

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°38



162 Bd Lafayette
62100 Calais
Tél. : 03 21 34 61 16

Contribution de la section du Parti communiste français de Calais

C'est parce que l'avenir se conjugue au présent, qu'il est indispensable de penser pour aujourd'hui et demain l'outil portuaire chargé de répondre aux besoins des utilisateurs et, au-delà, aux besoins de nos sociétés pour au maximum deux à trois décennies.

Eh oui, de nos jours tout va vite, très vite.

Parce que les techniques et moyens de transport évoluent, parce que les flux de marchandises destinées à satisfaire les besoins de consommation des citoyens ne cessent de progresser, parce que nos voisins britanniques ont fait le choix d'être avant tout des marchands et ont donc de plus en plus recours à l'industrie du continent et du monde, l'outil portuaire hier et encore aujourd'hui efficient, risque fort si nous ne l'aidons pas à passer un nouveau cap, de se révéler très vite hors du temps, un frein pour le développement économique.

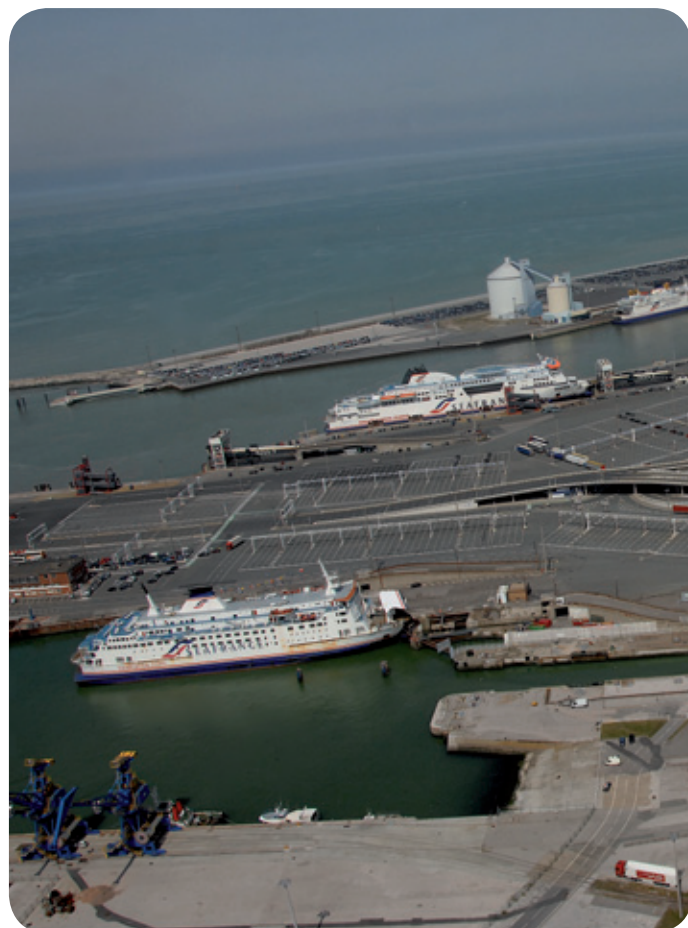
C'est tellement vrai qu'on a l'habitude en terme économique de dire que celui qui n'avance pas, recule !

C'est pour éviter cette réalité qui serait dramatique pour tous, que l'idée de rénovation et de modernisation des installations portuaires calaisiennes s'est imposée à tous.

Des navires toujours plus importants nécessitant davantage de place pour manœuvrer, un nombre de véhicules transportés en évolution constante, des tonnages en progression continue, le besoin de plus de sécurité... ont conforté ces choix de développement stratégique.

Sans vouloir aucunement, à cet instant ou à un autre, en rabattre sur l'ambition commune, il n'en est pas moins vrai que nous devons par la force des choses réfléchir au bon dimensionnement. Les chiffres d'hier ne sont pas ceux d'aujourd'hui et nul ne connaît ceux de demain.

Bien peu de nos experts économiques ont vu venir la crise, certains l'ont même crue terminée quand la vie nous montre chaque jour davantage qu'elle est toujours bien présente et pesante, appelant d'autres réponses que celles qui sont actuellement mises en avant.



Quels investissements ?

Le Tunnel fonctionne à la moitié de sa capacité et le doublement à terme du tonnage du port apparaît pour le moins optimiste.

Le bon dimensionnement implique donc de noter point de vue une approche pragmatique, mûrement réfléchie et partagée par un collectif fort.

- Ni investissement à minima se traduisant rapidement par un constat d'échec et une catastrophe économique.

- Ni investissement surdimensionné faisant peser sur le transport et donc : sur les salariés, les collectivités, la société, une charge beaucoup trop lourde.

Dans le même ordre d'idée, parler d'activité portuaire en ayant à l'esprit une orientation beaucoup trop restrictive de ce que doit être l'activité portuaire mènera indéniablement, comme dans le cas de la mono-industrie, à la catastrophe et ce à la moindre crise majeure.

Il est donc indispensable que toute l'activité portuaire soit revue et pensée en termes de développement ambitieux.

