

DUINKERKE - Voor de jaarlijkse conferentie van de Britse organisatie Coastlink kwamen vooral veel Britten naar de haven van Duinkerke, waar ze meteen van de Vlaamse gastvrijheid genoten. Voor de conferentie stonden lokalen van de Kamer van Koophandel, grenzend aan het havengebied, ter beschikking. Er werd gedebatteerd over de typische problemen rond de shortsea-verbindingen, maar na de begroeting door directrice Martine Bonny en door François Soulet de Brugière, vicevoorzitter van de vereniging van Franse zeehavens, rezen vooral heel wat detailvragen over de werking van die door de Franse staat bestuurde zeehavens.

DOOR THEO FRISON

Frankrijk heeft onlangs een belangrijke hervorming van het bestuur van de zeehavens achter de rug. Dat was dan ook het thema, dat door François Soulet de Brugière, ondervoorzitter van de Unie van Franse havens en ook ondervoorzitter van de haven van Duinkerke, werd gekozen. Hij gaf toelichting over de belangrijke wijzigingen in het havenbestuur, en wat ze voor de gebruikers van de zeehavens betekenen. Bij deze hervormingen werden alle functies in verband met de goederenbehandeling overgeheveld naar de privésector. Martine Bonny, directeur-generaal van de haven van Duinkerke, schetste in haar begroeting de huidige situatie van de haven, waarbij ze op een optimistische noot eindigde.

Optimistisch

Bonny begon met een overzicht van de evolutie van de havenoverslag in de loop van het jaar. Omwille van de productievermindering van staal ging de

Coastlink heeft vooral Britten naar Duinkerke gebracht

Talrijke vragen over werking Franse staatshavens

aanvoer van steenkolen en ertsen fors achteruit. Andere sectoren deden het nog steeds goed. Het ro-ro vervoer op Groot Britannië blijft nog steeds een troef voor Duinkerke. "We blijven trouwens optimistisch voor de toekomst", stelde ze haar toehoorders gerust. Er wordt nog steeds geïnvesteerd, de haven beschikt over goede toegangsroutes naar het achterland. In de loop van de volgende tien jaar wordt een verdere evolutie van de goederenoverslag verwacht. Op het vlak van de containeroverslag rekent men erop in de nabije toekomst de 220.000 TEU te halen. Tegen 2014 moet de aardgasterminal operatief worden, en er wordt nog 1,5 miljard geïnvesteerd in de spoorweginfrastructuur. Wat de binnenvaartverbinding betreft - wil Duinkerke het netwerk, dat Duinkerke nu verbindt met Rijsel en Douges, nog verder uitbreiden. En er is uiteraard ook de verbinding Seine-Schelde, waar ook Duinkerke moet van profiteren. Op het vlak van de Shortsea-verbindingen startte onlangs een lijndienst tussen Agadir en Duinkerke voor fruitcontainers, en momenteel wordt de start besproken van een containerlijn op Sint Petersburg. Bonny besloot haar toespraak met 'waar een wil is, is een weg'.

Privatisering

De hervormingen in het bestuur van de zeehavens, die recent door de huidige Franse regering werd doorgevoerd, komt vooral neer op de privatisering van alle goederenbehandeling. De havendirecties blijven wel verantwoordelijk voor de infrastructuur. François Soulet de Brugière, ondervoorzitter van de Unie van Franse havens en ook ondervoorzitter van de haven van Duinkerke trachtte aan de vooral Britse deelnemers te verklaren, wat de pluspunten zijn van deze hervormingen. Alle 'Ports autonomes', zoals Duinkerke, werden nu 'Grands Ports Maritimes'. Met voorbeelden uit de omgeving lichtte hij de diversiteit toe. Calais is een staatshaven, Boulogne, vooral vissershaven, is een regionale haven. Commerciële havens kunnen toebehoren aan een regio (zoals Nord-Pas de Calais) of een departement, visserijhavens vallen onder een regio of een stad. Concessies worden om historische redenen vooral aan de Kamers van Koophandel (CCI) verleend.

