

## Le port de Dieppe

Avant la massification, la France comptait de nombreux petits ports multifonctions, adossés à un petit arrière-pays. L'imbrication entre la ville et le port était complète. On peut ainsi évoquer une sorte de petit pays, où le port était une force motrice pour l'agriculture et la pêche, la petite industrie ou encore le tourisme. Un univers assez complexe mariait quantité d'activités, y compris le tourisme ou les voyageurs (la gare de Dieppe arrive quasiment dans le port, et l'on pouvait passer à bord des navires transmanche en une centaine de mètres). Un petit monde de notables s'agrégeait autour des armateurs, des petits patrons, de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), de la mairie et de la sous-préfecture. Une spécialisation relative permettait de s'ouvrir à la navigation au long cours. A Dieppe, dans les années 1920, le port avait ainsi inventé le commerce de la banane avec les Antilles françaises, une activité qu'il a perdu en 2005 au profit de Dunkerque.

Tout ceci a été ruiné par l'augmentation de la taille des navires, le tunnel sous la Manche (1994), la conteneurisation, la massification des flux... Dès lors se pose la question de la survie de ce petit port (2,115 Mio tonnes, 115 agents en 2015), dont les infrastructures dégradées doivent être modernisées, où il faut imaginer des formes de reconversion, tout en se débattant dans un espace contraint par l'urbanisation.

La gouvernance a été remise à plat par la réforme Raffarin de 2004, qui avait établi les Ports d'Intérêt National (un intitulé abusif...) en confiant les petits ports aux Conseils généraux (aujourd'hui départementaux), qui eux-mêmes ont continué à confier le port à la CCI par une Délégation de Service Public (DSP). Toutefois, au niveau de l'Hexagone, seuls deux ports ont procédé autrement, Sète et Dieppe, en créant un établissement public piloté par un syndicat mixte. A Dieppe, depuis 2006, celui-ci rassemble la Région avec 73 % des parts sociales (donc d'abord la Haute-Normandie et depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 la Normandie « réunifiée »), le Conseil départemental (ex-général) de la Seine-Maritime (15 %), la communauté d'agglomération de Dieppe (8%), et la Ville de Dieppe (4%). La CCI a été éjectée du jeu, au prix d'une crise locale ; aujourd'hui, la CCI est de toutes façons en cours d'intégration (laborieuse) dans la CCI régionale, comme partout ailleurs en France.

C'était l'époque du président de région Alain Levrigne (PS), une personnalité entreprenante, souvent contestée, et au demeurant habitant à Dieppe. On a donc des curiosités, avec par exemple des grutiers qui sont des agents publics territoriaux. Celui-ci travaille 1 heure et a ensuite 1 heure de vacance, mais utilisée de fait à d'autres tâches. La gouvernance a été et sera encore modifiée : Dieppe est un membre associé d'HAROPA depuis 2012 ; et la Normandie, sous l'impulsion du président Morin (LR), veut fusionner les ports de Dieppe, Fécamp, Caen et Ouistreham.

Les recettes annuelles du Port de Dieppe tournent autour de 8 millions d'euros. Il faut ajouter des subventions venues du mille-feuille territorial d'environ 12 millions, éventuellement des apports du Fonds Européen de Développement Économique Régional (FEDER) pour des projets donnés. Le Port dégage environ 2 millions par an pour ses investissements. Le trafic transmanche a concerné 400.000 passagers en 2015 ; il dégage environ 40 % des ressources propres, or celui-ci est fragilisé, et par conséquent il s'agit d'essayer de trouver d'autres ressources.

- Le port extérieur accueille le transmanche, des sables et des graviers, ainsi que les colis lourds pour la centrale nucléaire de Penly (à 11 km de là).

- Des trafics traditionnels concernent le bois, l'huile colza (triturée dans le port), les ferrailles, qui sont souvent de petits contrats dont Rouen ne veut pas. Grâce à la pêche, on récupère les coquilles Saint-Jacques, qui finissent broyées dans la peinture des bandes routières.

- Dieppe est le leader français de la coquille Saint-Jacques, pêchée dans la Manche d'octobre à

