu'est le port aujourd'hui et ce qu'il devrait être demain afin que la place portuaire corresponde aux besoins du monde économique et de la société civile.

Daniel EVRARD, animateur du groupe, présente l'introduction du rapport qui reprend les suggestions du groupe de travail.



Beaucoup de points des études de la Chambre de Commerce et d'Industrie (2004) et de la Communauté d'agglomération du Boulonnais (2005) sont convergents. Le groupe s'est attaché à trouver les suggestions qui peuvent servir de liens entre ces deux études. L'objectif est de créer un complément qui amène à un consensus pour la réussite des projets essentiels pour la survie du port de Boulogne-sur-Mer.



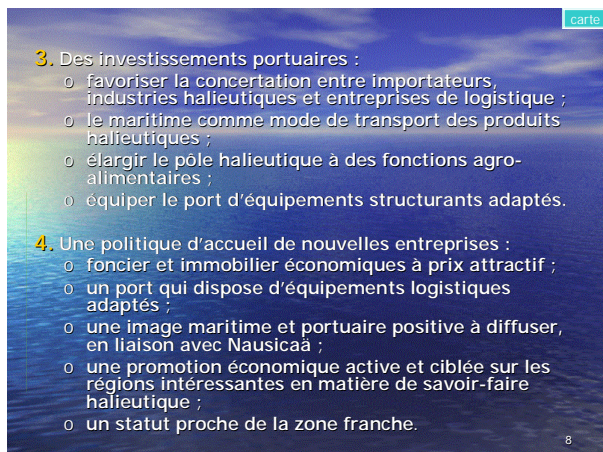
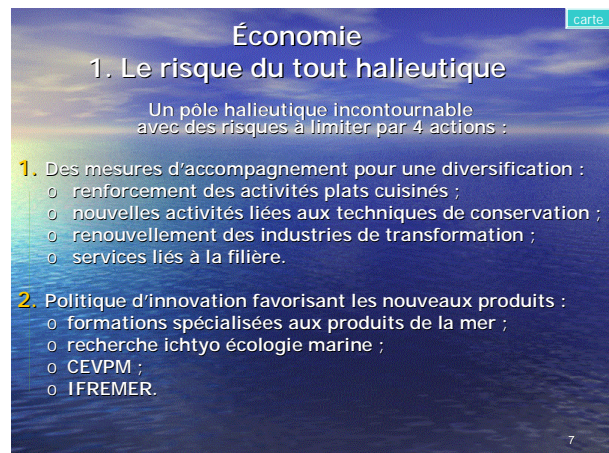
Trois tables rondes ont été mises en place autour des trois thèmes principaux du rapport (Economie, Social, Environnement & Aménagement) avec des membres du groupe de travail mais aussi des invités tous experts et professionnels dans le milieu portuaire.



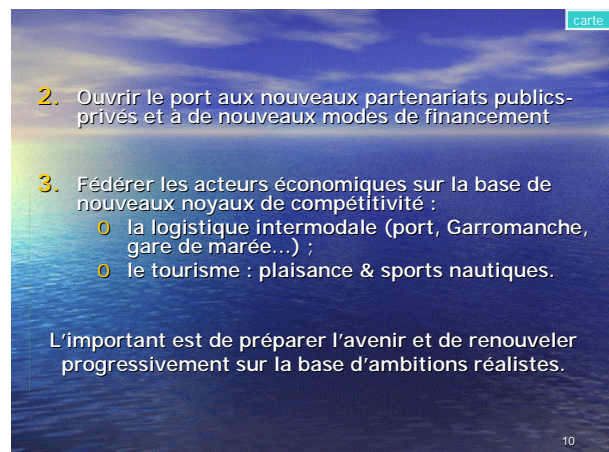
TABLE RONDE 1 - ECONOMIE

Présentation du rapport

Daniel EVRARD passe la parole à Philippe DEMONCHY, animateur de la table ronde 'Economie'. La partie économie a été abordée sous deux angles : la prédominance de l'activité halieutique, d'une part, et la recherche d'activités nouvelles d'autre part.

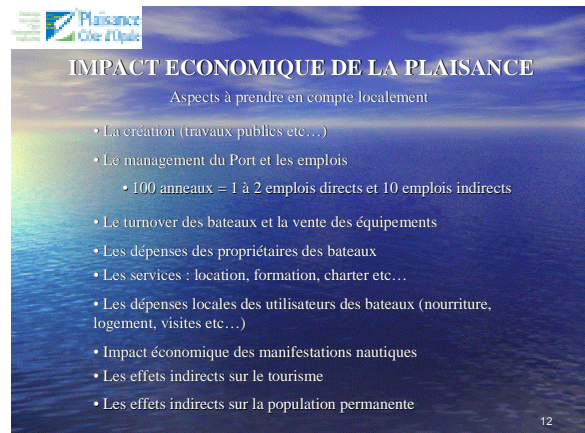


Les réflexions de la commission ont traduit une adhésion aux études de développement menées par la CCI et la CAB et ont rapidement identifié le risque du tout halieutique. L'activité halieutique est un axe incontournable qui nécessite de rechercher quelles mesures pourraient être prises pour conforter cette activité.



