

Coastlink emmène les Britanniques à Dunkerque

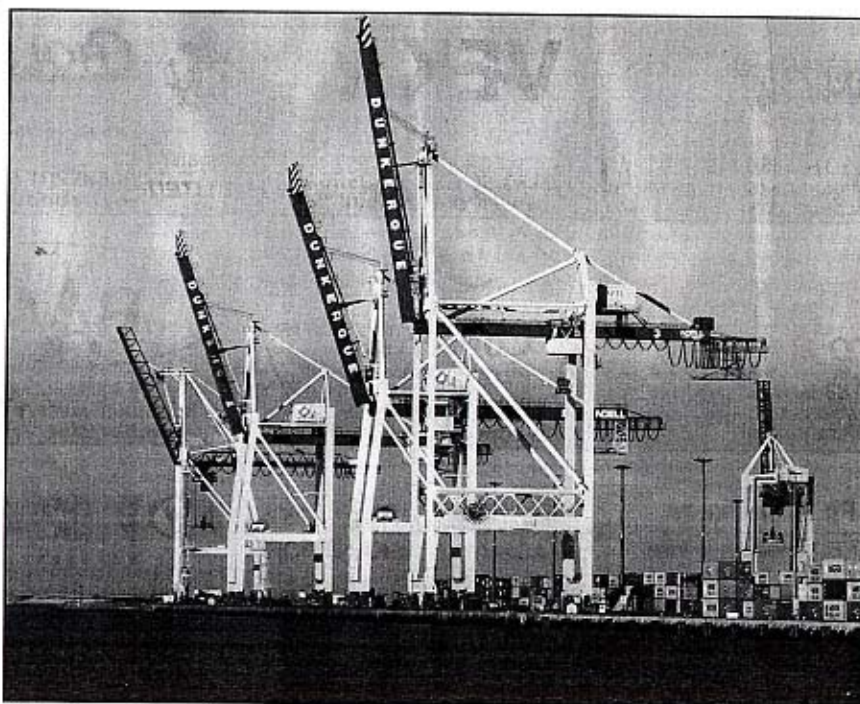
comme par exemple les grues portuaires. Le port comptera les prix du marché d'occasion.

DUNKERQUE - La conférence annuelle de l'organisation d'origine britannique Coastlink, organisée à Dunkerque, a emmené surtout des britanniques vers le port de Dunkerque. Ils pouvaient y goûter de l'hospitalité flamande. Pour cette conférence, les organisateurs avaient la disposition d'une salle de conférence au bâtiment de la Chambre de Commerce (CCI), avec 'vue sur port'. Les débats concernaient les problèmes typiques des connexions 'short-sea', mais après des discours de bienvenue de Martine Bonny, directeur général du Port de Dunkerque, et de François Soulet de Brugière, vice-président de l'Union des ports français et vice-président du Port de Dunkerque, beaucoup de questions venaient du public au sujet des ports étatiques en France.

port de Dunkerque. Il donnait des précisions sur les changements importants dans la gestion du port, et ce qu'ils signifient pour les usagers du port. Avec ces réformes, toutes les fonctions en rapport avec la manutention des marchandises ont été transférées au secteur privé. Martine Bonny, directeur général du port de Dunkerque esquissait d'abord la situation actuelle du port, terminant sur une note optimiste.

Optimiste

Madame Martine Bonny commençait son discours de bienvenue avec un aperçu de l'évolution des trafics maritimes au cours de l'année. A cause de la réduction de la production d'acier, l'importation de charbon et de minerais a sensiblement diminué. Mais d'autres secteurs continuent à bien performer. Les trafics roro sur la Grande Bretagne restent un atout important pour le port de Dunkerque. 'Nous restons d'ailleurs optimistes pour l'avenir', rassurait-elle les délégués. On continue d'investir, et le port dispose de bons moyens d'accès de son hinterland. Au cours des prochaines dix années on prévoit une évolution positive sensible des trafics portuaires. Au point de vue des conteneurs, le port compte bientôt arriver à 220.000 EVP. Vers 2014 le terminal à gaz naturel (LNG) deviendra opérationnel, on investit encore 1,5 milliard dans l'infrastructure ferroviaire. En ce qui concerne la connexion fluviale qui relie Dunkerque avec Lille et Dourges, le port veut encore étendre cette collaboration. Et il ya a bien sûr aussi le nouveau canal Seine-Escaut duquel Dunkerque doit aussi profiter. Au point de vue des connexions shortsea, récemment un service entre Agadir et Dunkerque pour le transport conteneurisé de fruits a commencé, et pour le moment l'ouverture d'une liaison conteneurisée sur St. Petersburg est en



● Dunkerque a investi beaucoup dans des portiques pour le terminal à conteneurs. Il faudra maintenant revendre toutes les grues aux exploitants privés.