Si le dire est une bonne chose, le faire sera beaucoup plus fort.

Ainsi, si l'activité ferries doit faire l'objet de toute notre attention car elle est le produit phare qui permettra au reste de l'entreprise de pouvoir se développer, il nous appartient dès à présent de confirmer qu'une activité portuaire se doit d'être diversifiée, comme il nous appartient de confirmer qu'une activité ferries sans piétons (représentant un véritable potentiel pour le tourisme et le commerce local) est un non sens.

Pour les ferries

Le port de demain devra donc répondre à tous les besoins des clients : transporteurs, automobilistes, piétons, comme il devra répondre à toutes les normes de sécurité et de protection de l'environnement.

Dans le monde actuel, nombre de sociétés ayant recours à l'utilisation de produits chimiques qui peuvent se révéler dangereux, choisissent de travailler en flux tendus pour éviter de devoir respecter les normes les plus avancées en terme de protection.

Ces produits passent donc leur temps sur la route, bon nombre d'entre eux transitent également par le port de Calais.

Il sera donc nécessaire au-delà du travail du législateur, de remise en cause de l'auto-déclaration, de prévoir une zone adaptée au stockage, des formations appropriées pour les personnels.

Le concessionnaire du port et les collectivités travailleront de concert : pour la mise en œuvre d'une navette permanente, la diminution des taxes portuaires pour les piétons, afin de permettre à une partie non négligeable du tissu économique calaisien d'y trouver un intérêt.

Pour la pêche

Même si cette activité ne présente qu'un très faible pourcentage de l'activité portuaire, tout doit être fait pour la préserver. D'autant qu'elle offre à quai une orientation commerciale et touristique qui attire au-delà de Calais, crée une richesse non négligeable.

Si tout ne dépend pas de nous pour cette activité, il est évident que l'esprit de solidarité doit jouer.

Pour le commerce

Si toutes les activités existantes doivent trouver le moyen de se maintenir et de se développer, certaines doivent faire l'objet de prises de décisions qui puissent leur permettre d'être, au-delà du savoir-faire démontré des hommes, plus compétitives encore. Je pense ici au trafic voitures. Si des investissements importants ont été réalisés, d'autres devront s'y ajouter pour rendre la tâche de ceux qui souhaiteraient s'emparer des trafics plus difficile.

A côté de cela, l'activité cabotage méritera un développement particulier, comme il est indispensable de prévoir des portiques et engins destinés à pouvoir traiter les conteneurs.

Leur nombre et leur fréquence de voyage étant en augmentation constante, ne pas créer les conditions de pouvoir s'intéresser à ce type de marchandises serait une erreur.



Pour la plaisance

Compte-tenu de l'engouement des Français et de nombreux Européens pour la plaisance (même pas démentie par la crise), compte-tenu du temps nécessaire pour obtenir un anneau dans l'un ou l'autre des ports, compte-tenu du peu d'espace disponible dans les ports situés à 100 km à la ronde pour accroître de manière conséquente le nombre de places disponibles, il me paraît judicieux de repenser l'emplacement prévu pour cette activité.

Les travaux dans la zone prévue pouvant se révéler particulièrement coûteux et problématiques pour la zone, il serait bon de réfléchir, d'innover, d'être visionnaire, pour construire au-delà du nouveau port et sans gêne aucune pour le trafic ferries, un véritable lieu dédié à la plaisance et au nautisme. Un double port, humide et sec, pour une capacité lourde (1500 à 2000 anneaux), le stockage à sec de plusieurs centaines d'unités.

Les terrains existent, l'emplacement peut être relié au centre-ville par le même transport qui servirait le terminal ferries.

Ainsi, de spectateurs nous deviendrions acteurs. Nous conforterions l'emploi de tous les salariés du secteur portuaire qui sont déjà en grande partie polyvalents, nous permettrions aux entreprises spécialisées dans la réparation navale d'accéder à une clientèle nouvelle, nous permettrions l'implantation de nouvelles entreprises spécialisées dans le nautisme. Des visites dans d'autres régions et d'autres pays permettraient à chacun de se rendre compte qu'il y a un véritable avenir pour cette activité.

Au delà de ces développements, ce dont a besoin notre port pour se développer, c'est de cohérence et de solidarité avec Dunkerque et Boulogne.

La rationalisation des moyens, la préservation et le développement des acquis de chacun, la communication commune, la réflexion partagée quant au chemin à suivre ensemble, les contrats gagnants-gagnants doivent permettre à chacun de vivre dans le respect de l'autre.

La solidarité doit ici prédominer, le chausse trappe doit être interdit car faisant le jeu de nos concurrents, l'investissement se doit d'être utile et efficace au développement du collectif avant que de servir des intérêts partisans, la production de richesse pour nos populations doit être le seul moteur de notre activité.

Pour ce qui nous concerne, nous y croyons et sommes prêts à participer à ce challenge.



Quels périmètres concernés ?

Pour insister encore plus, parler de développement portuaire en ne réfléchissant que sur le petit périmètre portuaire est depuis longtemps une idée qui non seulement interpelle mais freine indéniablement le développement économique.