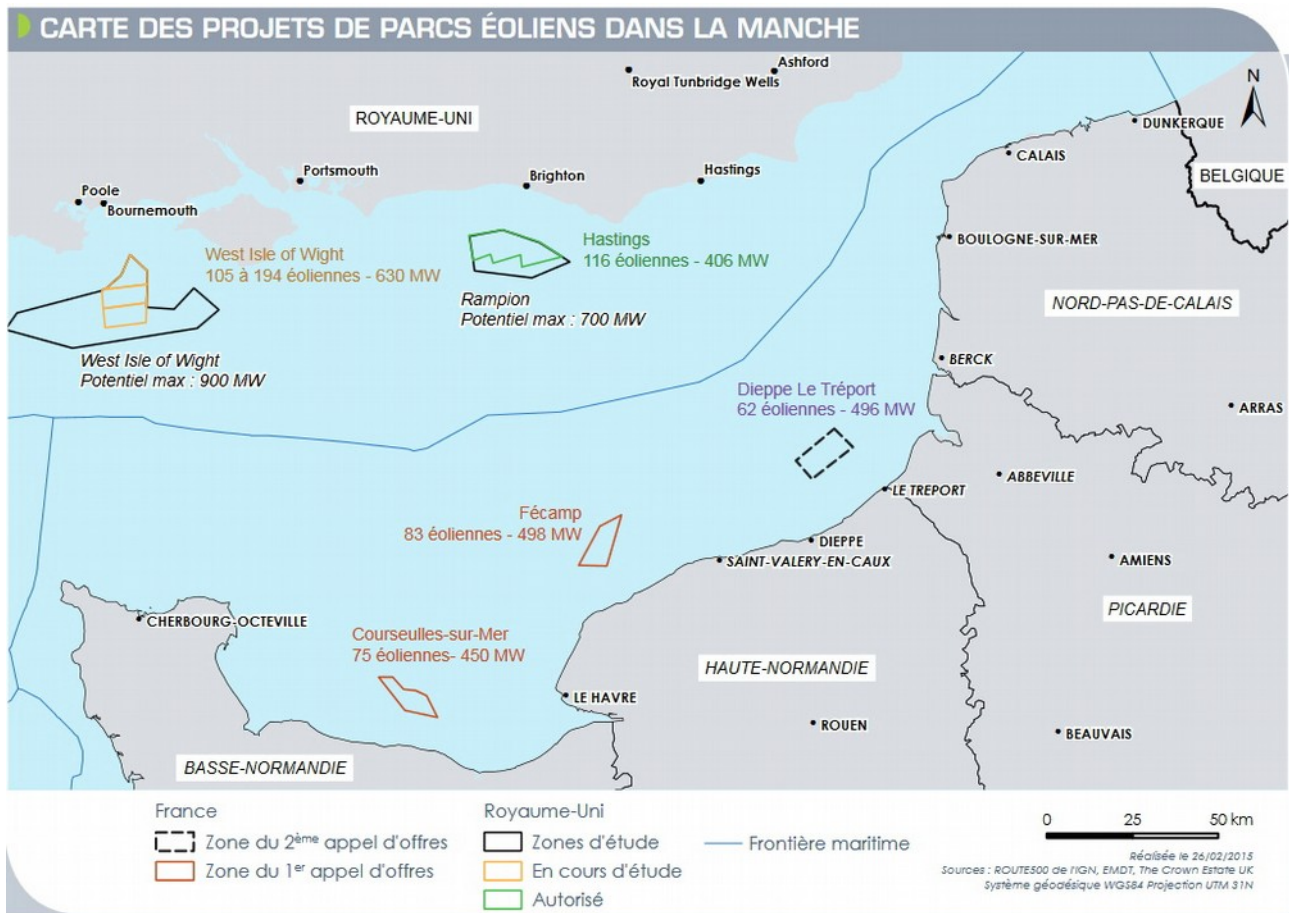
mai. Certains artisans complètent leur activité avec les pétoncles, quelque part au large de la Bretagne (ils restent discrets sur leurs lieux de pêche).

- Le Port a relancé la plaisance en 1994. Jusque là, elle était en butte à l'hostilité de la municipalité communiste, qui avait évoqué une « activité parasitaire ». Le Port préfère évidemment parler d'une « activité complémentaire ». La plaisance occupe donc l'ancien bassin transmanche. En 2016 a démarré le port à sec, avec 292 bateaux allant jusqu'à 7,40 mètres de long. Pour 900 à 1500 euros par an, on peut garer son unité dans l'ancien bassin de radoub Freycinet, qui a ainsi échappé à la disparition. Les bateaux sont ensilés dans des racks à trois étages, et manipulés par un robot. La mise en œuvre du projet a été laborieuse puisque l'entreprise qui devait réaliser le système s'en est montrée incapable, et l'affaire est en train d'être purgée au pénal. C'est donc une deuxième entreprise, bretonne, qui a finalisé l'opération. Le système est unique en France.



Le port à sec : le robot au travail. Archives TLTE 2016.

- L'avenir devrait être éolien. A ce jour, on débarque des éoliennes en pièces détachées en provenance d'Allemagne et du Danemark, et expédiées en convoi exceptionnel routier vers l'intérieur de la Normandie. Demain (à partir de 2019 si aucun recours ne vient contrecarrer le projet), un parc éolien sera installé au large, entre Dieppe et Le Tréport, à environ 15 km au large, par la société Éoliennes en Mer Dieppe Le Tréport (ENGIE 47 %, EDP renewables 43%, Neoen Marine 10%). On pourra se brancher facilement à terre grâce au réseau déployé en son temps pour le nucléaire. Avec 60 éoliennes de 8MW chacune, la production attendue est d'environ 500 MW, pour un coût d'environ 2 milliards d'euros. Après le chantier, des navires spécialisés pour la maintenance seront basés à Dieppe ; le parc éolien devrait pérenniser 125 emplois pour son fonctionnement. Et, comme en mer du Nord, on espère pouvoir reconverter des pêcheurs en organisateurs de promenades touristiques.



Source : [https://eolienmer-pdl.t.debatpublic.fr/sites/debat.eolienmer\\_pdl.t/files/documents/eolienmerpdl\\_t\\_-\\_dossier\\_du\\_maitre\\_douvrage.pdf](https://eolienmer-pdl.t.debatpublic.fr/sites/debat.eolienmer_pdl.t/files/documents/eolienmerpdl_t_-_dossier_du_maitre_douvrage.pdf), cf p. 38.

Il reste l'aspect urbanistique, c'est-à-dire la liaison entre la ville et le port. Il faut démolir, réhabiliter, construire, mais il n'est pas question de songer à un waterfront comme à Rouen ou Havre. Toutefois, l'idée est bien d'introduire de nouveaux services dans le port. Le bâtiment Jehan Ango a été réhabilité pour l'office de tourisme et la direction du port de plaisance, ainsi que le pont levant Ango. Un seul bâtiment de facture moderne vient d'être construit, mais, curieusement, il s'agit de locaux administratifs placés dans un endroit à forte capacité foncière, face au port de plaisance. Le Port a fait reconstruire une criée, ainsi qu'un marché aux poissons pour la vente directe. Il souhaiterait voir arriver des services aux plaisanciers (accastillage, vêtements...).

Le point noir reste la circulation automobile. Depuis le nord, le quartier de Villeneuve abrite 15.000 habitants, qui se déversent en ville via le pont Colbert qui donne sur le quartier Pollet. La question est de savoir s'il s'agit d'un pont ou d'un monument. En effet, il s'agit d'un pont du XIX<sup>e</sup> siècle, tournant et à pompes hydrauliques d'eau douce. Sa manipulation est délicate, voire dangereuse. Effectuée par deux agents, elle coûte 750 euros par jour. L'ouvrage est défendu par les amateurs du patrimoine, ainsi que par la toile. Atisée à plusieurs reprises par le JT de mi-journée de TF1, celle-ci s'est déjà embrasée à plusieurs reprises, jusqu'à New York et Tokyo, lorsque des rumeurs de démolition ont couru. En effet, d'un point de vue fonctionnel, il faudrait le remplacer par un ouvrage neuf (estimé à 7,7 millions d'euros HT). A ce jour, il est impossible de savoir quelle est l'option qui sera retenue. Politiquement, il faudrait savoir si les défenseurs du patrimoine ne représentent qu'eux-mêmes ou si la population préférerait davantage la vie pratique à l'histoire...



