

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°35



24 Boulevard des Alliés
62104 Calais
syndicatcfdt2@wanadoo.fr

Contribution des Membres du bureau de la section syndicale CFDT de la Chambre de commerce et d'industrie de Calais

Oui, au progrès social et à la réussite économique !

Concernant le projet Calais Port 2015, nous rééditons au nom des membres du bureau syndical CFDT de la C.C.I. de Calais, que le dossier rédigé par le maître d'ouvrage qui est la Région Nord-Pas de Calais est un bon dossier. Néanmoins, nous aurions souhaité que quelques précisions soient apportées, par exemple :

> Il aurait fallu mentionner dans le chapitre "L'ambition du projet Calais Port 2015" à la page 9 sur le sujet concernant les emplois : **que le taux de demandeurs d'emplois à Calais atteint 15,1%.**

Il aurait fallu aussi évoquer que ce projet confortera et même préservera les emplois actuels, et que pendant les travaux il en génèrera de nouveaux dans le Calais, qu'il en créera également ailleurs et ce dès le départ de la chaîne de transport.

> Il aurait fallu stipuler, toujours dans le même chapitre à la page 22 après la phrase "le système logistique de Calais, constitué du port maritime et du tunnel sous la Manche, puisse traiter 100 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2015" : **le port maritime et le tunnel ayant traité, sur la base des trafics de l'année 2007, environ 72 millions de tonnes.**

> Il aurait fallu indiquer dans le chapitre "Les caractéristiques du projet Calais Port 2015" à la page 106 après les phrases "les remblais seront construits au-devant du port existant, en

arrière des nouveaux quais à construire" et "ils seraient essentiellement gagnés sur la mer et le domaine public maritime, sur une surface comprise entre 70 et 100 hectares" : **ce qui à titre de comparaison, ne représente seulement qu'un grand bassin au port de Dunkerque.**





Quelques membres de la CFDT.

Après ces quelques précisions, nous allons maintenant, toujours au nom des membres du bureau syndical CFDT de la C.C.I. de Calais, développer notre raisonnement sur le chapitre concernant les emplois. Sujet, qui, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission nous n'en doutons pas, ne vous laisse pas indifférents.

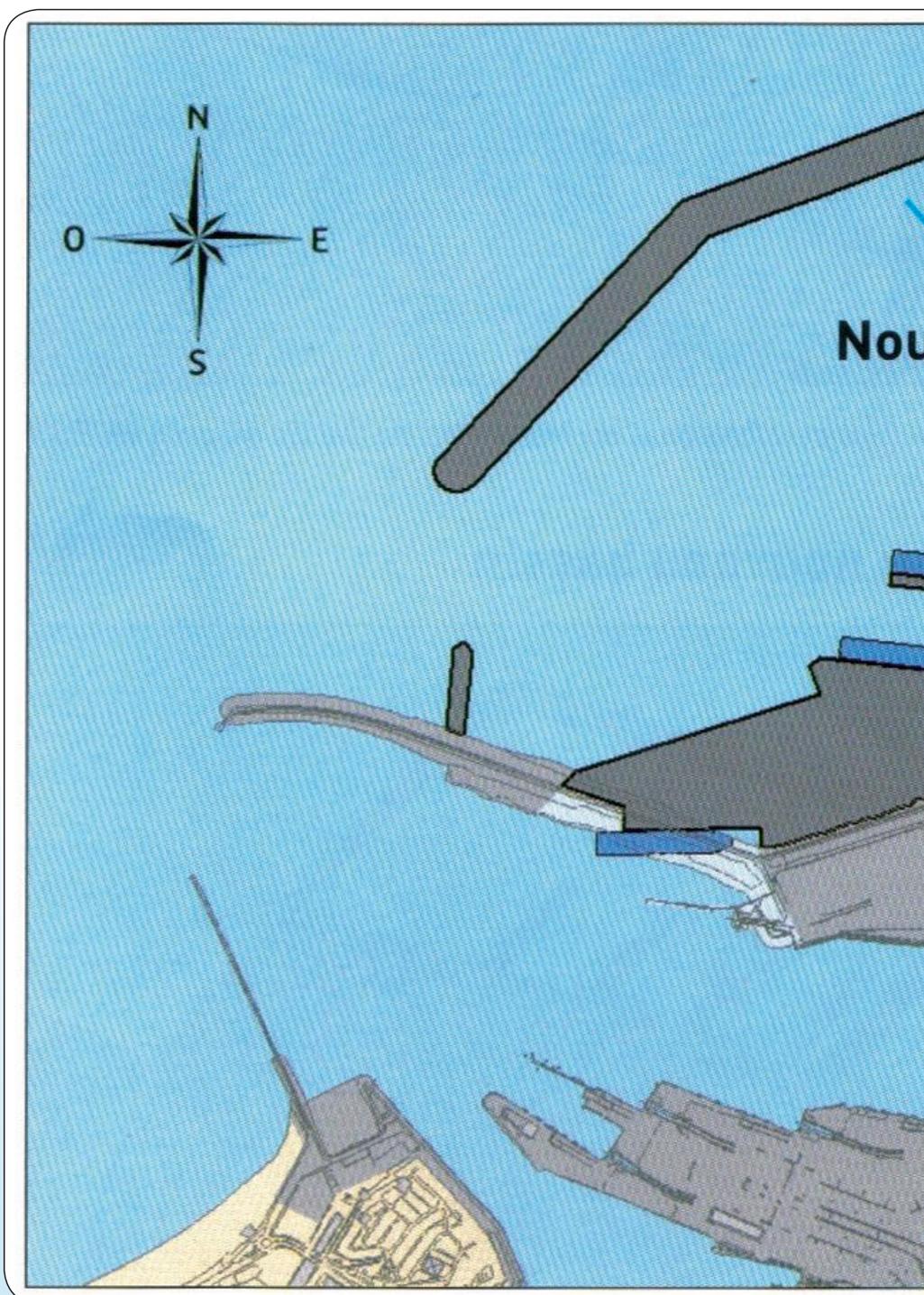
Tout d'abord, pour éviter les raccourcis, vouloir comparer les retombées (en termes d'emplois) des investissements portuaires à Calais ou dans un port comme Dunkerque, le Havre ou Marseille c'est s'engager **dans un mauvais débat** :

