



Le nouveau port de Calais arrive...

C'est l'un des plus grands projets européens d'infrastructure : plus de 770 millions d'euros pour réaliser un nouveau port à Calais. Nouveau bassin, nouveaux terre-pleins, nouveau terminal, nouveaux postes à quai, nouveaux bâtiments, nouvel «environnement» et nouveau challenge pour la Côte d'Opale : pour la première fois, Calaisiens et Boulonnais œuvrent ensemble de manière conséquente. Le 1^{er} janvier 2021, le nouveau port écrira une autre page de l'histoire économique de la région.

Par Morgan Railane

A Calais, la mer est désormais un peu plus loin... «Entre la côte et le point le plus lointain du nouveau bassin, il y a 800 mètres», indique Jean-Marc Puisseuseau, ancien président de la CCI Côte d'Opale et dirigeant de la société d'exploitation qui porte le projet du nouveau port depuis près de deux décennies. L'ancien exploitant consulaire d'un port devenu régional en 2007, inté-

grant celui de Boulogne-sur-Mer pour former un nouvel ensemble, ralliant les Dunkerquois et leur Grand Port maritime (GPM d'Etat), est aussi l'initiateur du projet phare des Hauts-de-France. L'appel d'offres européen du Conseil régional, emporté en 2012 par la Société d'exploitation des ports du Détroit (SEPD), a donné lieu au montage suivant. Pour la construction du nou-

veau port, son financement ainsi que sa maintenance à l'issue du chantier, une subdélégation a été octroyée à la Société des ports du Détroit (SPD), maître d'ouvrage qui confie l'exécution des travaux à un «groupement constructeur» composé de Bouygues travaux publics, Colas Nord-Est, Spie Batignolles, Valerian, Malet et Jan de Nul, pour la digue. Pour boucler le tour de table, la

L'ACTIVITÉ PORTUAIRE S'APPRÉCIE

C'est (enfin) une belle année pour les ports de Calais et Boulogne. Une année qui montre que l'augmentation naturelle du trafic transmanche est bien réelle. Les problèmes migratoires du temps de la Jungle sont derrière et les flux ont repris normalement tout au long de l'année 2017. Celle-ci voit les volumes croître à tous les niveaux : 1,552 million de véhicules légers (+3,58% par rapport à 2016) ; 1,99 million d'unités poids lourds (+4,25% par rapport à 2016) ; l'équivalent de près de 50 millions en tonnage contre 43 millions en 2016 (+17,82%). Aux terminaux de commerce des deux ports, les croissances affichent respectivement 8,9% et 7,34%. Seule ombre au tableau, les bus sont toujours moins nombreux (y compris via le tunnel ou à Dunkerque). Les nouveaux bateaux, plus longs, sont attendus dans les trois prochaines années et devraient permettre de valoriser les navettes maritimes.

SEPD a provisionné et les risques d'un tel investissement ont pu être dilués.

DE LA DIGUE AUX TERRE-PLEINS...

«Nous sommes au milieu du calendrier», indique Laurent Devulder, ancien cadre au Port de Dunkerque, à Calais depuis 18 ans et directeur du projet au sein de la SPD. «La construction de la digue est à son troisième tiers. Trois ouvrages d'art sont en construction pour 2018 ; la rocade portuaire finira sur quatre à cinq voies. Il n'y aura plus qu'un seul circuit de contrôle avec des voies séparées pour les camions et les véhicules de tourisme. Les aubettes seront interchangeables pour les compagnies maritimes. L'idée est de rester le plus souple possible», explique celui qui surveille les travaux. La digue (3,2 km édifiés via un déversement à partir de la mer, soit 16 000 tonnes/jour) et les 45 hectares de terre-pleins (4 millions de mètres cubes compactés issus du dragage du bassin) pèsent environ la moitié de