Les intervenants

- **Sylvie LOGIE**, Boulogne Développement Côte d'Opale : *la plaisance comme outil de développement économique*



Le premier impact économique des ports de plaisance et de la navigation de plaisance se fait dans l'industrie nautique (vente, location d'équipements et de services, communication...). C'est un secteur qui est source d'emploi mais dont l'apprentissage et la féminisation sont sous-développés. Le nautisme a un fort potentiel de création d'emplois dû en particulier au renouvellement du parc nautique, à l'importance de son activité, aux départs en retraite. Se pose donc le problème de la transmission des entreprises et des compétences.

Concernant l'importance économique d'un port de plaisance, il est lié au management du port lui-même, aux équipements et aux services autour des propriétaires de bateaux, à la production et à la distribution, aux services (location, charter, formation...) ainsi qu'aux dépenses des plaisanciers.

Quelques chiffres :

Au niveau national : un plaisancier dépense en moyenne 80 à 100 € par jour.

Dans le Nord-Pas de Calais : le poids de l'industrie nautique représente 52 millions d'Euros, 125 entreprises, 5 ports de plaisance avec, depuis l'an 2000, 13 millions d'Euros d'investissement.

Pour mettre en place un projet pour un port de plaisance, les aspects à prendre en compte localement sont :

- la création ;
- le management du port et les emplois (100 anneaux = 1 à 2 emplois directs, 10 emplois indirects) ;
- le turnover des bateaux et la vente des équipements (occasions) ;
- les dépenses des propriétaires de bateaux (réparations...) ;
- les services ;
- les dépenses locales des utilisateurs des bateaux (nourriture, visites, transports...) ;
- l'impact économique des manifestations nautiques ;
- les effets indirects sur le tourisme et sur la population permanente.

Le port de Boulogne représente 470 anneaux (2 500 pour les cinq ports de la Côte d'Opale). Il est situé sur une route de navigation privilégiée. Selon le rapport d'un bureau d'études, les principaux motifs sont d'abord la qualité environnementale, les activités touristiques, le sens

du dépaysement. Boulogne s'intègre parfaitement dans ces domaines et vise le niveau européen de ces activités.

- **Patrice LEDUC**, Comptoir des Pêches d'Europe du Nord-Euronor : *l'avenir de la pêche industrielle à Boulogne-sur-Mer*

De 1995 à 2002, le port de Boulogne a connu huit bonnes années dans le secteur de la pêche hauturière. Ces bons résultats ont été ensuite mis à profit pour moderniser puis assurer le renouvellement de la flotte. A noter que les bateaux neufs sont arrivés en remplacement de bateaux anciens, l'expansion étant interdite par la Politique Commune des Pêches.

De 2003 à début 2005, une crise de marché très grave et longue due à la politique commune des pêches qui a :

- augmenté les quotas de pêche du lieu noir pour compenser les effets du plan de restauration du cabillaud. Le marché s'est effondré au rythme des augmentations des quotas (perte de 30 % du prix moyen du lieu noir) ;
- mis sous quotas d'autres espèces. Le marché s'est effondré suite à des pêches illégales.

Tout cela a conduit à une très longue période difficile qui s'est traduit par la séparation et la casse de bateaux. L'expansion est interdite par la politique commune des pêches mais l'arrêt définitif est aidé.

Actuellement, le Comptoir des Pêches Euronor a atteint les objectifs fixés et ce dans une harmonie sociale quasi parfaite. Depuis le secteur a été aidé par la reprise conséquente du marché, en partie grâce à la baisse des quotas, et la ressource est en bon état. Fin mai, une augmentation de 27% du chiffre d'affaires par rapport à l'année précédente est à noter.

L'avenir :

L'énergie coûte très cher et la consommation pour chaluter est importante. Le premier challenge est donc d'être capable de s'adapter et d'utiliser des moyens de pêche moins gourmands en énergie. Actuellement, la pêche se porte bien mais quatre conditions doivent être réunies :

- cesser les fortes augmentations de quotas ;
- renforcer les contrôles ;
- améliorer la valorisation du poisson (par le biais du pôle de compétitivité) ;
- obtenir une baisse de la pression des environmentalistes (poisson sauvage).

