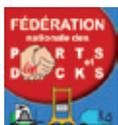


# Débat public Calais Port 2015

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

## Cahier d'acteurs n°26



Syndicat CGT Cale de Radoub  
62100 Calais  
Fax : 0321345556  
Email : localcgt@calais.cci.fr  
[www.cgt.fr](http://www.cgt.fr)

Contribution de la  
**CGT**

de la Chambre de commerce  
et d'industrie de Calais

### La CGT au cœur du projet !

Notre contribution est un ensemble d'interrogations sur l'impact ou l'influence du projet dans divers domaines

#### Technologie :

> Dans la nouvelle configuration du port, l'outillage va-t-il subir une mutation technologique ?

> Des outils actuels pourraient-ils disparaître ? (grues, passerelles RO/RO, manutention des remorques non accompagnées, Terminal sucrier et parcs et ateliers)

> Quels sont les axes de trafics privilégiés ?

> Ferroutage, fluvial, cabotage et transmanche, selon le multimodal y aura-t-il plusieurs modes d'exploitation ? Et sous quel statut ? Où démarre la compétence des uns et des autres ?

> Les passerelles piétons sont-elles prévues dans le nouveau schéma ? Si oui, dans quelle mesure ? Si non, une réflexion a-t-elle été effectuée concernant la sécurité des navires (évacuation des personnels et clients lors d'un éventuel incident (incendie, alerte, etc.) ?

> Concernant l'articulation de la sûreté sur le port et cheminement de la nouvelle implantation du corridor de sûreté ; y aura-t-il de nouvelles technologies ?

> Quel sera le système d'amarrage ? Va-t-il rester comme aujourd'hui ou risque-t-il d'évoluer vers un mode automatique car cela aurait des conséquences sur l'emploi.

> Les effectifs actuels seront-ils maintenus ? Peut-on espérer une croissance des emplois dans la nouvelle configuration ?

> Avant la mise en route de Calais Port 2015, des plans de formations anticipant les évolutions et adaptés aux nouveaux métiers sont-ils prévus ?



## La CGT de la CCI de Calais

Les représentants ayant obtenu 50% des suffrages aux dernières élections professionnelles (actuellement 720 agents à la Chambre de commerce et de l'industrie de Calais (CCI)). Notre syndicat a été créé dans les années 40 par les anciens, juste au moment où de grands besoins se sont faits sentir, afin d'obtenir des

avancées sociales, dont nous bénéficions encore aujourd'hui.

Actuellement, toujours en place et faisant partie des acteurs principaux de la vie portuaire Calaisienne, nous sommes sur le devant pour être très attentifs aux évolutions socio-économiques et préserver notre outil de travail.



La plupart des élus CGT de la CCI de Calais sont représentatifs dans la majorité des services (Exploitation, Grues, Sûreté, Maintenance).

Nous pouvons dire qu'à cette heure nous ne serions plus les mêmes si nous n'avions pas mené de combats contre toutes les idées et volontés désastreuses de casser nos emplois (duty-free, directive européenne et Bolkestein, réforme portuaire). Notre fédération, avec son assise dans tous les ports, a su se faire entendre pour limiter la casse.

Demain, le projet doit aboutir, mais il ne doit pas créer de laissés pour compte. Dans tout grand projet, de grandes questions se posent, plus précisément pour les travailleurs portuaires Calaisiens.

Toutes les questions apportées dans ce cahier sont le reflet des interrogations de l'ensemble des salariés.

### Financement :

> Y a-t-il une volonté d'investisseur privé (avec ses conséquences) ou autofinancement du concessionnaire avec un partenariat de la Région ?

Quel scénario de répartition entre Etat, Région, CCI et éventuellement privé est envisagé ?

> Quelles seront les charges d'exploitation "Masse salariale, Remboursement et taxes (nouvelles) diverses" ?

Y aura-t-il une ventilation des diverses recettes perçues par la Région (répartition entre Boulogne et Calais en cas de création de la société portuaire) ?

Jusqu'aujourd'hui le port de Calais a démontré sa viabilité en terme de financement, Calais a toujours su faire face à ses dépenses. Aujourd'hui, mettre dans le schéma le port de Boulogne avec ses difficultés financières risquerait de créer un déséquilibre et de générer des problèmes d'ordres économique et social, ce que nous ne voulons pas.

