

Débat public **Calais Port** 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°32



44-46, rue du Leughenaer
BP 3-131
59377 DUNKERQUE Cedex 1
Tél. 03 28 59 07 65 - Fax 03 28 63 35 42
umc@umcdk.com

Contribution de **L'Union maritime et commerciale**

Calais Port 2015 : est-ce une réelle opportunité pour le développement portuaire régional ?

Les professionnels du port de Dunkerque ne peuvent qu'approuver une politique portuaire ambitieuse au niveau de notre région. A cet égard, il est normal que Calais maintienne sa position sur le trafic Transmanche en s'adaptant aux besoins du marché, notamment en termes de capacité d'accueil de la dernière génération de Ro-Ro en construction que compte exploiter P & O.

Cependant, l'envergure du projet Calais Port 2015 ne semble pas complètement adaptée aux besoins du littoral de la Côte d'Opale. La crise que nous traversons va très certainement engendrer une modification des comportements en général et des flux de voyageurs en particulier. Ainsi il est légitime de s'interroger sur l'exactitude des perspectives de développement des trafics passagers et de fret accompagné qui justifient l'ampleur du projet.



Terminaux conteneurs et rouliers port ouest Dunkerque.

L'Union maritime et commerciale (UMC) fédère depuis plus de cent ans les entreprises portuaires dunkerquoises.

Elle regroupe les syndicats et groupements professionnels suivants :

- le Syndicat des transitaires
- l'Association des consignataires et agents maritimes
- le Syndicat des manutentionnaires
- le Syndicat de l'armement français
- l'Association des entreprises de services (comprenant notamment le pilotage, le

remorquage, le lamanage)

- le Groupement des industriels importateurs de pondéreux (au sein duquel on retrouve par exemple ArcelorMittal, EDF Trading logistics, CDF Energie, Alcan),

L'UMC représente donc un nombre significatif d'emplois directs sur le port de Dunkerque. Elle a pour but d'étudier toutes les questions d'intérêt commun qui concourent au développement, à la prospérité du port de Dunkerque sur le littoral Côte d'Opale, ainsi

que de ses membres. Ainsi, notre Union a suivi avec un intérêt particulier le projet Calais Port 2015, en prenant connaissance de ses différents éléments utiles au débat public.

Un certain nombre de raisons économiques et stratégiques conduisent l'UMC à exprimer sa position et ses interrogations.

Par ailleurs, est-il pertinent de prévoir la construction d'un terminal à conteneurs/roulier à 25 kilomètres d'un terminal existant au Port Ouest de Dunkerque qui peine à se développer malgré sa desserte par plusieurs lignes régulières et des équipements permettant de recevoir tous les types de porte-conteneurs, du feeder aux mega PC de dernière génération, ainsi que les différentes sortes de rouliers existants (ro-ro, conro, etc.) ?

Il nous apparaît notamment regrettable de mettre en avant, dans la potentialité de trafics justifiant d'un si grand projet, le développement du transport en conteneurs 45' palletwide, entre les parties orientales et méridionales de la péninsule ibérique voire la Méditerranée (Maroc). Il est incontestable que ces lignes viendront concurrencer directement celles existant à ce jour à Dunkerque et prometteuses d'un bel essor.



TC 45' en cabotage maritime à Dunkerque.



Cabotage Dunkerque Maroc TC 45'.



Zones logistiques au port de Dunkerque.

Par ailleurs, la création de zones logistiques contribuera très certainement à une offre pléthorique d'équipements. Après avoir entraîné une surcapacité, la conséquence en sera une perturbation du marché régional au niveau de la côte d'Opale.