- **Michel FOURNIER**, Comité Local des Pêches Maritimes : *le risque de raréfaction de la ressource*

Le problème de la pêche artisanale rejoint le problème de la pêche hauturière. C'est la Politique Commune des Pêches qui dicte sa loi. Les quantités à pêcher se réduisent d'années en années. Afin de préserver le poisson sauvage, l'activité sur certaines espèces est contrainte de s'arrêter en cours d'année. Les pêcheurs sont par exemple touchés de plein fouet par le plan de restauration du cabillaud. A cela s'ajoute l'effet pervers des déplacements des flottilles du nord qui se redéplient sur la Manche et viennent surexploiter la zone. Il devient indispensable et urgent d'agir au niveau de la valeur ajoutée. Les volumes de poissons pêchés vont se réduire donc il faut faire de la valeur ajoutée et aller vers de

nouveaux marchés (tels les sushis...). C'est le rôle des transformateurs d'avoir de l'imagination. Il devient donc urgent de mettre en œuvre le pôle de compétitivité.

- **Henri HELLIN**, Directeur de Viviers Marins : *l'attractivité de la zone de Capécure*

L'entreprise s'est implantée il y a trois ans à Boulogne-sur-Mer car la place a une taille critique et une synergie d'acteurs. En effet, même si la pêche a fortement réduit, encore énormément de poisson passe sur Boulogne sous toutes ses formes et est ensuite traité par des opérateurs solidaires et interdépendants les uns des autres (transformateurs de produits surgelés, cuisinés, opérateurs de pêche...). Peu de zones portuaires peuvent prétendre à avoir cette taille.

La situation géographique est une position-clé. Toute la production en matière de pêche (produits périssables) qui arrive sur Boulogne vient d'Europe du Nord. Les marchés se trouvent donc dans un rayon de 500 km autour de Boulogne qui dispose d'une logistique très réactive sur les produits périssables (A 16, Tunnel sous la Manche...).

Le savoir-faire, la multiplicité des acteurs, les pôles de recherche et de formation donnent également une force à la place portuaire boulonnaise.

Malgré tous ses atouts, Boulogne souffre notamment de la raréfaction de la ressource mais aussi car la pêche est une filière en pleine restructuration. Le poisson n'a pas encore fait son virage agroalimentaire comme l'ont fait la viande, les laitages... La révolution est en cours mais elle est difficile, notamment en raison d'une nouvelle concurrence venue de l'étranger. Il est nécessaire de ne pas faire que du tout halieutique même dans le monde du poisson.

Les remarques et questions / réponses

- Quelques précisions sont demandées sur une remarque de Philippe DEMONCHY stipulant que ce qui stimule l'économie belge portuaire c'est le manque de financements publics.
 - Philippe DEMONCHY précise qu'il a pris l'exemple belge pour leur constance en matière de financement et l'intérêt qu'ils portent à leurs activités portuaires.
- L'expérience de la ligne fruits et légumes l'an dernier à Boulogne-sur-Mer a été intéressante, de même pour le trafic d'animaux récemment. La mise en place d'une passerelle fret roulier reste-t-elle opportune ?
 - Depuis longtemps, le transport de véhicules routiers se fait sur des navires gros porteurs que le port de Boulogne ne peut aujourd'hui plus recevoir dans sa configuration actuelle. Ce trafic a pu reprendre car il a pu trouver sur le marché un navire roulier disponible de taille acceptable pour les installations. D'autres navires disponibles sur le marché sont d'une dimension telle qu'on ne pourra les recevoir à Boulogne tant que nous n'avons pas un poste roulier correspondant aux capacités des navires se trouvant sur le marché.
- Il est proposé de créer un observatoire des consommateurs des produits de la mer afin de remettre au centre les attentes du client et d'accompagner les entrepreneurs dans leur recherches et leurs innovations.

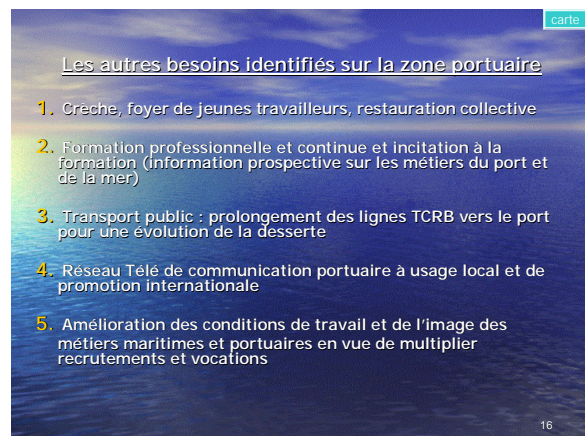
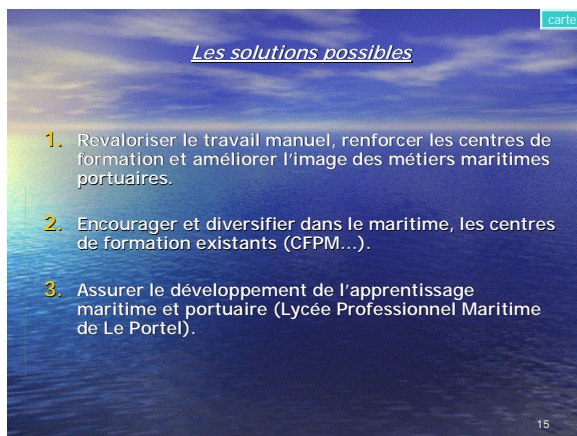
- Le Conseil de Développement a réussi à se réunir autour d'une table pour discuter du port et a présenté un beau catalogue d'actions. Néanmoins, est-il prévu de donner des priorités à certaines de ces actions ?
 - Dans les nombreuses pistes suggérées, beaucoup existent déjà. La force du port de Boulogne est de valoriser ce que l'on a. Les axes de priorités ont été définis dans l'absolu mais la commission s'est abstenue de prendre des décisions et de vouloir dicter aux professionnels et politiques ce qu'il fallait faire. La priorité est de réalimenter le marché de Boulogne qui est fort en plus-value et en savoir-faire par la voie maritime.

