



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Ports

Question écrite n° 9411

Texte de la question

M. Jean-Pierre Pont appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le préjudice subi par les ports de la Manche, Boulogne, Dunkerque, Calais et Dieppe, par l'ouverture du tunnel sous la Manche au printemps prochain. Cette prochaine ouverture va entraîner la disparition de 800 emplois maritimes et annexes s'ajoutant aux 1 000 emplois déjà supprimés dans cette perspective depuis deux ans. Cette nouvelle disparition d'emplois est la conclusion d'un rapport de la mission de coordination transmanche dépendant de la DATAR. La situation est particulièrement grave pour Boulogne, une région qui, avec près de 21 p. 100, détient un véritable record pour le chômage, ou le nombre annuel de passagers est passé de 4 millions à 800 000. Dès cette année, la chambre de commerce et d'industrie de Boulogne a été dans l'obligation de se séparer de 130 salariés et a subi une perte, du jour au lendemain, de 40 p. 100 de ses recettes. En janvier 1986, puis début 1992, il avait été prévu, encore une promesse non tenue des anciens gouvernements socialistes, de créer un « fonds de développement du littoral », pour préparer la reconversion des activités et des emplois, en vue de l'ouverture du tunnel. Il est demandé à M. le ministre quelle est sa politique pour arrêter l'hémorragie des emplois maritimes due à la mise en service du tunnel sous la Manche, pour Boulogne et les autres ports concernés, et quand ce « fonds de développement du littoral » va-t-il enfin voir le jour ?

Texte de la réponse

L'ouverture au printemps prochain du tunnel sous la Manche n'est certes pas sans effet sur la situation des ports du Nord. Mais son impact devrait être différent selon les ports. En tout état de cause, le Gouvernement a d'ores et déjà pris des dispositions, en accompagnement des initiatives locales, pour corriger les préjudices que pourraient subir les ports les plus exposés aux conséquences de l'ouverture du tunnel. L'idée d'un « fonds de développement du littoral » destiné à préparer la reconversion des activités d'emplois en vue de l'ouverture du tunnel avait été avancée il y a quelques années. Celle-ci n'a, toutefois, pas trouvé de traduction concrète en raison des difficultés réelles que sa mise en œuvre entraînerait tant pour sa constitution que pour son objet et ses modalités d'intervention. Elle ne saurait, par ailleurs, apporter, dans les délais précédant l'ouverture du tunnel, une solution satisfaisante eu égard à la diversité de la situation des ports. Même si le trafic « passagers » est susceptible de regresser avec la mise en service du tunnel, le port de Calais bénéficie d'un trafic de marchandises satisfaisant qui a progressé de 6,8 p. 100 en 1992 (en tonnage) et de 18 p. 100 en 1993. Celui-ci devrait se maintenir à un niveau élevé (équivalent à environ la moitié du trafic de fret sur la métropole). Par ailleurs, la solidité financière de la concession portuaire permet à ce port d'affronter la concurrence du tunnel sous la Manche dans de meilleures conditions. Le trafic du port autonome de Dunkerque s'est traduit, en 1992, par d'excellents résultats (40,2 MT), pour partie générés par une augmentation significative (+ 25 p. 100) de son trafic de marchandises diverses au titre de la liaison transmanche, résultats qui se sont consolidés en 1993, avec un trafic total de 40,8 MT. Ce trafic porte sur des produits à forte valeur ajoutée dont seul le transport par voie maritime permet l'acheminement dans les meilleures conditions. En conséquence, il ne devrait pas être concurrencé par l'ouverture du tunnel sous la Manche, ce qui permettrait ainsi de compenser les éventuelles pertes du trafic « passagers ». À Dieppe, le trafic « passagers », reste stable de 1980 à 1992, a cru de manière

importante, de plus de 25 p. 100 en 1993, apres l'abandon de la ligne transmanche par la societe nouvelle d'armement transmanche (SNAT) et sa reprise pas Sealink Stena Line (SSL). L'ouverture du tunnel sous la Manche devrait rester sans grande consequence sur les activites du port, la ligne de Dieppe-Newhaven etant situee a l'ecart des forts courants de trafic draines par le lien fixe. Le port de Boulogne-sur-Mer a ete particulierement touche par l'arret du trafic de Sealink en 1992 et l'abandon par P & O de sa desserte sur Boulogne-sur-Mer ainsi que par le depot de bilan de la societe britannique Opale Ferries qui assurait une ligne de fret entre Boulogne-sur-Mer et Folkestone. C'est dans ce contexte difficile que la chambre de commerce et d'industrie, concessionnaire du port, a pris l'initiative courageuse d'un important plan de restructuration, passant par une reduction de ses charges d'exploitation. Le ministere de l'equipement, des transports et du tourisme realisera un effort particulier, dans le cadre des futurs contrats de plan Etat-region, pour requalifier et mettre a niveau les infrastructures du port de Boulogne-sur-Mer, afin qu'elles puissent etre en etat d'accueillir des trafics de marchandises dont il est permis d'esperer un developpement grace a la reussite de la reforme de la manutention. Le contrat de plan Etat-region Nord - Pas-de-Calais constitue ainsi un enjeu tres important pour le port de Boulogne-sur-Mer.

Données clés

Auteur : [M. Pont Jean-Pierre](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9411

Rubrique : Transports maritimes

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 décembre 1993, page 4563

Réponse publiée le : 14 mars 1994, page 1289