

LES ENJEUX D'USAGE DANS LES ESPACES PORTUAIRES, L'EXEMPLE DES PORTS NORMANDS

I-Mutations portuaires dans le cadre de la réunification des deux Normandie :
quels enjeux ? Philippe DEISS et Jérôme CHAUVET, directeur et directeur - adjoint de PNA

II-Mutations économiques et sociales. Karine Le Petit, ethnologue (Crécet). Extrait du film « Dockers de pères en fils ». Christophe Letellier, docker du port de Caen.

I-MUTATIONS PORTUAIRES DANS LE CADRE DE LA REUNIFICATION DES DEUX NORMANDIE

Ports Normands Associés est membre de la SPLA (Société publique locale d'aménagement Caen Presqu'île), propriétaire du port qui est exploité par la CCI (Chambre de commerce et d'industrie).

- **Présentation historique et géographique du port de Caen-Ouistreham, de ses atouts et de ses faiblesses.**

En 1830 est créée une liaison Caen -Le Havre pour fret et voyageurs, en 1857 le canal maritime relie Caen à la mer...Aujourd'hui le port de Caen- Ouistreham souffre face à la containerisation des marchandises : les tirants d'eau nécessaires aux navires d'aujourd'hui manquent et les contraintes de temps à toujours raccourcir pour le déchargement des marchandises restent une réalité.

Les activités du port Caen-Ouistreham évoluent avec tous les modes de transports.

Le secteur du bois souffre, mais le transport des céréales continue, ainsi que celui du sel, de l'agroalimentaire, du vrac liquide et de la ferraille recyclée.

C'est surtout la première liaison transmanche à l'ouest du détroit du Pas de Calais qui dynamise l'activité portuaire.

On compte aussi un secteur pêche (20 chalutiers) et un secteur plaisance (120 anneaux à Caen et 650 à Ouistreham).

Chiffres de 2014 :

Tonnages : 5,5 millions (9^{ème} port français)

Voyageurs : 1,6 million de passagers

Les possibilités de développement des ports normands sont réelles, mais il faut y travailler, et en harmonie avec les aspirations des habitants.

- **Les enjeux**

- En terme politique :
 - Réussir la réunification des deux Normandie en s'inscrivant dans la dynamique de l'axe de la Seine
- En terme d'activités :
 - -Conforter les trafics et activités existantes
 - -Répondre aux besoins logistiques de Caen la Mer
 - -Identifier de nouvelles opportunités :

- Les filières vertes (comme toute l'activité qui se développe autour de la maintenance du parc des éoliennes)
- Le tourisme (la Normandie est connue dans le monde entier)
- Mieux valoriser le foncier pour susciter des projets d'implantations industrielles
- Renforcer le partenariat PNA/HAROPA et avec les ports le long de la Seine jusqu'à Paris.

- En terme d'aménagement :
 - Poursuivre l'adaptation permanente du port aux navires et au trafic
 - Rendre compatible l'évolution de l'activité portuaire avec l'aménagement et le développement de l'agglomération

QUESTIONS du public/ REPONSES de Philippe Deiss

-Quels liens de PNA avec la construction d'un canal Seine/Nord –Europe?

Celui-ci relierait la Seine à l'Escaut, pour le développement du port d'Anvers. Rouen et Le Havre longtemps hostiles, ont aujourd'hui accepté ce projet car il permettrait aussi le développement des ports de la Seine.

-PNA peut-il prétendre aux aides européennes Juncker?

-L'activité charbon ?

Aujourd'hui elle se réduit toujours : 20 000 tonnes en 2014.

-Le développement d'une activité de croisière est-elle possible ?

Oui, elle est à envisager en partenariat avec l'office du tourisme. Si elle induit peu d'emplois sur l'espace portuaire, elle entraîne une dynamique économique pour Caen et sa région.

- Une activité « containers » peut-elle être relancée après le premier échec de 2013?

Le site de Blainville est possible. Il faut arriver à créer une vraie Valeur Ajoutée sur le site même, en faisant du dégroupage de containers. Ce qui suppose la construction de vastes entrepôts.

Aujourd'hui, la concurrence du camion est féroce puisque le prix des carburants baisse. Certaines sociétés cependant, ont la volonté d'être approvisionnées par voie d'eau : exemple de la société Franprix approvisionnée par la Seine et ses canaux (160 tonnes de Nutella). Le trafic fluvial doit avoir de l'avenir.

II-MUTATIONS ECONOMIQUES ET SOCIALES

Projection du début du film « Dockers de pères en fils », réalisé par Karine Le Petit, ethnologue, travaillant au CRECET (fusion récente du CRECET avec ARCIS et Normandie Patrimoine)
Christophe Letellier, fils de docker et docker lui-même sur le port de Caen.

• Le port est un espace de rencontres

- Entre identités professionnelles : dockers à terre et marins sur les bateaux
- Entre terre et mer, eau douce et eau salée
- Entre marins de commerce, de pêche et d'armée.

Les conditions météorologiques n'arrêtent pas le déchargement ou chargement d'un bateau.

Les dockers constituent un corps professionnel à l'identité forte, ayant un savoir-faire, un savoir être, et jouissant d'une grande autonomie dans la façon de réaliser les tâches. Les membres de cette profession constituent une communauté solidaire, où l'on sait partager les souffrances, une communauté qui a ses rituels de passage. Ce n'est pas un emploi qu'exercent les dockers mais un métier, qui détermine la personnalité de ceux qui le font. Un métier fondé sur le respect des uns et des autres, où le salaire est le même pour tous.

- **Le métier de docker se transforme aujourd'hui**

Le statut des dockers a changé depuis 1992, l'ancien statut existait depuis 1947.

Désormais, les CQP (certificat de qualification professionnelle) forment des manutentionnaires, ouvrier dockers, payés deux fois moins cher et salariés d'une entreprise. Autrefois, les dockers se présentaient quotidiennement au Bureau Central de la Main d'œuvre sur les ports, ils pointaient le matin.

La « bataille » actuelle des ports passe aussi par la formation de la main-d'œuvre.

QUESTIONSdu public / REPONSES de Christophe Letellier et de Philippe Deiss

- Comment les dockers vivent cette évolution, incitent-ils les jeunes à suivre leurs pas ? Existent-ils des modalités de formation aux nouvelles techniques de chargement, déchargement ?

Le métier change, l'identité de ceux qui l'exercent aussi, et les jeunes n'envisagent plus de suivre les pas de leurs pères.

Une commission paritaire nationale travaille aux modalités de la formation. Les CQP sont bien objet de formation (fonctionnement des grues nouvelles...)

Christophe Letellier accepte tout changement de son métier, qui passe par une formation.

-N'y a-t-il pas eu une volonté de faire mourir le port de Caen depuis la fin de la SMN et la désindustrialisation ?

Non. Mais aujourd'hui, le port de Caen-Ouistreham doit trouver sa place « auprès » de Port 2000 au Havre (activité containers) et jouer un nouveau rôle.

-Relations entre port en développement et ensablement des plages ?

Le souci de préserver l'environnement littoral est réel, désormais pris en compte car on sait que les terminaux des ferries ont contribué à la disparition du sable qui a pu se déposer sur des plages.

- Conclusion. Ce n'est pas trois mais quatre « maîtrises » qui doivent coopérer : maîtrise d'ouvrage, d'œuvre, d'usage et ...celle des médias, responsable de l'information et de la communication.