TABLE RONDE 2 - SOCIAL

Présentation du rapport

Michel BAUCHOT, animateur de la table ronde 'Social', explique que la commission a dégagé trois axes dans cette partie :

- la formation qui permettra aux jeunes Boulonnais de rester dans leur territoire en prenant la succession de leurs aînés dans les métiers de la mer ;
- la sécurité maritime ;
- un troisième axe implicite aux deux précédents, la solidarité.



Social

4. Formations maritimes et à la sécurité en mer

Il convient de renforcer la culture maritime, portuaire et commerciale des différents professionnels

Les principaux besoins :

1. l'accueil au port, la connaissance du port et de ses intervenants ;
2. le management des entreprises ;
3. la logistique ;
4. les langues ;
5. la lutte contre les pollutions marines (dont matières dangereuses).

17

En vue de développer les formations, il faut associer :

1. les enseignants de métier pour leurs connaissances théoriques et leur pédagogie ;
2. des professionnels en activité ou de jeunes retraités pour leurs connaissances particulières des métiers et de l'environnement.

18

OBJECTIF

**BOULOGNE : CENTRE DE SUPPORT LOGISTIQUE
AU SERVICE DE LA SECURITE MARITIME
& DE LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS**

- Situation en bordure des voies maritimes les plus fréquentées du monde où peuvent se produire des accidents graves pour l'environnement.
- Sert régulièrement de port de relâche au navire chargé de la sécurité en mer pour la zone Manche Mer du Nord.
- Possède une flotte de pêche importante pour participer à la lutte contre les pollutions.
- A passé avec succès l'essai récent de mise en œuvre de moyens d'arrêt et de pompage d'une pollution.

19

Les intervenants

- **Dominique PAQUENTIN**, CFDT : *l'adaptation des formations aux besoins des entrepreneurs*

Plusieurs outils de la formation existent tels la sécurisation des parcours professionnels qui protège et accompagne le parcours professionnel d'une personne victime d'un licenciement. Au niveau de Capécure, chaque entreprise dépose ses offres et perspectives d'emploi à court, moyen et long termes. Un demandeur d'emploi, un jeune, un salarié organise son parcours de formation professionnelle en fonction des emplois susceptibles d'être disponibles. Un lieu pourrait être créé à Capécure (*'La maison du salarié'*) dans lequel on trouverait restauration, crèche familiale et ce pôle d'emploi. Il est donc important d'inciter les salariés à se former. Pourquoi ne pas mutualiser autour des entreprises leur budget de formation pour valoriser les compétences spécifiques ? Il faut fidéliser l'emploi des salariés, ça ne peut être que bénéfique pour la prochaine décennie.

- **Michel RUNIGO**, Directeur du Lycée Maritime de Le Portel : *les vocations dans les métiers de la mer*

Au niveau du lycée, l'attraction des jeunes se maintient. Le lycée a su se diversifier vers plusieurs formations : outre la pêche, le commerce, la plaisance professionnelle et le portuaire. Dans les prochaines années, il sera nécessaire de monter dans les niveaux (obtenir au moins le Bac pro). Seulement cela nécessite, pour le lycée, de disposer de moyens supplémentaires afin de s'équiper en structures (ex : engins de sauvetage rapides).

- **Eric TAVERNIER**, IUT de l'ULCO : *l'apport de l'Université du Littoral au milieu agroalimentaire*

Les formations universitaires en lien direct avec l'agroalimentaire sont toutes localisées à Boulogne-sur-Mer et sont professionnalisantes. Des techniciens et des cadres y sont formés et ce, dans tous les secteurs (contrôle qualité, management de la qualité, production, recherche et développement). Ces formations se font en étroite collaboration avec les centres techniques de Boulogne-sur-Mer (CEVPM, CFPM), les centres de recherche (AFSSA, Ifremer) et de nombreux professionnels issus de la filière interviennent.

Les projets à court terme : l'IUP va être transformé en Mastère. On travaille également sur une licence professionnelle (formation en un an sur l'environnement et la sécurité pour les industries agroalimentaires). A l'heure actuelle, une chargée de mission réalise une enquête sur les besoins des entreprises en matière de formation continue.