### Gouvernance :

> Avec la fusion des CCI du Littoral, un nouveau président, cela aura-t-il une influence sur les choix stratégiques de l'éventuelle Société portuaire ?

Si il y a création d'une société portuaire, le conseil d'administration sera dirigé par un Calaisien ou un Boulonnais ? Le nombre de sièges sera-t-il en proportion du poids économique ?

> La prise en compte des IRP (Institutions des représentants du personnel), est-elle prévue par le conseil d'administration ?

> Si il n'y a pas de création de Société portuaire, quel scénario est envisageable ? Y a-t-il la possibilité de rester sous entité publique, parapublique ou régionale (conséquences éventuelles pour les statuts des salariés) ?

Nous pouvons affirmer que, jusqu'à preuve

du contraire, le port de Calais gouverné par une CCI a su se développer par sa dynamique financière et n'a jamais coûté ou très peu d'argent aux contribuables, voire même à reverser les dividendes à l'État. Quand nous regardons autour de nous avec toutes les réformes, les subventions attribuées, à juste titre, pour certains ou pour d'autres, on peut se poser certaines questions sur leur fondement. Le port de Calais, à l'exemple du bassin Henri Ravisse et de la Rocade desservant le port, en sont la preuve concrète.

La CCI, en respectant les modes d'exploitations avec du personnel qualifié sous statut portuaire, a su créer de l'emploi et de nouveaux métiers. Prenons exemple sur le service de sûreté, regardons aujourd'hui : nous sommes un port d'expérimentation nationale où tout le monde vient s'y référer.

Ceci démontre une réelle volonté de tous les acteurs (direction et employés) au sein de la CCI de faire de "Calais Port 2015" un exemple en terme de développement portuaire tenant compte des valeurs sociales, économiques, environnementales et financières.



**Juridique :**

> La concession, peut-elle être remise en cause ? Si oui, y aura-t-il des appels d'offres et qui pourra y répondre ?

> La société portuaire : oui ou non ? Si non, par quoi sera-elle remplacée ? Si oui, "quand" et "quel" type d'entité est envisagé ? Quel sera le statut pour les salariés sous concession ? Pour l'exploitation, la sûreté, la maintenance et l'administratif, y a-t-il un risque ?

> Quelles sont les conséquences pour les agents des CCI Calais/Boulogne si une société portuaire est créée ? Y aura-t-il deux établissements distincts ou un seul ?

**Trafic :**

> Pour celui des piétons, dans la configuration du nouveau port, y a-t-il une volonté de reconquérir ce marché en mettant à disposition les moyens suffisants (passerelles piétons) pour les compagnies effectuant ce type de trafic ? et quelle réflexion a été mise en place pour redynamiser le centre ville (navette, bus, tramway) ?

> Les transports de matières dangereuses ont-ils été pris en compte dans l'enceinte du port et aux alentours ? Avec de nouvelles aires de stockage (hangars, terre pleins) ?

Il y a des possibilités de marché concernant :

- le container,
- les autoroutes de la mer,
- le ferroutage,
- le fluvial,
- le service de croisières.

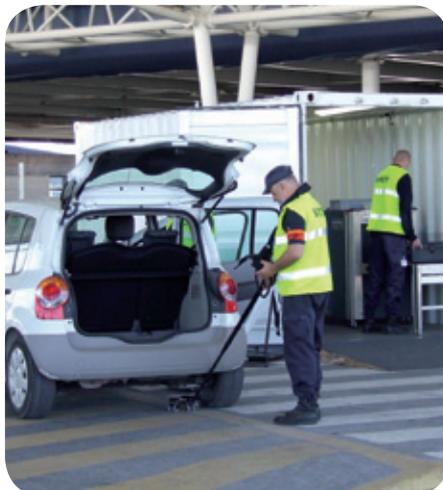
Une amélioration de desserte pour le centre ville devra être étudiée, il faudra réfléchir avec tous les acteurs économiques du Calaisis afin de créer un intérêt pour les voyageurs empruntant le port. Avant, ils venaient pour l'attractivité "alcool/tabac". Avec l'augmentation des taxes, la clientèle s'est déplacée vers la Belgique. Le trafic passager doit augmenter, tout le monde en profitera.