> En effet, la nature des trafics n'est pas du tout la même.

> Les grands ports maritimes (appelés avant la dernière réforme portuaire "ports autonomes") traitent :

- des **vra**cs (parfois valorisés sur place comme le minerai de fer à Dunkerque ou le pétrole avec ce que cela induit d'emplois industriels)
- des **containers** avec, là également, des conséquences différentes en termes d'emplois (une enquête sur les retombées socio-économiques du port de Marseille avait permis d'identifier lors du **débat public** concernant le projet de développement portuaire "Fos XXL" en 2004, que chaque fois que **2.200 tonnes** de marchandises soit environ **200** conteneurs passent par le Port de Marseille-Fos, **un emploi** dans les transports et la logistique est généré dans la région).

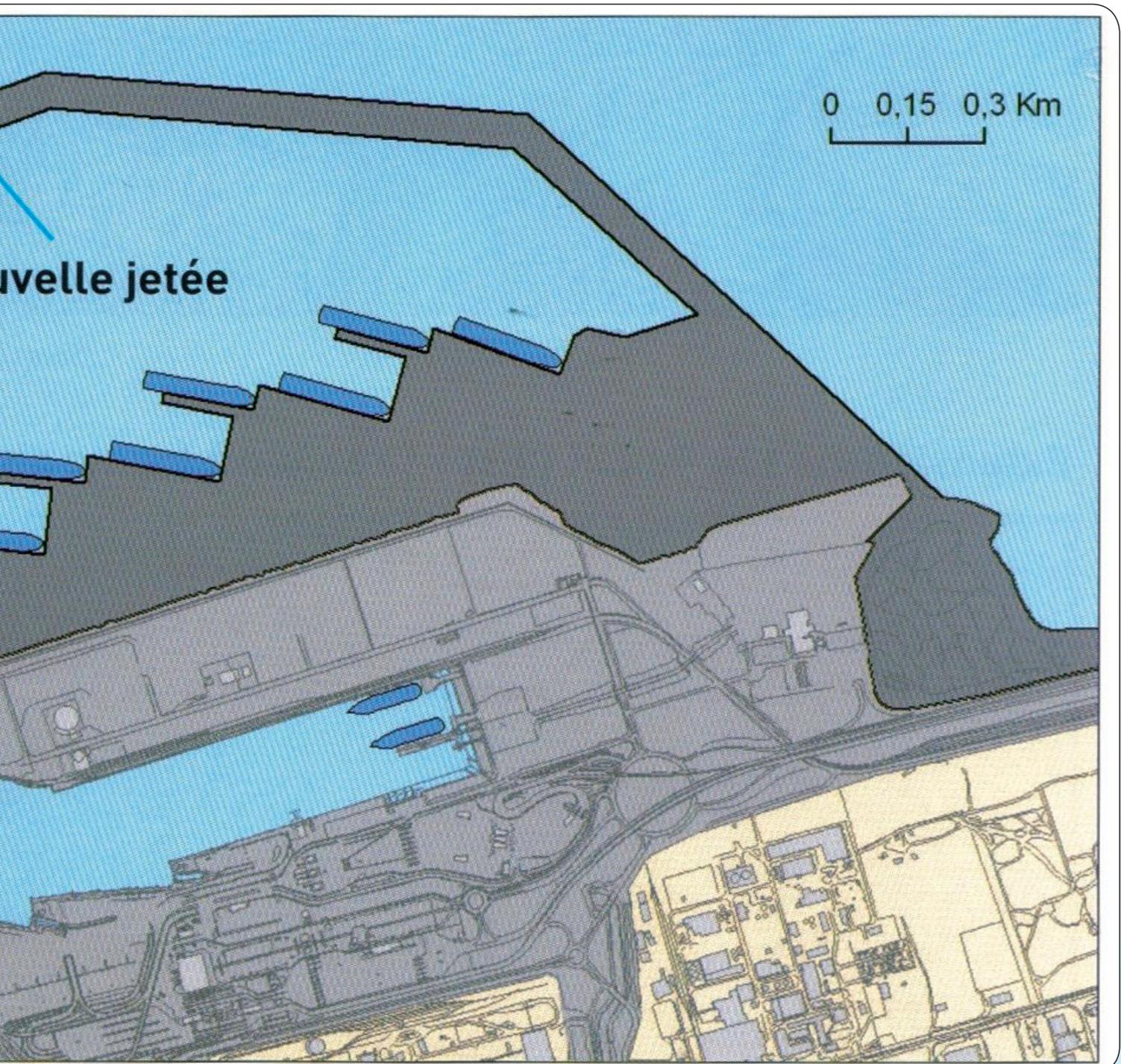
Source : Conseil Régional du Nord-Pas de Calais d'après BCEOM.