- **Jean-Jacques MORVANT**, Directeur du CROSS Gris-Nez : *la diversification du port dans la sécurité maritime*

Boulogne-sur-Mer se caractérise par son positionnement central en Manche-Mer du Nord au niveau maritime, sur une des voies les plus fréquentées au monde. Quelques chiffres :

- 350 bateaux par jour ;
- 120 qui traversent ;
- une centaine de bateaux de pêche ;
- plus de 43 000 navires qui circulent chaque année, soit 92 millions de tonnes de marchandises dangereuses et 80 millions de tonnes d'hydrocarbures.

Boulogne se situe également à proximité des grands ports européens : Le Havre (à 4 heures), Dunkerque (à 3 heures), Anvers (à 7 heures), Rotterdam (à 9 heures).

Cette zone se caractérise enfin par sa proximité à des événements nautiques (collisions...).

Boulogne-sur-Mer peut également se prévaloir d'être un port d'escale d'un remorqueur de haute mer. Depuis un an en effet, un remorqueur escale à Boulogne, ce qui permet de sécuriser le trafic. Un autre atout est son port en eaux profondes avec toutes les possibilités d'avitaillement qui sont offertes. Boulogne est donc indispensable pour sécuriser ce détroit international dans lequel l'Etat doit garantir un libre trafic.

- **Isabelle VIALON**, Administrateur aux Affaires Maritimes : *le rôle de la DRAM dans le développement du port*

Les Affaires Maritimes gèrent à la fois les navires et les marins. 130 navires débarquent leur pêche à Boulogne, ce qui représente 750 à 800 marins, sans compter les emplois sur Capécure. Sur Boulogne, il existe encore un pôle d'entreprises qui emploient des salariés peu qualifiés qui leur permettent d'avoir un emploi digne et de faire vivre leur famille. Le port a en effet un rôle en matière de promotion sociale et d'accès à l'emploi. Un certain nombre de challenges dans les années à venir sont à relever, mais il existe des outils à utiliser de façon de plus en plus stratégique pour maintenir la filière et la rendre compétitive dans la perspective du 21^{ème} siècle.

Les remarques et questions / réponses

- Aujourd'hui, qui est le décideur, qui s'engage sur quel objectif pour le développement du port ? Il est nécessaire de faire avancer les choses et le rôle du Conseil de Développement pourrait être de proposer une méthode de travail.
 - C'est le fondement d'un Conseil de Développement qui est une force de réflexions et de propositions. Ce n'est pas au CDDAB de dicter qui est le décideur. Ce rapport est à la fois un état des lieux et un espoir de devenir. Cette réunion se déroule dans un esprit de convivialité, sans polémiques. Cela démontre que les acteurs sont capables de réfléchir ensemble au développement du port.

- La plaisance a été peu abordée, or ce secteur est très prometteur notamment en termes d'emplois directs et indirects et mérite d'être soutenu (formations...). Des investissements sont souhaités dans le milieu de la pêche qui est en crise mais des moyens devraient également être investis dans la plaisance qui reste un secteur en progression.
 - Cette intervention démontre toute l'importance de ce thème d'autant que le port de plaisance se trouve au cœur de la ville. En ce qui concerne la formation, le lycée maritime professionnel développe des stages pour les plaisanciers.

- Qu'en est-il du port de commerce ?
 - Quatre composantes dans le port : la plaisance, l'halieutique, le transmanche et le commerce. Le port de commerce a connu la fermeture de Comilog. Les services portuaires ont réussi à survivre. Aujourd'hui, divers projets sont prévus mais en attente, en raison des décisions qui sont en train d'être prises sur le port. Elles seront ensuite mises en œuvre pour que le chiffre d'affaires de la partie commerce du port remonte. Le nouveau concédant du port finalisera ces projets. Avec 561 000 tonnes (produits forestiers, fruits et légumes...), l'activité du quai de l'Europe est à relancer.

TABLE RONDE 3 – ENVIRONNEMENT & AMENAGEMENT

Présentation du rapport

La table ronde 'Environnement & Aménagement', animée par Pierre SALAÛN aborde quatre points principaux :

- la qualité environnementale des zones portuaires ;
- les aménagements de la construction et de la réparation navale ;
- la réussite des aménagements de la gare maritime ;
- l'accueil et l'urbanisme touristique au port.



carte

Vers une certification ISO 14001
dans un objectif de développement durable

- labellisation de qualité ;
- image améliorée ;
- exigence pour un site à vocation alimentaire ;
- s'appuyer sur la réussite de Landacres.

22

carte

6. Les aménagements de la construction navale

- **Socarenam**
 - bateaux spécialisés nouveaux qui résultent d'une diversification par rapport à l'activité traditionnelle pêche ;
 - entretien et suivi des navires livrés ;
 - activité sur 3 sites (B/C/D) ;
 - volonté d'accueillir des navires plus grands à Boulogne/Mer.
- **Blamengin**
 - navires plus petits que Socarenam ;
 - utilisation du bassin à flot ;
 - souhait de voir achever le programme de modernisation environnemental prévu au contrat de plan sur le site actuel.