l'investissement total. A cela, il faut ajouter près de 100 millions d'euros de voirie. Les carriers du bassin de Marquise fourniront 6 millions de tonnes d'enrochement côté terre. Les bâtiments ne pèseront que 5% du total de l'investissement (terminal, bâtiments divers) et vont commencer à s'ériger sur les terre-pleins consolidés. En outre, les postes pour les navires commencent à s'ancrer (le n°10 est en cours de réalisation). Enfin, les fondations des premiers ouvrages d'art débutent. Cette année verra les travaux des deux autres postes à quai pour les ferries, la fin de la digue et certaines voiries avec leurs réseaux. Au total, le port s'appuiera sur six postes à quai à minima et pourra accueillir dans son nouveau bassin des navires de 240 à 250 mètres. Plus loin, le ferroutage donnera plus de place aux marchandises de l'hinterland. Sans mettre de côté la spécificité du port, les camions : «on fait ce qu'on sait faire le mieux : nous sommes des experts du Ro-Ro», conclut Jean-Marc Puissesseau.

ANALYSE

Stéphane Raison
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE
DE DUNKERQUE-PORT



«CAP 2020 EST UN PROJET TRÈS ATTENDU PAR LE TERRITOIRE»

Le port de Dunkerque ambitionne de devenir, à terme, l'un des ports principaux du range Nord pour les conteneurs, dont le trafic devrait doubler d'ici 2030. Cette ambition s'appuie sur des atouts indéniables : un port situé à 90 minutes de navigation de la deuxième route maritime mondiale et au centre d'un bassin de consommateurs de plus de 80 millions d'habitants qui a la capacité d'accueillir à toutes marées les plus gros porte-conteneurs mondiaux (22 000 EVP, 16 mètres de tirant d'eau). C'est aussi un port qui dispose de foncier pour aménager les zones de logistique et de stockage indispensables à la manutention des conteneurs et qui a un fort potentiel de report multimodal. Toutes ces raisons font que nous avons lancé en 2017 le projet Cap 2020 qui prévoit le creusement d'un nouveau bassin au terminal conteneurs et l'aménagement d'une zone industrielle et logistique de 350 hectares. C'est un projet phasé et réfléchi, d'un montant total de 689 millions d'euros, financé à 70% sur fonds propres. Il s'agira, dans un premier temps, de construire un quai d'un kilomètre de long qui nous permettra d'accueillir simultanément quatre porte-conteneurs à l'horizon 2025. Si le marché est porteur, un kilomètre supplémentaire pourrait être ajouté, ce qui porterait à six le nombre de porte-conteneurs pouvant être accueillis d'ici 2035, pour un trafic conteneurs évalué à 2,5 millions d'EVP par an. Nous savons que Cap 2020 est un projet très attendu par le territoire puisqu'il permettra la création d'1,8 milliard de valeur ajoutée et de 16 000 emplois dans l'hinterland, dont 5 500 en local.»

ANALYSE

Alain Lefebvre
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE PORTS DE LILLE



«FAIRE DE PORTS DE LILLE UN VÉRITABLE HUB EUROPÉEN»

Notre souhait est de faire de Ports de Lille un véritable hub européen. Pour ce faire, nous construisons des relations durables avec des opérateurs ferroviaires qui cherchent à développer des lignes entre une origine et une destination. Nous sommes pressentis pour développer d'autres lignes tant vers le nord que vers le sud de l'Europe. Cela, grâce en partie à notre intermodalité que nous renforçons par la qualité des services que nous proposons et par notre capacité à réaliser des opérations de manutention sur les conteneurs.

Nous avons plusieurs chantiers à venir cette année comme le développement de l'activité croisière. Nous allons également construire deux entrepôts à Santes, un de 18 000 m² à des fins logistiques, et un autre, plus grand, de 42 000 m², qui fait d'ores et déjà l'objet d'une location à la société Roquette. Nous nourrissons des ambitions affichées avec le développement de projets phares comme la renaissance du CMDU (Centre multimodal de distribution urbaine). Grâce à des vélos et à des triporteurs électriques, des marchandises sont récupérées sur site pour être livrées aux commerces ou aux entreprises de la Métropole. Actuellement, nous enregistrons 40 000 livraisons par mois, soit 35 à 40 tonnes de colis par jour. Un tel engagement nécessite une modernisation de nos installations, notamment de notre terminal. L'accueil, la sécurité et la sûreté seront améliorés cette année, de même que nous allons moderniser nos bureaux et implanter un nouvel atelier.»