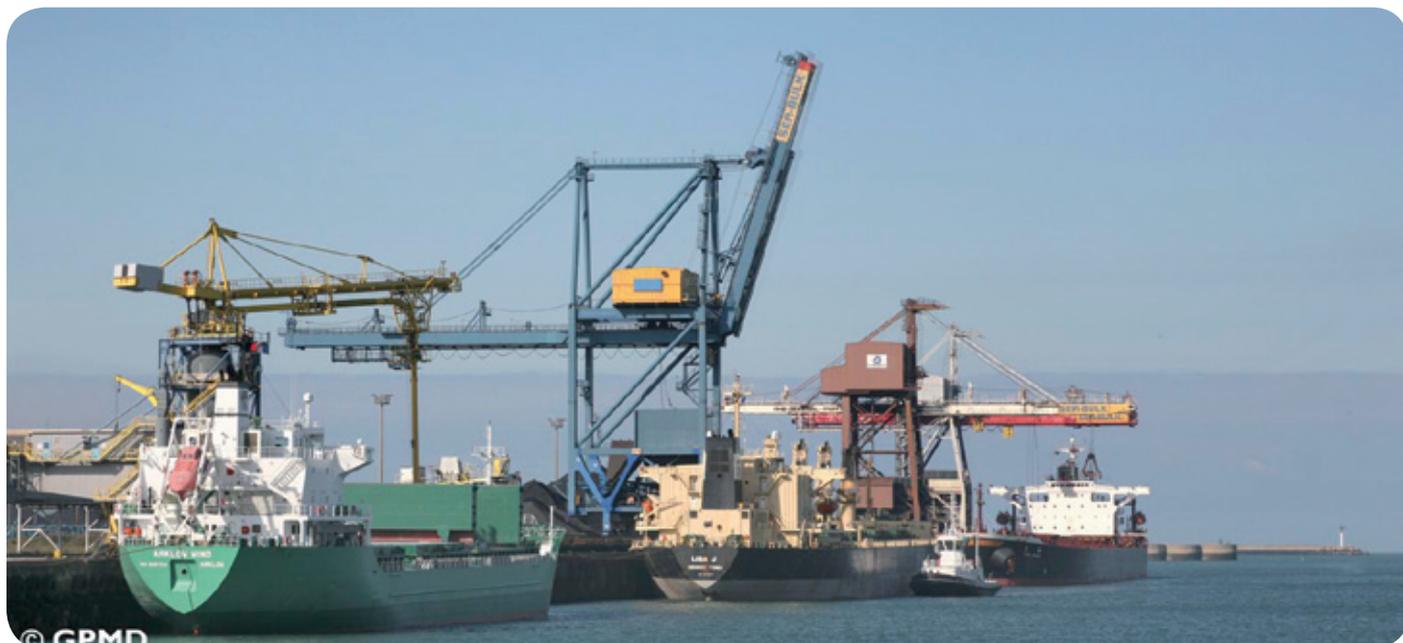
Il ne semble pas que tous ces développements logistiques prennent réellement en compte les exigences induites en matière de pré/post acheminement. D'une part, le montant du financement supposera obligatoirement la mobilisation de fonds publics dont nous souhaiterions connaître le retour sur investissements.

Par ailleurs, l'exigence de développement durable en matière d'environnement devrait nécessiter la prévision d'un projet d'alternative à la route. Ce qui ne semble pas être le cas...

Il conviendra également de rester attentif sur les conditions d'attribution des concessions des ports de Calais et Boulogne. On peut en effet se poser des questions sur la pertinence des très lourds investissements réalisés à Boulogne dans un passé récent. Ne viennent-ils pas hypothéquer ou concurrencer ceux prévus par Calais Port 2015, alors que les deux ports sont gérés par un même concessionnaire ?

Que ce soit pour les infrastructures pour le trafic transmanche comme pour les terminaux à conteneurs, ou encore les zones logistiques, est-il pertinent de multiplier les investissements publics destinés aux mêmes potentiels de développement sur la zone géographique de la Côte d'Opale ?

Les professionnels dunkerquois ne peuvent en aucun cas souscrire à une telle démarche qui aboutira à un affaiblissement de chacun des acteurs puisqu'ils se mettraient en concurrence directement sur le seul marché existant.



© GPM D
Quai en eau profonde vracs QPO port ouest Dunkerque.

Ainsi, ils souhaitent notamment que des alternatives aux solutions d'aménagement moins disproportionnées par rapport au besoin d'accueil des navires Ro-Ro de dernière génération soient proposées par les maîtres d'ouvrage en tenant compte de l'ensemble des capacités existantes sur ce secteur précis de trafic, pour les 3 ports de la côte d'Opale. Ceci participerait sans aucun doute à la nécessaire coordination interportuaire des infrastructures, conformément à l'impulsion déjà donnée en ce sens pour d'autres ports français.

Par le passé, tout développement redondant dans un même rayon n'a contribué qu'à appauvrir les différents opérateurs, comme par exemple pour le quai en eau profonde au nord du bassin Henri Ravisse, équipé de grues modernes dont le taux d'utilisation n'a probablement jamais été rentable.

Depuis longtemps Dunkerque n'est pas qu'un port industriel et énergétique : les flux conteneurs et les lignes régulières se sont bien développés, à la satisfaction des chargeurs et des armateurs. Les professionnels dunkerquois pensent au contraire que la recherche de synergies entre les différents ports pour gagner des parts de marché sur nos voisins anglais et du Benelux, est la seule solution qui permettra un développement durable de notre région.



Activité conteneurs à Dunkerque.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Pour tout contact

Commission particulière
du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

www.debatpublic-calais-port2015.org