Socarenam et Blamengin enregistrent actuellement de bons résultats et les deux chantiers s'intéressent au marché des navires de grande plaisance

23

carte

L'avenir des chantiers de la SOCARENAM

- difficulté d'envisager un investissement et un transfert de chantier à Boulogne/Mer en raison d'une faible visibilité des commandes ;
- possibilités pour le déplacement : sur des espaces desservis à la fois par un bassin à flot et un bassin de marée ;
- trois sites envisageables.

La Commission :

- suggère la réalisation d'une étude économique et financière avec composante environnementale ;
- se tient à la disposition du maître d'ouvrage pour participer à la rédaction du cahier des charges.

24

carte

Environnement et Aménagement

7. La réussite des aménagements de la Gare Maritime

Boulogne est une porte d'entrée maritime traditionnelle de la France.

La réussite des aménagements de la Gare maritime est déterminante pour le devenir du port et du Boulonnais.

Besoin du maintien d'un trafic passagers transmanche à Boulogne/Mer (enjeu touristique et commercial).

Cohérence nécessaire entre les projets « gare maritime » et « place de la République » (même clientèle de loisirs).

25

carte

Environnement et Aménagement

8. L'accueil et l'urbanisme touristique autour du port

Le réaménagement du port doit influencer sur le devenir du Quai Gambetta et de son prolongement jusqu'à Nausicaa et la Plage :

- évolution sur le plan architectural et fonctionnel au profit des activités de loisirs, du tourisme et du commerce ;
- transfert des administrations liées à la mer sur la zone portuaire permettrait de libérer un espace dédié au tourisme ;
- les implantations possibles :
 - un centre tertiaire professionnel groupant administrations et services du port sur la partie nord de Comilog ;
 - des fonctions de loisirs à l'hoverport (sports et santé...).

L'enjeu majeur :
Traiter de cette composante pour donner au port de Boulogne/Mer son image maritime et dynamique.

26

Les intervenants

- **Olivier DELBECQ**, Directeur de Boulogne Développement Côte d'Opale : *l'aménagement de l'interface ville-port*

Olivier Delbecq complète les propos de M. Salaün en précisant qu'au niveau de l'interface ville-port, deux sites sont particulièrement visés :

- L'Hoverport sur la commune de Le Portel : enjeu important sur un espace aujourd'hui en grande partie en friche, ce site représente un vrai potentiel notamment sur les plans touristique et tertiaire ;
- Eperon – République – Bassin Napoléon : différents projets ont déjà été mis en œuvre par les différents partenaires au niveau de Capécure via le projet *Port Napoléon* : installation de l'Université et de la CAB, port de plaisance du Bassin Napoléon, réaménagement du quai Gambetta, stands de vente de poissons pour un total d'environ 26 millions d'€ d'investissements (dont 6 millions de l'Union Européenne qui a nettement contribué aux investissements d'aménagements urbain et portuaire). Le futur, c'est aussi l'implantation de l'AFSSA et l'aménagement de la Place de la République et de l'Eperon avec un re-dimensionnement de la Gare Maritime en raison du nouveau type de trafic et de projets de loisirs et de commerce. L'enjeu est bien d'avoir une cohérence sur ces 9 hectares en cœur d'agglomération, tout en veillant aux "usagers" actuels de cet espace. Différents organismes travaillent autour de cet aménagement sous le pilotage de la ville et du Maire de Boulogne-sur-Mer qui coordonne l'ensemble de cette opération en devenir, opération qui doit pouvoir marquer une nouvelle entrée depuis la façade portuaire et une transformation de cet espace. L'enjeu est à la fois urbain, portuaire et touristique.
- **Daniel FAUQUET**, Secrétaire adjoint du Syndival : *la complémentarité entre Capécure et Landacres ou Capécure : zone 14001 ?*

Engagé il y a seize années, le projet Landacres doit son lancement à la nécessité de compléter l'offre foncière du port, ce qui se retrouve d'ailleurs dans les investissements actuels (Unima et Delpierre par exemple). La libération des espaces de Comilog va permettre de renforcer désormais la place de Capécure, les entreprises travaillant le poisson frais ne pouvant s'éloigner de ce centre économique ; d'autant qu'aujourd'hui le péage entre Capécure et Landacres est un élément supplémentaire. La complémentarité se retrouve entre ces deux zones surtout pour les deuxième et troisième transformations.