Le poids économique des 3 ports et du Tunnel

Traffic transmanche 2008	Passagers (en milliers)	Véhicules de tourisme (en milliers)	Poids lourds (en milliers)	Marchandises (mt = milliers de tonnes)	Traffic complémentaires spécifiques (mt = milliers de tonnes)
Dunkerque	2 203	675	580	12 700	Commerce hors transmanche : 45 000 mt dont 215 000 conteneurs
Boulogne-sur-Mer	593	246	-	-	Commerce hors transmanche : 524 mt Pêche : 35 mt
Tunnel (Navettes)	7 000	1 963	1 254	15 440	Fret ferroviaire : 1 240 mt
					Eurostar : 9 113 000 passagers
Calais	11 002	1 976	1 773	40 387	Commerce hors transmanche : 670 mt
Douvres	13 300	2 700	2 310		

Pour Calais : en milliers de tonnes (marchandises + poids lourds)





Entrevue avec M. Percheron – Débat de la fusion des ports de Calais – Boulogne et du projet "Calais Port 2015".

> A Calais, l'essentiel du trafic "fret" est constitué de trafic roulier. Calais est en effet le principal port roulier du continent européen et son rôle au plan économique n'est pas du tout le même que celui des grands ports maritimes.

- pour appréhender les retombées économiques du transit des marchandises par le port (ou par le tunnel d'ailleurs), il convient de prendre en compte l'ensemble de la chaîne de logistique de l'usine au point de livraison de la marchandise ;
- les emplois indirects et induits par l'activité du port de Calais ne se résument pas à l'activité sur et autour de la plate-forme portuaire ; un seul exemple pour illustrer ce constat : un grand porte-containers comme le "Emma-Maersk" peut transporter près de 15.000 containers entre la Chine et l'Europe avec un équipage de seulement 13 personnes.

Entre Calais et Douvres les personnels de P&O Ferries et de Seafrance représentent près de 3.000 salariés ;

- Nous refusons donc les raccourcis de ceux qui se contentent de diviser l'investissement prévu pour Calais Port 2015 par le nombre d'emplois directs générés sur le port avant de donner un avis prétendument avisé.

- A noter d'ailleurs que lorsque l'on a débattu du projet "Fos XXL" les chiffres étaient les suivants :

- **1.000 emplois** directs créés pour **400 millions d'euros** d'investissement et il n'y avait eu aucune voix pour protester "à propos du coût des emplois créés",

- A Calais, les études indiquent **1.800 emplois** créés pour un investissement prévu de **400 millions d'euros** ce qui est incontestablement un meilleur ratio.

- Par ailleurs, et nous insistons sur ce point, la valeur ajoutée du projet va bien au-delà des limites du port transmanche de Calais, du Calaisis et de la région. C'est de l'Europe toute entière dont il est question.

Pour en terminer, nous indiquons que la Grande-Bretagne importe **40%** de produits manufacturés, car elle n'a plus un secteur de production adapté.

Précisons que les représentants de la CFDT ont eu l'occasion de visiter, à plusieurs reprises, des ports maritimes Français et Européens. A ce titre, nous pouvons assurer que le port de Calais avec sa politique environnementale actuelle n'est absolument pas en retard. Par conséquent, nous sommes convaincus que le futur "Calais port 2015", lors de sa mise en exploitation, fera partie des ports leaders européens sur les thèmes environnementaux.

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