Le Pont Colbert. Archives TLTE 2016.

## Annexe 1 : Chronologie expresse

Étymologiquement : Dieppe = profond (deop, auj. Deep).

### Moyen Âge

Implanté sur la confluence estuarienne de trois petits fleuves côtiers, le port prend son essor avec la conquête de l'Angleterre par Guillaume le Conquérant (bataille d'Hastings, 1066). En même temps, du poisson frais, notamment du hareng, est livré à Paris (service dit « chasse-marée »). 1188 : château par Henri II Plantagenêt. 1024 : la ville est rattachée au Royaume de France.

### 1402

Le Dieppois Jean de Béthancourt fonde le Royaume des Canaries. Expéditions vers les Amériques, l'Extrême-Orient... 1523 : avec les deux frères florentins Verrazano, Jehan Ango fonde Angoulême, la future New York.

François Ier puis Louis XIV entreprennent de grands travaux pour agrandir le port et lutter contre l'envasement. La ville devient protestante mais 3.000 habitants émigrent lors de la révocation de l'Édit de Nantes (1685). En 1694, une flotte anglo-hollandaise détruit le port, alors un nid de corsaires.

### 1806-1870

Création de trois nouveaux bassins. 1848 : arrivée du chemin de fer (Gare Saint-Lazare-Dieppe, 168 km) et service de traversier à voile vers Newhaven. 1853 : la cité balnéaire reçoit Napoléon III et l'impératrice Eugénie pour leur voyage de noces. L'intelligentsia parisienne passe volontiers des vacances à Dieppe (Proust, Debussy, Fauré, Monet, Renoir, Pissarro, Degas...). Les hautes sociétés anglaise et belge viennent elles aussi en villégiature.

### 1880-1914

Nouveaux travaux avec le plan Freycinet : bassins, canaux, pont, construction navale. Bananes des Canaries et agrumes du Maroc. 1891 : premier syndicat ouvrier dans les manufactures de tabac (un syndicat féminin). 1907 : 1<sup>er</sup> Grand Prix Automobile remporté par Felice Nazzari sur Fiat 130 HP ; dernier GP en 1935.

### **1940-1945**

Sévères destructions. 19 juillet 1942 : fiasco total de l'opération Jubilee, un débarquement anglo-canadien.

### **1955**

Jean Rédélé (1922-2007), un garagiste dieppois, crée Alpine, une marque de voitures de sports conçues sur base Renault, après avoir participé au rallye Dieppe-Rouen avec une 4CV Renault. Sa berlinette A110 (1962-1977) est devenue un mythe pour les amateurs. L'usine vivote depuis 1985, mais en 2017 une nouvelle Alpine sera commercialisée par Renault qui veut créer une marque premium.

### **1978**

Fin progressive du commerce bananier, sauf avec la Côte-d'Ivoire. Dernière banane en 2005.

### **1980**

1<sup>er</sup> Festival international du cerf-volant.

### **1994**

Nouveau terminal transmanche.

### **2001**

L'impact du Tunnel sous la Manche a été une catastrophe économique pour le port de Dieppe :

Le trafic maritime entre la France et l'Angleterre a subi de plein fouet la concurrence ferroviaire liée à la mise en service du tunnel sous la Manche en 1994. Dans un contexte d'augmentation constante des échanges entre les deux pays, le nombre de passagers empruntant le tunnel entre Calais et Folkestone a progressé en moyenne de 8 % par an au cours de la période 1996-2000, tandis que la fréquentation des lignes maritimes a diminué d'environ 5 % par an. Pour l'ensemble des ports de la Manche, la masse globale du fret transporté a progressé en moyenne de 5 % par an au cours de la même période.

La ligne Dieppe-Newhaven a connu en revanche une évolution beaucoup plus défavorable. Pour la même période, alors que le port haut-normand voyait transiter 2,1 millions de tonnes de marchandises en 1996, le volume transbordé est tombé à 516 000 tonnes en 2000, soit une baisse de 75 %. De même, la fréquentation des passagers est passée de 818 000 en 1996 à 301 000 en 2000, soit une diminution de 63 %.

Source : Rapport de la Cour des Comptes, non-daté.

Création de la société Transmanche Ferries, lorsque P&O Stena se retire de Dieppe-Newhaven au profit de Calais-Douvres, et achat du port de Newhaven par le Conseil général de la Seine-Maritime (une opération juridiquement très contestable). Le *Sardinia Vera* (2000 passagers, 43 camions) est racheté à Corsica Ferries. En 2002 arrive le *Dieppe* (ex *Saga Star*), hélas un peu top long pour pouvoir manœuvrer à son aise à Newhaven. Puis les deux navires sont revendus au profit de bâtiments neufs, le *Seven Sisters* et le *Côte d'Albâtre*. S'ensuit une histoire compliquée entre les collectivités (Dieppe, Fécamp, Conseil général de la Seine-Maritime) et les opérateurs (SeaFrance fait faillite en 2012).

### **2003**

Création de Dieppe Maritime, 16 communes et plus de 50.000 habitants. Aujourd'hui, le préfet de Seine-Maritime (76) va appliquer la loi Notre du 7 août 2015 pour y adjoindre d'autres communes,

qui ne veulent pas en entendre parler...

## 2007

La région Haute-Normandie devient propriétaire des ports suite à la réforme Raffarin de 2004 et la création de ports d'intérêt national. Elle crée un syndicat mixte, le SMPD (entre parenthèses, les pourcentages des investissements) : Région Haute-Normandie 73%, Département de Seine-Maritime 15%, Communauté d'Agglomération Dieppe Maritime 8%, Ville de Dieppe 4%.

Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI) 2015-2020

60 Mio d'euros sont affectés au Bassin Anco (base avancée pour les éoliennes en mer), à des travaux d'infrastructures dédiés au trafic transmanche, à la pêche (Dieppe 1<sup>er</sup> rang français pour la coquille Saint-Jacques), à la plaisance, à l'entretien naval.

## 2008

- La municipalité est communiste et le périurbain vote à droite. Avec 16000 euros/hab/an, la ville est la plus pauvre de Haute-Normandie. >30.000 habitants pour la ville (en régression).

- Louis Dreyfus Armateurs devient l'exploitant de la ligne transmanche. Par DSP, il ne conserve qu'un navire entre Dieppe et Newhaven ; il semble qu'il touche 14,5 millions d'euros / an pour combler le déficit d'exploitation. Le CG76 essaie de revendre le port de Newhaven, en vain.

## 1<sup>er</sup> janvier 2016

Fusion des régions Haute et Basse-Normandie. Dieppe est la 6<sup>e</sup> agglomération de Normandie.



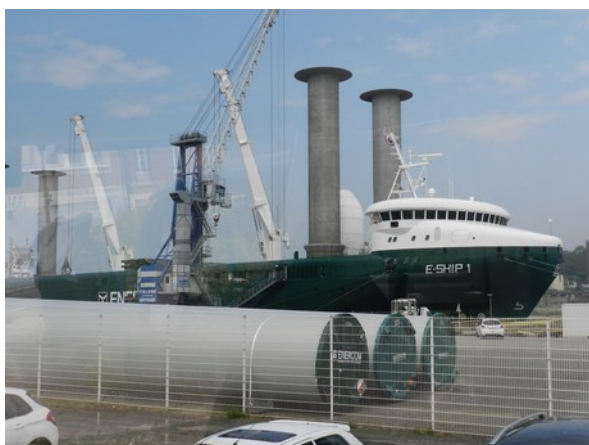
Dieppois en promenade et réfugiés albanais à côté du terminal transmanche. Archives TLTE 2016.

## Annexe 2 : *E-Ship 1*

Doté de rotors Flettner à effet Magnus destinés à utiliser la force du vent pour appuyer la motorisation traditionnelle, l'*E-Ship 1* a été mis en service en 2008. Mis sur cale aux chantiers allemands Lindenau de Kiel puis, après la faillite de ces derniers, achevé chez Cassens Werft à Emden, le navire mesure 130 mètres de long pour 22,5 mètres de large. Affichant un port en lourd de 10.500 tonnes, il peut naviguer en zone polaire grâce à une coque renforcée (certification Ice class E3). Propriété de la compagnie Enercon, l'*E-Ship 1* utilise donc des rotors Flettner à effet Magnus. Cette technique, connue depuis les années 1920, est restée sans réalisations notables, en dehors d'un prototype et de l'*Alcyone*, le navire de recherche de la famille Cousteau. L'*E-Ship 1* utilise grâce à cette technologie le vent comme force motrice complémentaire d'une motorisation diesel conventionnelle. Il est équipé de quatre cylindres rotatifs verticaux de 27 mètres de haut et 4 mètres de diamètre. Ces engins sont des voiles tubulaires métalliques qui permettent, sur les longues distances, de réduire de 30 à 40 % la consommation de carburant. La vitesse maximale du bateau est de 17,5 noeuds.

Source : Mer & Marine, 7 octobre 2010

Anton Flettner (1885-1961) avait le premier utilisé l'effet Magnus dans les années 1920. Ce phénomène est bien connu des footballeurs : en donnant de l'effet à la balle, celle-ci prend une trajectoire courbe. Et cela est théorisé par le théorème de Bernoulli, qui permet de calculer les différences de pression du vent d'un côté ou de l'autre d'une section ronde. Flettner avait donc conçu des rotors rotatifs verticaux, qui se mettent à tourner dès que le navire prend le vent de biais, ce qui est le cas de figure le plus courant.



L'*E-ship 1* déchargeant des éoliennes à Dieppe. Photo Archives TLTE, 27 mai 2016.

## Annexe 3 : Le Port de Dieppe par lui-même

Sur la singularité de l'histoire du SMPD. La situation du port de Dieppe est de fait unique puisque sur les 18 ports d'intérêt national transférés par l'Etat le 1er janvier 2007, la Région Haute-Normandie (à l'époque) est la seule collectivité à avoir repris en gestion directe les activités portuaires (Transmanche, commerce, pêche et plaisance) avec la création d'un syndicat mixte associant 4 collectivités : Région Normandie (aujourd'hui), Département de la Seine-Maritime, Agglomération Dieppe-Maritime et Ville de Dieppe. Les quatre collectivités associées participent au fonctionnement et à l'investissement de façon proportionnelle à leur engagement initial : Région Normandie 73%, Département de la Seine-Maritime 15%, Communauté d'Agglomération Dieppe-

Maritime 8%, Ville de Dieppe 4%. La Région est le premier partenaire du Port de Dieppe. Hervé MORIN président de la Région Normandie préside depuis le 3 mars dernier le Syndicat Mixte du Port de Dieppe.

La reprise des activités par le SMPD à l'ancien concessionnaire Chambre de Commerce et d'Industrie s'explique par une impossibilité pour cette dernière de poursuivre compte tenu d'un déficit, qui a dû être pris en considération par l'Etat au moment du transfert.

110 agents du Syndicat Mixte issus de la DDE et de la CCID sont aujourd'hui mobilisés pour assurer la gestion, l'entretien et l'exploitation du port (75 fonctionnaires titulaires, 29 contrats de droit public à durée indéterminée, 3 OPA et 1 contrat d'avenir, 9 catégorie A, 20 catégorie B, 79 catégorie C). Le Port de Dieppe est un établissement public qui assume des missions de service public et des fonctions commerciales... avec plusieurs activités portuaires et 7 rythmes de travail différents. Plus de 60 millions d'euros d'investissements sont programmés jusqu'en 2020. Le Syndicat Mixte est une jeune collectivité mais joue un rôle majeur d'investisseur public au service d'une ambition portuaire régionale. 1250 emplois directs sur 131 établissements sont liés directement à l'activité du Port de Dieppe. Plus de 60 entreprises sont installées sur le port.