Concernant la certification de la zone de Landacres (à noter que la zone a été la première à être normalisée ISO 14 001 en Europe), cette réussite est notamment due au fait que la zone a été créée ex-nihilo. Y parvenir aujourd'hui avec une zone existante serait bien plus difficile, mais cela devient indispensable quand on voit que deux entreprises récemment installées sur Landacres ont fait ce choix grâce à la certification. Landacres représente 170 hectares de terrain dont seulement 100 hectares sont commercialisables, la différence représentant des espaces verts, des zones communes, etc... Le premier aspect de la certification est bien le paysagement. Sur ces 100 hectares, seuls 50 hectares sont aménagés et 40 % de cette partie aménagée sont aujourd'hui occupés, ce qui est exceptionnel quand on compare avec la zone de la Trésorerie qui s'est remplie huit fois moins vite. Il reste donc des disponibilités foncières.

- **Philippe GOBERT**, Directeur de la Socarénam : *le dynamisme de la construction navale sur le Boulonnais*

Concernant le chantier naval de la Socarénam, M. Gobert trace en premier lieu le portait de son entreprise. Créée en 1961 à Calais et arrivée à Boulogne-sur-Mer en 1968 en reprenant d'autres chantiers, la Socarénam compte 160 employés (100 à Boulogne, 40 à Calais et 20 à

Dunkerque) et exerce, comme activité principale, la construction navale. Aujourd'hui, la problématique de l'entreprise est la suivante : après la construction de navires de pêches (entre 17 et 30 m) avec des installations ad hoc, il convient de se diversifier vers des navires plus grands. Or cela dépasse les capacités de construction à l'intérieur du site boulonnais. Dès lors, une partie de la construction est sous-traitée (la coque) et le bateau est armé devant le site de la Socarénam, soit coincé entre la plaisance et l'agro-alimentaire alors que les activités peuvent gêner (bruit, peinture). Donc, pour la Socarénam, la diversité dans les gros navires posent problème.

M. Gobert précise que, sur Boulogne, hormis les 100 emplois directs de l'entreprise, il y a autant d'emplois en sous-traitance. Pour la pérennité de l'entreprise, il est indispensable d'aller de l'avant pour trouver d'autres moyens car la construction navale a encore de l'avenir notamment car l'entreprise a misé sur la qualité et le professionnalisme (respect des coûts et des délais notamment). En matière de diversité par exemple, il convient également de s'intéresser à la plaisance et au grand yachting car il s'agit d'un marché porteur.

M. Barrois souligne que les termes de "diversification", de "plaisance" et de qualité semblent être les maîtres-mots du développement portuaire.

Les remarques et questions / réponses

- Concernant la complémentarité entre tourisme et développement portuaire, M. Tassart souligne que deux problèmes se posent à l'heure actuelle :
 - la ré-interrogation du plan Vivien qui avait, à la reconstruction, privilégié le développement de la Rive Gauche pour le développement portuaire et la pêche ;
 - le déficit de l'image au niveau portuaire. Que ce soit le touriste qui recherche pourtant la mer mais aussi l'habitant, plus personne ne traverse vers la Rive Gauche. Il faut donc de grands évènements comme le départ de la solitaire du Figaro pour provoquer ce mouvement. Il faut (r)amener les Boulonnais sur le *Port Napoléon* or, si on se place d'un point de vue touristique, ne risque-t-on pas de figer ce projet par des institutions comme le CUEPP ou l'IUT alors qu'il y aurait peut-être des projets plus attractifs en terme d'image ?
- Vincent Touloumon, pour la Jeune Chambre Economique, estime que la filière liée à la dépollution de la mer pourrait représenter un aspect intéressant du développement portuaire (traitement mais aussi récupération de matériaux sous-marins). Daniel EVRARD souligne que le groupe de travail a effectivement prévu de considérer Boulogne comme un site de savoir-faire en matière de pollution maritime (surveillance, mise en place de matériel). Concernant la dépollution, la flotte de pêche peut être amenée à travailler pour la dépollution en cas de crise.
- **Pierre MALLE**, AFSSA : *l'importance d'une implantation au cœur du port de Boulogne-sur-Mer*

Pierre Malle – directeur du laboratoire boulonnais de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments – précise qu'un nouveau site sera construit sur Boulogne. L'AFSSA se consacre aux travaux de recherche sur l'aspect sanitaire et nutritionnel des aliments dans différentes filières en France et sur l'halieutique à Boulogne-sur-Mer. Le nouveau laboratoire de l'AFSSA, qui s'implantera en bordure du Bassin Napoléon, aura une superficie double à celle du

laboratoire actuel. Cet investissement est très révélateur de l'intérêt porté aux produits de la pêche du point de vue des professionnels et des consommateurs (poisson = aliment santé). Certes, c'est la fin du tout-halieuistique mais la spécialité de la pêche reste l'image de la ville vis-à-vis de l'extérieur. Sur Capécure, nous trouvons tous les opérateurs (pêche, commercialisation, transformation) ainsi que tous les partenaires techniques et scientifiques pour développer des programmes de recherche (Université, CEVPM, IFREMER). L'ensemble de ces acteurs font partie du pôle de compétitivité qui donne une image encore plus forte à la place boulonnaise. Dans ce contexte, la communauté scientifique a un rôle à jouer et l'avenir de Boulogne, c'est aussi l'avenir de la recherche agro-alimentaire halieuistique.