Que penser d'un opérateur qui thésaurise, au point de se voir ponctionner il y a plus de 10 ans 40 millions d'euros dans sa trésorerie, qui thésaurise au point d'être de nouveau à la tête d'un joli petit pécule, et qui n'a jamais fait le choix d'investir en moyens de stockages secs ou frais destinés à satisfaire les besoins de ses clients ?

Mesdames, Messieurs, si nous voulons avancer, si nous voulons résorber notre retard vis-à-vis

de nos voisins de France et de Belgique, il est indispensable de percevoir et l'emprise géographique et l'investissement de **manière large et lourde**.

Des zones qui sont directement concernées par le développement portuaire, doivent impérativement être associées au présent projet.

Nous pensons ici à la Zone industrielle des dunes extension pour 35 hectares, à ce que l'on nomme ici le camp Jules Ferry pour 17 hectares, à la zone de la turquerie pour 150 hectares.

Sans vouloir entrer dans le détail, chacune de ces emprises foncières peut servir directement : le port de commerce, la plaisance, les ferries.

L'ensemble de ces zones, en entrant dans le schéma Calais Port 2015 en première instance, permettrait d'être un plus non négligeable pour ceux qui ont besoin : d'espaces, de locaux, de zones d'éclatement, de services...

Cibler ces zones, y investir, c'est faire la démonstration que nous voulons transformer notre outil portuaire, un outil digne du XXI^e siècle. Un port moderne, au service de ses clients, source de développement des territoires. Il me paraît également évident que, en ces temps de Grenelle de l'environnement, l'accent soit mis sur une desserte ferroviaire efficace et d'avenir pour l'ensemble de ces zones !

Le vrai capital = l'humain

Derniers éléments du puzzle qui nous rassemble, les tarifs et surtout ces femmes et ces hommes qui font l'activité portuaire.

Parler de développement portuaire en ne parlant que de béton et de ferraille, de label environnemental... C'est fort bien, mais c'est oublier un peu vite que sans le courage des femmes et des hommes qui travaillent sur le domaine portuaire, rien de tout ceci n'est en mesure de fonctionner.

Leur avis doit donc être pris en compte, aujourd'hui, demain et pour l'avenir.

Comme la question des tarifs et de la guerre tarifaire doit être abordée. À travailler à perte, on minimise le service. À travailler low-coast, on ne renvoie pas de richesse. À inciter à une guerre stupide qui amène les sociétés de ferries et transmanche à travailler à perte, on compresse tous les coûts et en particulier de personnel et de sécurité et au final on dessert un territoire pour enrichir des sociétés transnationales qui n'ont que faire de Calais, **mais qui pourtant en ont bien besoin.**

Parler de partage de la richesse produite, prend ici toute son importance.

D'aucuns ont besoin de transporter leurs marchandises, eh bien nous pouvons les y aider, pas être leurs esclaves.

Tout travail mérite salaire, estimons le juste prix et enfin donnons au potentiel humain de Calais la possibilité de se développer pleinement.

Le transport de marchandises implique un coût, vous connaissez beaucoup d'entreprises de transport travaillant à perte ??

Pour n'en citer qu'une seule, la SNCF premier transporteur européen routier réalise chaque année des millions d'euros de bénéfice !

Et nous, nous devrions accepter sans dire un mot que nos emplois disparaissent au nom d'un équilibre qui se fait uniquement sur notre dos ?

Il ne peut en être question, si les uns gagnent, les autres ne doivent pas perdre, et de ce point de vue là, les hommes ont aussi à : se parler, se respecter !

La tarification économiquement injustifiable doit cesser car l'emploi de l'ensemble des salariés portuaires, l'emploi de l'ensemble des sous traitants portuaires, l'emploi de l'ensemble des salariés du tunnel et de ses sous traitants, sont en jeu.

Dès lors que chacun travaillera au juste coût, l'avenir s'éclaircira.

Quant à ceux qui prétendent qu'on nous peut rien et que c'est le marché qui décide, que la concurrence doit jouer, qu'ils nous expliquent pourquoi les sociétés d'autoroutes sont si lucratives, pourquoi elles font l'objet de spéculations permanentes, pourquoi on n'a encore jamais vu de manifestation de sociétés de transport routier refuser d'honorer les

péages partout en Europe, pourquoi il y a si peu de concurrence pour faire baisser les prix ??!

Ce qui est vrai pour un secteur doit l'être pour un autre.

Mesdames, messieurs, au terme de mon propos, nous voulons dire notre soutien fort à ce projet particulièrement nécessaire pour le Calais, la région Nord-Pas de Calais.

Nous voulons dire aussi que si l'union sans arrière pensée s'effectue, alors nous serons tous gagnants !

Dans le cas contraire, nous pleurerons, pendant que d'autres se frotteront les mains.

A chacun d'entre nous d'assumer ses responsabilités !

Pour ce qui me concerne, au delà de ma participation à l'enrichissement du projet commun, je serai en permanence de ceux qui défendront la construction de richesses, pour un partage équilibré !



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