A l'échelle de la ville, le port rassemble un emploi sur 12, un emploi sur 20 à l'échelle de l'agglomération dieppoise (Cf N°131 de la revue Aval de l'INSEE). Jusqu'à 200 emplois indirects sont générés chaque année par les investissements du Syndicat Mixte du Port de Dieppe.

### **Les agents du SMPD**

Administration / services Etudes et Programmation des investissements, Finances, Ressources Humaines, Patrimoine, Achat et Magasin, Maintien des profondeurs, Environnement, Informatique... 32 agents assument leurs missions de gestion et de sûreté au siège du SMPD quai du Carénage.

Exploitation/Maintenance/Transmanche/Atelier. L'équipe exploitation-Maintenance, une cinquantaine d'agents, est rassemblée aux ateliers route de Bonne Nouvelle avec un rythme de travail spécifique (1 mois sur le site du Transmanche pour la manœuvre de la passerelle du Transmanche (2 ou 3 rotations par jour)/1 mois à la maintenance des ouvrages aux ateliers).

### **Les métiers du SMPD - Atelier Exploitation/Maintenance**

- Techniciens spécialisés sur les engins de levages (grue-passerelle), pneumatique, hydraulique, électronique, automatisme ; chaudronniers soudeur, tuyauteur ; électriciens ; grutiers ; plombier, chauffagiste ; mécaniciens généralistes ; tourneur, fraiseur, ajusteur ; soudeurs, magasinier ; menuisier ; électro technicien ; charpentier métallier ; plongeurs

Services de la pêche : une douzaine d'agents (saisonniers).

Service de la plaisance : une dizaine d'agents (saisonniers).

Pontiers : 9 agents.

### **Grandes fonctions portuaires**

Remorquage : la compagnie dieppoise de remorquage THOMAS qui a signé un marché avec le Syndicat Mixte assistent les navires lors de leur entrée et sortie du port (2 équipages 15j à bord/15j à terre).

Lamanage : la coopérative maritime du service de lamanage des ports de Rouen et Dieppe intervient sur le port pour l'amarrage et l'ancrage des navires.

Dragage : l'entreprise hollandaise Van Den Herik qui a signé un marché avec le Syndicat Mixte



assure le dragage du port de Dieppe. La nouvelle organisation des services remorquage et dragage (20% des dépenses de fonctionnement du SMPD en 2008) permet au Syndicat Mixte d'économiser près d'un million d'euros sur les deux postes et de consacrer cette somme à de nouveaux investissements ou opérations exceptionnelles comme le dragage exceptionnelle du bassin Duquesne.

Pilotage de la Seine Rouen-Caen-Dieppe : les pilotes de la Seine assurent la sécurité du transit de tous les navires de commerce, lors de l'entrée et de la sortie du port de Dieppe.

### **Services publics d'Etat intervenant sur le port de Dieppe**

Capitainerie : la Capitainerie comprenant 11 fonctionnaires d'Etat, représentant l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, a pour rôle d'assurer la régulation de la circulation des navires, l'organisation des mouvements des ouvrages mobiles et l'attribution des postes à quai aux navires de commerce pour le compte du Syndicat Mixte du Port de Dieppe.

Douanes : les fonctionnaires d'Etat assurent leurs missions de contrôle sur le port de commerce international et sur le site du Transmanche qui accueille des passagers venant d'Angleterre.

Affaires Maritimes : les fonctionnaires d'Etat assurent la sécurité et la sûreté maritimes (exclusive dans les eaux territoriales françaises, mais également au-delà dans les zones économiques exclusives), le contrôle de la sécurité des navires et la lutte contre la pollution par les navires ; l'enseignement maritime (formation des personnels civils de la Marine marchande ou des plaisanciers) ; le suivi médical, social et sanitaire des gens de mer et leur accueil dans les ports français ; l'organisation et la coordination du secours d'urgence pour tous navires ou personnes en détresse en mer dans ses zones de surveillance, en liaison avec les différents moyens, services de secours et autres navires présents ou déployables rapidement sur zone, qu'ils soient militaires ou civils, publics ou privés, français ou non ; la surveillance de la navigation maritime et la police en mer (grâce au dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes); l'encadrement des activités de transport maritime et de plaisance ; le pilotage des services déconcentrés agissant sur le littoral et organisés en directions interrégionales et directions de la mer (DIRM) et délégations à la mer et au littoral. Cette administration délivre en outre les titres de formation, (Permis plaisance en mer et titres professionnels) et est en charge de l'immatriculation des navires...

Au total - SMPD, Grandes fonctions portuaires, Services publics d'Etat -, ce sont près de 200 personnes interviennent directement sur le Port.

**2007/2020 : un plan de relance permanent** (50 M€ entre 2007 et 2014 et 60 M€ jusqu'en 2020).

Depuis 2007, la collectivité régionale fait la démonstration de l'intérêt de l'investissement public portuaire pour la relance de l'économie locale et de la diversification des activités pour l'équilibre économique de chaque port. Ce qui a été fait au Port de Dieppe l'illustre : des recettes d'exploitation en constante évolution grâce à un programme d'investissement mesuré mais soutenu pour toutes les activités. La capacité d'investissement de la collectivité est déterminante.

Le Programme Pluriannuel d'investissement du Port de Dieppe engage sur les cinq prochaines années de nombreux projets structurants pour que le Port de Dieppe demeure :

- Un Port de référence pour la maintenance des parcs éoliens offshore.
- Un Port partenaire privilégié des entreprises locales pour le commerce maritime.
- Un Port reconnu pour optimiser les conditions d'exploitation de la liaison Transmanche Dieppe-Newhaven.