Regardons pour recréer cette dynamique avec d'autres éléments. Aujourd'hui nous avons la chance d'avoir des infrastructures commerciales basées sur les loisirs : bricolage, jardinage, pourquoi ne pas lancer une campagne basée sur ce genre d'atouts ?

**Politique d'emplois :**

> Actuellement la CCI de Calais emploie environ

690 agents portuaires. Ce projet va-t-il créer des nouveaux postes d'agents portuaires ? L'éventuelle construction de Calais Port 2015 doit privilégier le recrutement dans le Calaisis. Il faut donc mettre en place une vraie politique de formation afin de répondre aux besoins de la construction de ce projet.



## Conclusion

Ce projet doit être générateur d'emplois, un vecteur de progrès social basé sur le respect et les intérêts de chacun mais en n'oubliant pas le droit des travailleurs, tout en développant une politique portuaire fondée sur une maîtrise publique des activités, des infrastructures et de l'emploi.

Profiter de ce projet pour mettre à plat les distorsions et inégalités que l'on peut connaître, plutôt que de créer une concurrence qui pourrait être déloyale (trafic d'engorgement dans certains ports qui se fait avec des opérateurs privés qui emploient des intérimaires qui coûtent moins cher qu'un grutier sous convention portuaire).



Faire du transmanche à tout prix en accueillant des compagnies cherchant des fonds publics et n'ayant pas une politique sociale de 1<sup>er</sup> niveau et qui n'hésiteront pas à se retirer en cas de rentabilité non atteinte et laissant à charge aux collectivités les investissements et pertes de subventions. Si le port de Calais s'agrandit le port de Boulogne profitera de l'élan, nous en sommes persuadés.

Malgré la crise, le port de Calais se maintient ; cela prouve qu'il y a un réel besoin de transiter ; que ce projet n'est pas du superflu et que le port est un véritable atout pour la façade maritime.

Il faut diversifier les activités portuaires, ne prenons pas le même chemin que la dentelle de Calais. La mono-activité est un luxe que l'on ne peut pas se permettre.

Va-t-on rester à regarder le trafic passer par la Belgique, le Pays Bas, le Benelux, etc. ?

Alors que la volonté Française est de mettre de plus en plus les camions sur rail, le fret par voie fluviale dans le but de "désengorger la route", notre gouvernement va injecter des milliards pour améliorer ces réseaux et cela sans passer par nos ports. C'est totalement inconcevable, ces milliards seront payés en

grande partie par nous, contribuables Français, pour faire bénéficier le trafic aux pays voisins parce que nous n'aurions pas voulu dépenser 500 millions d'euros (payés par le concessionnaire et pas par les contribuables) pour faire correspondre notre port aux futurs trafics.

On sait que le port de Douvres va s'agrandir pour répondre à l'augmentation du trafic, Anvers et Rotterdam vont aussi s'agrandir et se moderniser car ils ont compris les enjeux importants de l'augmentation des trafics, de la diversification et du multimodal.

Jusqu'aujourd'hui le port de Calais a démontré sa viabilité et sa volonté aussi bien en termes de financement, d'évolutions, de création d'emplois, de répercussions positives sur la ville et ses environs.

Demain, il prouvera le besoin d'aujourd'hui de faire une extension portuaire. Nous pouvons espérer un avenir prometteur. Si le projet ne devait pas se faire on pourrait craindre le pire en terme de répercussions sociales tant sur notre façade maritime que sur le Calaisis.

**Le port de Calais ne peut pas rester en l'état et doit subir une mutation comme les autres ports. Nous devons imposer le progrès social et développer une politique maritime basée sur la coopération des ports de la façade du Littoral. La création de Calais Port 2015 est une grande opportunité et nous en sommes convaincus.**

### Tout cela devra être bâti sur la transparence et la sincérité de chacun.

Calais Port 2015 est un réel projet d'avenir qui aura des effets positifs sur le Calaisis.

Le chantier de modernisation du port va générer un nombre important de travailleurs, Calais, avec ses 1.5% de chômeurs, doit mettre en place une politique de formation et de recrutement adaptée afin qu'un maximum d'habitants calaisiens et des environs puissent obtenir ces emplois. Profiter maintenant de gérer l'après chantier, sa fermeture ne doit pas être un désastre comme le tunnel sous la manche.

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](mailto:contact@debatpublic-calais-port2015.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

[www.debatpublic-calais-port2015.org](http://www.debatpublic-calais-port2015.org)