- Une dernière question du public a trait à une éventuelle implantation d'un ensemble immobilier haut de gamme au niveau d'espaces libérés par la Comilog mais dissocié de la ville à proprement parler. Il est précisé que, sur le site en question, différentes options ont été imaginées et que le leitmotiv doit rester la qualité pour changer l'image de la ville et du port.

Conclusion

Pour conclure cette rencontre, M. BARROIS laisse la parole à Daniel EVRARD. Celui-ci estime que les discussions lors de cette plénière sont venues enrichir les travaux du groupe Port du Conseil de Développement. On constate que la société civile a pu s'exprimer et que les richesses de Boulogne, dont on ne parle pas suffisamment, peuvent servir de plate-forme de développement pour un proche avenir. Pour se faire, il convient de donner les moyens de réaliser ce programme, rapidement ; en particulier dans le port de Boulogne-sur-Mer dont l'activité s'équilibre entre toutes ses composantes.

Quelle priorité donner aujourd'hui à l'ensemble des projets qui ont été évoqués ? Le port est arrivé désormais à 34 000 tonnes de poissons pêchés par les Boulonnais et à 300 000 tonnes traitées. La différence vient des importations, qui restent à alimenter car demeurant elles-mêmes sujettes aux phénomènes économiques et sociaux extérieurs (coûts de transport par exemple). L'avenir donc est du côté de la mer, du plan d'eau, de cette entrée du port qui peut apporter d'une façon efficace les produits qui seront traités à Boulogne. Quand les moyens sont mis en place, les clients s'annoncent et des armateurs sont déjà intéressés par cette filière car on sait que, pour pouvoir commercialiser du poisson en France, la place de Boulogne-sur-Mer représente toujours un intérêt grâce à son savoir-faire.

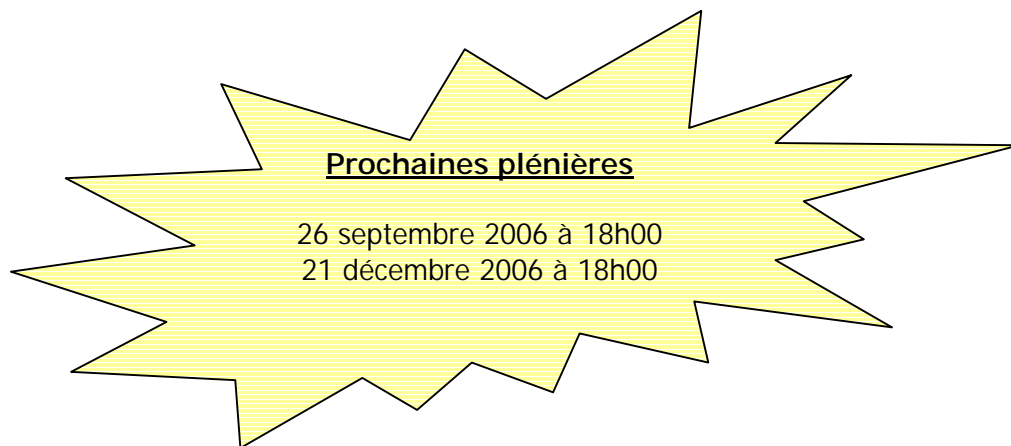
Dans ces moyens, des programmes sont ressortis des différentes études. Le groupe de travail est venu conforter ces deux réflexions en proposant différents axes car il est important que chaque acteur soit d'accord pour pouvoir réussir. C'est-à-dire que les réflexions de la société civile incitent à un consensus rapide car on attend un signe de progrès. M. EVRARD, citant Beaumarchais déclarant "*la difficulté de réussir ne fait qu'ajouter à la volonté d'entreprendre*", souhaite que le Boulonnais aujourd'hui entreprenne...

M. DUFOUR conclut la rencontre par deux points forts :

- il estime que les acteurs boulonnais sont capables de dialoguer pour construire l'avenir ;
- il existe aujourd'hui une réelle urgence à agir. Le Boulonnais a déjà perdu du temps et il est urgent maintenant que des décisions soient prises, que les travaux de la Place de la République soient engagés.

Les travaux et les réflexions du Conseil de Développement durable ont contribué à démontrer cette urgence et si l'assemblée consultative doit prendre une position, c'est celle de la nécessité d'agir dans le Boulonnais à proximité d'un littoral qui, lui, bouge... Boulogne dispose de tous les moyens nécessaires et il faut maintenant agir en cohérence car les Boulonnais sont capables de faire bouger ce littoral et de le développer.

Pierre-Yves DUFOUR remercie les membres et lève la séance.



Retrouvez toutes les informations relatives au Conseil de Développement sur :

www.conseil-developpement.fr

Consultez les films des réunions plénières sur le web

www.conseil-developpement.fr

www.plateautv.com

rubrique 'Services citoyens'