- Un Port apprécié pour la débarque d'une pêche artisanale de qualité et la valorisation de la coquille Saint-Jacques.
- Un Port de plaisance exemplaire doté d'un port à sec unique réalisé dans une ancienne cale sèche réhabilitée.

## Trafics

Le Port de Dieppe enregistre en 2015 son meilleur score depuis 10 ans. 2,15 millions de tonnes de marchandises ont transité en 2015 par le Port de Dieppe (+21,5%). L'année 2015, année de tous les records, confirme la très bonne fréquentation de la ligne Dieppe-Newhaven et conforte le Port de Dieppe, au service d'une ambition portuaire régionale.

### Transmanche

Le Port de Dieppe poursuit son essor avec le Transmanche. La liaison maritime Dieppe-Newhaven, avec l'ouverture d'une troisième rotation quotidienne de mai à septembre, a franchi en douze mois la barre des 409 961 passagers (+43,6%). Le nombre de véhicules de tourisme - voitures et motos - (135 167) est en hausse de 52,9%. Les "autres véhicules" de tourisme (autocars, caravanes, petites remorques, bicyclettes...) enregistrent une augmentation de 357% avec 17582 unités. 51018 camions ont été comptabilisés (+40%) dont 7025 remorques non accompagnées contre 1695 pour l'année 2014.

Le fret Transmanche avec 1 625 145 tonnes enregistre une hausse de 34,6%.

L'accroissement de l'activité Transmanche souligne l'intérêt de la ligne et l'existence d'une clientèle captive dans un contexte concurrentiel et des conditions de fonctionnement nécessitant toujours plus d'investissements en matière de sûreté et de sécurité.

Le Département de la Seine-Maritime gère la délégation de service public du Transmanche. Le port de Newhaven lui appartient ainsi que les deux ferries... Le renouvellement de la DSP mobilise le Département. La guerre commerciale sur tout le littoral est particulièrement rude. Le terminal de Dieppe est aux normes de sûreté internationale et la gare maritime a été agrandie et réaménagée. La clientèle est captive. Les résultats fret et passagers depuis 2007 progressent. La ligne Dieppe-Newhaven est un axe secondaire et de secours cohérent par rapport au tunnel pour les entreprises de fret et le tourisme régional... Le Syndicat Mixte du Port de Dieppe a beaucoup investi pour rendre le site conforme et attractif.

**Le tonnage total des trafics traités dans l'avant port et le bassin de Paris (bassin de commerce) s'élève à 523 183 tonnes** contre 561 678 tonnes en 2014 (-6,8%), un résultat consécutif à la baisse de l'activité de la SAS Graves de Mer dont le terminal est installé dans l'avant port.

- *Graves de Mer* : la production de graves de mer demeure fortement impactée par la crise du BTP. 331 855 tonnes (-18%) ont été débarquées dans l'avant port contre 405 450 tonnes en 2014.

Les trafics opérés dans le seul bassin de commerce progressent de 22,4% - 191 328 tonnes contre 156 228 en 2014.

- *Graines, huile et tourteaux* : l'export de tourteaux (78666 tonnes en 2015 contre 64352 tonnes en 2014 - +22,4%) et d'oléagineux (78389 tonnes en 2015 contre 50759 tonnes en 2014 - +54%), par l'entreprise SAIPOL, est en forte hausse sur ces produits transformés. Il n'y a pas eu d'import de graine de colza en 2015. L'explication réside dans le caractère aléatoire et saisonnier des récoltes et du choix alternatif de la voie routière pour les transports.

- *Autres trafics avec grutage* : le trafic d'éoliennes avec 30 navires et 14884 tonnes manutentionnées

en 2015 contre 15414 tonnes en 2014 est stable, l'export de bois enregistre une baisse avec 8072 tonnes en 2015 contre 12283 tonnes en 2014. L'export de ferraille est en hausse (8835 tonnes en 2015 contre 7755 tonnes en 2014). 2400 tonnes d'engrais ont été débarquées pour l'approvisionnement des coopératives agricoles du secteur.

Depuis 2006, année précédant la reprise du Port par la Région, les trafics ayant fait l'objet de prestations de grutage sur le port de commerce ont été multipliés par 4.

Aux volumes traités par les trafics de l'activité de commerce, il convient d'ajouter l'occupation des terre-pleins et la location des bâtiments qui constituent des recettes programmées, sûres et régulières.

L'action du Syndicat Mixte s'inscrit dans la durée. Elle conforte l'existant, anticipe les nouveaux trafics, dans le cadre notamment des grands investissements régionaux et ouvre de nouvelles perspectives de croissance pour le port. L'engagement du Port de Dieppe dans la stratégie régionale en faveur du projet de la création de parcs éoliens offshore constitue une opportunité unique de développement d'activités nouvelles.

L'infrastructure portuaire de Dieppe est idéale pour l'éolien terrestre (terre-pleins pour le stockage et zones sécurisées). Complémentarité aussi pour l'éolien offshore. Le Havre doit accueillir un site de construction et d'assemblage sur 50 ha avec des quais susceptibles de résister à de très lourdes charges. La Région est pilote depuis toujours sur ce grand projet industriel. Les autres ports du littoral se mobilisent pour l'accueil des bateaux de servitude et la maintenance des parcs éoliens marins de Fécamp et du Tréport. Des aménagements sont prévus dans l'avant port de Dieppe avec une mise à disposition de 2,5ha de terre-plein pendant la phase de construction, la réorganisation du bassin Ango, sans contrainte de marée, pour l'intervention rapide des navires de servitude. Le nouveau remorqueur, innovant, puissant et polyvalent, est adapté aux interventions pour la maintenance offshore...

L'activité des opérateurs, Promaritime, Humann et Taconet, Bolloré ainsi que des clusters Vialog dans le domaine de la logistique et de la sous-traitance industrielle pour le transport Transmanche, Dieppe Méca Energies qui fédère les secteurs mécanique et énergétique et de Dieppe Navals spécialisée dans la réparation navale atteste du potentiel économique de la place portuaire. Dieppe Navals regroupe 23 entreprises régionales pour développer la construction et la réparation navale en lien avec la zone technique équipée du nouvel élévateur.