Nieuw

In het nieuwe systeem is er een strikte scheiding doorgevoerd tussen infrastructuur en superstructuur. Alle superstruc-

tuur, met magazijnen, kranen en kraanmannen, gaan naar de private sector. De haven zorgt nog voor de infrastructuur en staat voor de rest in voor de administratie, terwijl alle commerciële activiteiten in privéhanden zijn. Na de hervormingen wil Duinkerke zich inzetten om een deel van het marktaandeel terug te winnen. "In Duinkerke hadden we al een systeem dat nu ook van de andere zeehavens wordt gevraagd. We hebben twee jaar voor de huidige overgang. Als de privatisering zou mislukken, kunnen de kraanmannen na die tijd terug komen naar het havenbeheer". In de goederenoverslag staat Marseille momenteel aan de kop met 96 miljoen ton. Dan volgt Le Havre met 80 miljoen ton, en Duinkerke komt op de derde plaats met 57 miljoen ton. Er wordt overwogen om in de toekomst een aantal havens samen te voegen. Dat wordt het geval van Le Havre en Rouen, en mogelijk in de toekomst ook voor Calais en Duinkerke, voor La Rochelle en Saint Nazaire. Soulet acht het belangrijk voor Duinkerke om het marktaandeel te verhogen in de logistiek, vooral als die instaat voor een belangrijke toegevoegde waarde. Soulet de Brugière wees er nog op dat Duinkerke de grootste spoorweghaven in Frankrijk is.

Spoorweg

Daniël Deschodt, commercieel directeur van de haven, ging hierop in en wees op het ruime

aanbod aan beschikbare terreinen in het havengebied. Wat de spoorwegverbindingen betreft, was de nationale maatschappij niet in staat om de marktontwikkeling te volgen. Nadat de privébedrijven hun kans kregen in de dienstverlening op het spoornet van de haven, tekent zich op dat vlak een veel snellere ontwikkeling af. Belangrijk voor de achterlandverbinding is ook de binnenvaart. De bruggen over de verbinding naar de Schelde worden verhoogd tot 5,20 meter. Voor bulkgoederen zijn er overigens geen problemen. Wanneer het nieuwe kanaal Seine-Schelde wordt gegraven, zijn ook een aantal locaties voor terminals voorzien. Daarbij zullen vooral bedrijven worden aangetrokken die voor toegevoegde waarde zorgen. In Duinkerke zelf gebeuren 70 procent van de investeringen door privéfirma's. Ze ijveren om een deel van het marktaandeel dat verdween naar de buurlanden terug te winnen. De Franse regering van haar kant besliste onlangs om 7 miljard te investeren in de spoorweginfrastructuur. Terwijl dat de havens nog enkel in infrastructuur en baggerwerken investeren, wordt de superstructuur nu aan de privébedrijven verkocht, zoals bijvoorbeeld de havenkranen. Daarvoor rekent de haven de prijzen van de tweede hands markt aan.

Bruggen

Daniël Deschodt wees er ook op dat het nieuwe kanaal Seine-Schelde een dreiging zal vormen



● Martine Bonny, directeur-generaal van de haven, blijft optimistisch in de evolutie van de haventrafieken. FOTO THEO FRISON

voor de Franse havens, want ook zeehavens als Antwerpen en Zeebrugge krijgen daardoor een rechtstreekse verbinding naar Parijs. Duinkerke rekent er op dat het als belangrijke industriehaven ook de producten van de haven langs het nieuwe kanaal zal kunnen uitvoeren naar de regio van Parijs. Hij merkte echter op dat Duinkerke na 2014 gehandicapd wordt, omdat een reeks bruggen slechts tot 5,20 meter werd verhoogd, in plaats van de 7 meter zoals op het nieuwe kanaal. "Met één brug van 5,20 meter op het kanaal naar Valenciennes zijn we

dood".

Vragen

Vooraf bij de Britse deelnemers rezen heel wat vragen rond die staatseigendom van de havens. Soulet de Brugière trachtte de Franse situatie te verduidelijken. "De staat controleert de gronden en de overheidsinvesteringen. De staat verleent concessies voor de uitbating voor termijnen van 35 of 40 jaar. Met de nieuwe regeling is er meer overzicht van de aanpak van de havenontwikkeling. De strategie wordt in elke haven zelfstandig ontwikkeld".