

ENTRETIEN AVEC PHILIPPE DEISS

“Le développement du port de Dieppe, j’y crois”

En 2025, Ports de Normandie va investir 15,5 M€ sur le port de Dieppe. Pont Colbert, base de maintenance pour l'éolien en mer, extension de la gare maritime, étude pour l'électrification des ferries... sont au programme. Le directeur de Ports de Normandie, Philippe Deiss, fait le point.

ANNE-SOPHIE GROUÉ-RIUADEL

Philippe Deiss, directeur de Ports de Normandie qui regroupe les trois ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, fait le point sur les projets prévus à Dieppe en 2025.

La restauration du pont Colbert a pris du retard à cause de la découverte de plomb sur les échafaudages qui l'entourent. Quel est le délai que cela représente pour les travaux ?
« Ce n'est toujours pas estimé, car on a du mal à connaître l'impact exact de la suspension du chantier sur les opérations générales. Les travaux ont repris : c'est déjà beaucoup. On négocie avec l'entreprise qui réfléchit à comment organiser le chantier, qui redéroule le planning et à réduire l'allongement des travaux. Car c'est certain, il y aura un délai. Le bruit court que ça ira jusqu'en 2026 : absolument pas ! On avait prévu de terminer pour l'été 2025, manifestement on ne réussira pas : c'est compliqué pour nous, mais aussi pour l'entreprise en charge. Aussi, je ne veux pas m'avancer sur quelque chose de trop précis. On va mordre sur l'été : à quel point, je ne sais pas. Mais on devrait rapidement être fixé sur ce délai, dans le courant du mois de janvier. Le pont Colbert reste l'une des grosses dépenses de l'année avec encore 8 M€ (sur 20 M€ en tout, NDLR). »

Quels sont les autres projets à l'ordre du jour en 2025 ?

« La base de maintenance du parc éolien en mer est en cours, avec l'éolienne en mer Dieppe/Le Tréport. Nous sommes sur l'aménagement

de cette base (2,5 M€ sont fléchés pour cela) et de ses abords, puis EMDT va construire ses équipements et réaliser les pontons pour ses navires de servitude. EMDT a déposé son permis de construire.

On va continuer l'extension de la gare maritime, car DFDS, qui a son siège à Dieppe, veut regrouper ses équipes. Jusqu'alors, elles étaient disséminées entre le termi-

nal transmanche et le centre d'affaires. Pour ces travaux, l'architecte est désigné. Cela représente un budget de 2,5 M€ pour cette année 2025. Cette année encore, nous démarrons une étude (150 000 €) pour l'alimentation électrique des ferries dans les ports de Caen, Dieppe et Cherbourg. Il ne s'agit pas de poser une prise ! C'est un projet qui représente 3,4 ou 5 M€, et qui verra sa réalisation en 2026 ou 2027. »

Après l'implantation de TSM avec son beau bâtiment, peut-on s'attendre à l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le port de commerce ?

Quid notamment des locaux de MIM ?

« Ce qui va se voir dans le paysage du port de Dieppe, cette année, c'est la démolition du hangar d'Afrique, le long de l'Arques. L'Établissement public foncier de Normandie (EPFN) va démolir à partir du 2^e semestre et ce sera marquant, car cela contribuera à redessiner le port, tout en allouant de nouveaux espaces disponibles. Des espaces qui seront exploités par la régie portuaire de Dieppe, qui lance les consultations. TSM va faire venir des prestataires avec qui l'entreprise travaille sur l'entretien de ses navires. Et puis Meca Diesel est déjà arrivé récemment. La fermeture de MIM a été l'un des événements marquants de la fin 2024. Nous cherchons à trouver un repreneur avec les collectivités. Il nous faut une entreprise de construction et grosse réparation navale pour que cet emblème ne disparaisse pas de Dieppe. J'y crois. »

Une grande étude d'extension de l'avant-port, nécessitant une plateforme très visible depuis les plages de Dieppe, est en cours. Qu'en est-il ?
« On se projette dans l'avenir du port. On a pour ce faire lancé une étude sur l'extension du terre-plein de l'avant-port, cofinancée avec l'Union européenne, d'1,5 M€ environ. Ce projet de 13 hectares aurait un gros volet transmanche. Il s'agit aussi de se préparer au moment où le nouveau dispositif

d'entrée et de sortie de l'Union européenne entrera en action : il faudra des dossiers numériques pour les nouveaux entrants et sortants, au niveau du terminal, avec une photo de leur visage, leurs empreintes et une série de questions. Ce qui va considérablement ralentir le flux des passagers. Il faudra donc beaucoup d'espace pour stocker les navires entrants et sortants. C'est la première ambition de ce terre-plein.

Mais l'on attend aussi de l'activité avec la construction des deux EPR, considérables pour le territoire économique de Dieppe. Nous avons aussi une activité sur l'éolien terrestre qui évolue : les pales sont de plus en plus longues et bientôt le port sera trop contraint tant pour l'arrivée des navires que le départ des convois exceptionnels. »

De nombreux riverains sont très inquiets du projet qui se profile. Comment les rassurer ?

« Cette étude sera terminée au printemps, ensuite viendra la concertation publique – pour laquelle nous avons choisi de solliciter la Commission nationale du débat public, ce qui n'était pas obligé – pour discuter avec les acteurs sociaux, économiques et la population du bien-fondé du projet. Les collectivités, qui ont donné leur accord pour le lancement de cette étude et de la concertation, seront partie prenante des échanges. Il s'agira alors d'examiner la faisabilité juridique, environnementale... L'acceptabilité du projet, sa concrétisation dans de bonnes conditions, seront étudiées par les collectivités et l'autorité administrative. Ce sur quoi l'on ne peut pas encore tomber d'accord, c'est le financement : on parle de 30 M€. Il faudra trouver un ou plusieurs promoteurs. J'ai rencontré le collectif de riverains de Puy qui s'oppose, mais aussi d'autres habitants du quartier qui ne partagent pas ces inquiétudes et savent que mille à deux mille emplois gravitent autour du port de Dieppe... »

Philippe Deiss est le directeur général de Ports de Normandie, qui chapeaute notamment la régie du port de Dieppe