Aux côtés des Ports de Caen, Ouistreham et Cherbourg, le Port de Dieppe s'inscrit pleinement dans une dynamique commune de croissance bleue, de développement des entreprises et de toutes les activités maritimes à l'échelle pertinente de la Normandie.

Il n'existe pas réellement de concurrence entre les ports départementaux et notre port régional pour les trafics vrac. Chacun a son histoire avec les entreprises locales. Il s'agit plus aujourd'hui de complémentarité et de mise à disposition des équipements des terre-pleins et des bâtiments. Le véritable enjeu pour l'avenir ce sont les capacités d'investissement des collectivités pour la mise aux normes de l'infrastructure et des équipements... De fait une plus grande coordination entre les ports de la région s'imposera certainement à l'avenir pour davantage rationaliser et optimiser les investissements et les aménagements techniques, sanitaires, environnementaux dont le coût est très élevé... La nouvelle zone technique du port de Dieppe équipée d'un élévateur de 400 tonnes illustre bien cette stratégie commune de planification intelligente et de bonne utilisation de l'argent public au service des pêcheurs et des professionnels de la réparation navale.

Les Grands Ports Maritimes gèrent, quant à eux, difficilement les petites quantités. Ils sont dans la massification. Le vrac pour Rouen, les conteneurs pour le Havre. Nous faisons donc naturellement

partie de leur offre commerciale. Un service sur mesure, la fiabilité des équipements, le savoir-faire des agents, une plus grande disponibilité des terre-pleins et des hangars... Le port de Dieppe est un maillon important de l'économie maritime régionale en réseau avec les autres ports du littoral. Il bénéficie d'un lien fort avec le port de Rouen pour le développement des trafics de vrac, les colis encombrants et la réparation navale, avec le port du Havre pour la création de la filière éolienne marine et la maintenance des parcs éoliens offshore, avec les ports locaux de la Manche pour la mutualisation du dragage, le maintien d'une pêche artisanale et le développement du nautisme... La coopération avec Ports Normand Associés (PNA) et le Département de la Seine-Maritime pour le dragage a été initiée à l'époque par la région Haute-Normandie. La Région intervient et défend les intérêts de tous les ports secondaires au sein du GIE HAROPA, Ports de Paris Seine Normandie...

Les ports normands constituent aujourd'hui le premier ensemble portuaire français. La vocation maritime de notre région est guidée par la dynamique des Grands Ports Maritimes. Regroupés au sein d'HAROPA, les ports partenaires bénéficient d'une plus grande visibilité au niveau international.

Les ports normands, quels que soit leur taille et leur statut sont attachés à la qualité de la desserte, routière, ferroviaire, fluviale et fluvio maritime de façon à satisfaire en particulier les besoins d'approvisionnement des entreprises régionales. A ce jour, excepté au départ des GPM, l'essentiel des liaisons des ports avec l'hinterland se fait par la route. L'enjeu du transport non routier est contraint par la géographie et les coûts souvent plus onéreux des autres modes de transport. Le développement du cabotage en zone côtière ou estuarienne repose aujourd'hui sur des trafics de niche. Une liaison par la mer de conteneurs entre Caen et Le Havre est envisagée. La gestion des flux passe par le portuaire maritime et fluviale et une articulation forte avec HAROPA et Ports Normands Associés, la mise en place de plates-formes intermodales, une coopération renforcée avec VNF, gestionnaire du réseau fluvial, et peut-être davantage d'investissements par la collectivité régionale sur les ports fluviaux... Le contexte estuarien permet à terme de soutenir le mode fluvial de façon à ce qu'il devienne plus compétitif et de fait plus favorable au report modal. L'objectif partagé doit être le développement concerté du cabotage / feeding aussi bien maritime que fluvio maritime ou estuarien. L'ambition commune doit tendre vers un système logistique compétitif et durable intégrant la chaîne logistique de bout en bout avec une desserte efficace et écologique de l'hinterland qui intègrent la problématique touristique.

Les moyens mis en œuvre pour développer les activités maritimes ne doivent pas être réduits au seul couloir séquanien avec ses filières traditionnelles, ses ports, ses places urbaines... L'ensemble des collectivités, à l'unisson des chargeurs et des armateurs, mesurent l'importance d'une chaîne logistique optimale, comprenant un passage portuaire performant et un acheminement terrestre économique, une exigence pour pérenniser une activité économique majeure et permettre un aménagement harmonieux des territoires. Porter une ambition portuaire forte pour répondre à la gestion des flux et à la mondialisation des échanges demeure une priorité de la Région. Le port de Dieppe, ouvert sur la mer la plus fréquentée du globe, au cœur d'une économie régionale dynamique est un des atouts mer de la Normandie !

La fin du XVIIIe siècle mais surtout le XIXe siècle et les grands travaux engagés sous la troisième République donnent au port de Dieppe sa physionomie actuelle. Les installations portuaires s'étendent avec le prolongement de la jetée ouest et la création d'un arrière port. Les trois bassins Bérigny (comblé en 1936), Duquesne et retenue des chasses sont construits de 1806 à 1870. Le chenal du Pollet est terminé en 1888. Le pont tournant est inauguré en 1889. A la fin du XIXe siècle, le comblement du canal des chasses permet d'aménager une forme de radoub.