PHOTO T. FRISON

PAR THEO FRISON

La France vient de connaître une réforme profonde de la gestion des ports maritimes. C'était le thème choisi par François Soulet de Brugière, vice-président de l'Union des ports français, et vice-président du

préparation. Elle terminait son discours avec 'vouloir c'est pouvoir'.

Privatisation

Les réformes de la gestion des ports maritimes, récemment ordonnée par le gouvernement français, reviennent surtout à une privatisation de la manu-

principalement britanniques, les avantages de ces réformes. Tous les 'ports autonomes' tel Dunkerque, sont devenus des 'grands ports maritimes'. Avec des exemples de la région, il explique la diversité entre les ports de mer. Calais est un port étatique, Boulogne, surtout un port de pêche, dépend de la région.

commerce (CCI).

Nouveau

Avec le nouveau système, il y a une séparation nette entre l'infrastructure et la superstructure. Toute la superstructure, avec les entrepôts, les grues, et les grutiers, passent au secteur privé. La gestion portuaire est responsable pour l'infrastructure et pour l'administration. Après ces réformes, Dunkerque s'engage à regagner une partie de sa part du marché. 'Dunkerque possède déjà un système qu'on demande maintenant aux autres ports. Nous avons deux ans pour la réorganisation. Si jamais la privatisation échouerait, les grutiers peuvent après cette période retourner à la gestion portuaire'. Au point de vue des trafics portuaires, Marseille est en tête avec 96 millions de tonnes.

Puis suit le Havre avec 80 millions de tonnes. Dunkerque vient à la troisième place avec 57 millions de tonnes. On considère d'unir dans l'avenir certains ports. C'est en considération pour le Havre et Rouen, et plus tard peut-être pour Calais et Dunkerque et pour la Rochelle et Saint Nazaire. Soulet de Brugière considère important pour 'Dunkerque d'augmenter la part du marché du logistique, surtout quand celle-ci crée une grande valeur ajoutée. Il ajoute encore que Dunkerque est le plus grand port ferroviaire de France.

Chemin de fer

Daniel Deschodt, directeur commercial du port, continue sur cette pensée et mentionne l'offre importante de terrains que Dunkerque a toujours à la disposition dans la zone portuaire. En ce qui concerne les liaisons ferroviaires, la compagnie nationale SNCF ne c'est pas avéré capable de suivre l'évolution du marché. Après que les entreprises privées ont eu accès aux prestations de services sur le système ferroviaire du port, une évolution très rapide des services a suivi. La navigation fluviale est également importante pour les relations avec l'hinterland. Les ponts sur le canal vers l'Escaut sont rehaussés à 5,20 m. Il n'y a donc pas de problèmes pour les transports de vrac. Quand la nouvelle liaison Seine-Escaut sera creusé, quelques locations sont choisies pour des terminaux. On y accueillera surtout des entreprises qui créent de la valeur ajoutée. A Dunkerque, 70 pour cent des investissements viennent de firmes privées. Ils s'occupent à regagner une partie du marché, perdu aux pays voisins. Le gouvernement français a décidé d'investir 7 milliard dans l'infrastructure ferroviaire. Pendant que le port investissent seulement dans l'infrastructure et les dragages, la superstructure est vendue aux firmes privés.

Ponts

Daniel Deschodt revient sur le canal prévu reliant Seine et Escaut. Il sera aussi une menace pour les ports français, car les ports maritimes els Anvers et Zeebrugge auront alors une connexion direct sur Paris. Dunkerque compte, comme important port industriel, de pouvoir aussi livrer les produits du port vers le marché parisien. Mais il ajoute Dunkerque sera handicapé après 2014, parce que une série de ponts sur le canal vers Valenciennes ne sont rehaussés que jusqu'à 5,20 m. au lieu des 7 m. prévus dans le canal Seine-Escaut. 'Avec un seul pont à 5,20 m nous serons morts'.

Questions

Surtout les participants britanniques posaient beaucoup de questions sur la nature étatique des ports. Soulet de Brugière essayait de clarifier la situation française. 'L'état contrôle les terrains et les investissements publics. L'état octroie des concessions pour une période de 35 ou 40 ans. Avec le nouveau système, il y a plus de clarté sur la stratégie du développement portuaire. Cette stratégie est élaborée indépendamment dans chaque port'.

DE MOTOR ACHTER
UW VOORTSTUWING

WWW.VETH-NET
FC678U/6 53
3350AB PAPENDRECHT

TEL (378) 618 22 66
FAX (378) 641 1169

VETH
PROPULSION

VETH BALLASTPOMP
GEEN BRUG TE LAAG

VETH
PROPULSION

WWW.VETH-NET
FC678U/6 53
3350AB PAPENDRECHT

TEL (378) 618 22 66
FAX (378) 641 1169