La cale sèche a été construite entre 1891 à 1894. Cet ouvrage comporte un radier et des bajoyers en maçonnerie reposant sur un sous sol de sable et galets généralement perméable. Les maçonnerie

sont exécutées en béton de ciment avec un revêtement en briques de 0,30 m d'épaisseur moyenne et avec des chainages en pierre de taille de granit. Avant 1932, l'assèchement de la forme était assuré par une machine à vapeur puis les installations ont été électrifiées. Il fallait trois heures pour mettre la forme au sec. Un système de pompage permet d'évacuer les eaux d'infiltration en continu. Le pertuis d'entrée à section trapézoïdale (18 m en partie basse et 24 m en partie haute) était fermé par un bateau-porte mis en service en 1894. La forme de radoub a subi de sérieux dommages au cours des hostilités 1939-1945. Aussi le bateau porte a été remplacé en 1947 et les maçonneries, les terre-pleins, la chaussée, les bâtiments et l'éclairage ont été remis en état. En octobre 1965, la longueur de la forme de 110 m est portée à 130 m en déplaçant la partie arrondie. Environ 50 bateaux y sont accueillis par an. Les chantiers Arno à la suite des entreprises Dubigeon et des Chantiers de Normandie y ont travaillé pour la réparation navale jusqu'en 2000. Les derniers navires qui ont bénéficié du service sont le Snekkar, l'angélique Emilie, l'Obstiné et la drague le Puffin.



Le port à sec réalisé dans l'ancienne forme de radoub (largeur 18 m, hauteur 9 m 50) constitue une opération unique en France de valorisation et de préservation du patrimoine maritime. Doté d'un procédé logistique innovant en milieu marin, le port à sec est aménagé sur 4 niveaux pour 292 bateaux à moteur mesurant jusqu'à 7 m 40. Il est équipé de racks et d'un dispositif de mise à l'eau automatisé (MEPS) et est doté d'un manipulateur à bateaux réalisé par l'entreprise normande ACG Automatismes.

Le port à sec est équipé de racks et d'un dispositif de mise à l'eau automatisé (MEPS) et est doté d'un manipulateur à bateaux se déplaçant sur des rails. Sur le plan technique, le port à sec de Dieppe rompt avec les dispositifs classiques puisque l'exiguïté de la forme de radoub a conduit à mettre en œuvre un dispositif de manutention des navires entièrement automatisé. La mise à l'eau des bateaux est simple et s'effectue en moins de 10 minutes. La mise en service du port à sec précède la création sur le site d'un espace économique à vocation touristique et nautique avec tous les services aux plaisanciers : magasins d'accastillage, ateliers, restauration et résidence hôtelière pour les usagers. La transformation d'une ancienne cale sèche en port à sec constitue un projet unique de préservation du patrimoine maritime et d'innovation technologique en milieu marin financé par la Région Normandie, le Département de Seine-Maritime et l'Union Européenne. Le port à sec de Dieppe est le premier en France à être entièrement automatisé. Une première made in Normandie !

Ce projet de reconversion économique du site s'inscrit dans le cadre plus global d'une requalification du centre urbain portuaire et d'une revitalisation du port initiée par le Syndicat Mixte du Port de Dieppe. Il s'agit bien de deux opérations en une... On réhabilite la forme de radoub, patrimoine maritime du 19ème siècle, et on lui donne une seconde vie... On adapte la structure pour d'autres fonctions avec un procédé logistique innovant en milieu marin...

Point clé de l'intégration paysagère, les navires sont placés sous le niveau de la pleine mer, seul la rangée supérieure se distinguant pour le promeneur... Sur le plan économique, le projet de port à sec de Dieppe, en répondant à la demande d'anneaux de plaisance valorise la filière nautique et offre une ressource financière supplémentaire au port de Dieppe. Sa mise en service en novembre 2015 s'accompagnera dans une seconde phase de la création sur le même site d'un espace économique à vocation touristique et nautique avec tous les services aux plaisanciers. Le projet met en avant la construction d'environ 5000 m<sup>2</sup> de SHON sur une surface de 2500 m<sup>2</sup> bâti pour des magasins d'accastillage et des ateliers au rez-de-chaussée, complété aux niveaux supérieurs par des espaces dédiés aux logements, à la restauration et à une résidence hôtelière (gîtes de mer) pour les usagers.

Le port à sec permet aussi de libérer les espaces nécessaires dans le bassin de la plaisance (Ango) pour des voiliers mais aussi les futurs bateaux de servitude qui interviendront à toutes heures sur les parcs éoliens marins de la côte d'Albâtre... Le port de Dieppe aura ainsi doublé en 8 ans sa capacité d'accueil des plaisanciers avec 415 emplacements au bassin Ango, 74 au bassin de paris, 55 au bassin Duquesne et près de 292 dans le port à sec.

Le 8 avril dernier à l'occasion du lancement de la 2e conférence nationale de l'océan pour la croissance bleue et le climat, une séquence agenda des solutions présentait des exemples de projets réalisés innovants et exemplaires en termes de solutions alternatives permettant de conjuguer croissance et respect de l'environnement. Le Port de Dieppe, lauréat de l'appel à projet ports exemplaires pour la réalisation du port à sec, était l'unique invité « plaisance » pour la séquence Solutions de la mer et du littoral... Marie-Dominique FOUCHAULT, Directrice Générale des Services du Syndicat Mixte du Port de Dieppe a pendant la diffusion du timelapse de la construction du port à sec et devant les 150 participants - dont le Secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, chargée des Relations internationales sur le climat, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche Alain Vidalies -, souligné le caractère innovant du projet valorisant un patrimoine historique et son intérêt en terme de croissance économique et de développement de la filière nautique. Elle a également précisé de quelle manière ce projet unique en France a permis d'accroître la capacité d'accueil des plaisanciers sans pour autant recourir à des infrastructures portuaires lourdes impactant l'environnement...

**La cale sèche Avant/Après** (photos). En 2007 lors du transfert du port... ! Et sous la baguette de Kazuki Yamada, après sa métamorphose en 2010 et un unique concert... Nous avons fait ce jour là avec l'Opéra de Rouen « cale comble »...

La marque de fabrique du SMPD est bien la mixité et la complémentarité des activités avec parfois une touche d'originalité !



**Hugues ALISEVICH**, Adjoint à la direction,

<mailto:hALISEVICH@portdedieppe.fr>

24, quai du Carénage - BP 40213, 76201 Dieppe Cédex

[www.portdedieppe.fr](http://www.portdedieppe.fr)