

**C.N.T.P.A.**

Coordination Nationale  
des Travailleurs Portuaires  
& Assimilés

**C.S.O.P.M.I.**

Chambre Syndicale  
des Ouvriers du Port  
Mensuels et Intermittents

**I.T.F.-E.T.F**

Affilié à la Fédération  
Internationale des Ouvriers  
du Transport

### La Chambre Syndicale des Ouvriers du Port Mensuels et Intermittents : qui sommes-nous ?

La Chambre Syndicale des Ouvriers du Port Mensuels et Intermittents (CSOPMI) est aujourd'hui un acteur majeur de la collectivité portuaire dunkerquoise.

La CSOPMI s'implique activement dans les activités de la Coordination Nationale des Travailleurs Portuaires et Assimilés qu'elle copréside par le biais de son Secrétaire général avec les représentants des ports de Saint-Nazaire et de Guyane. Elle est également membre du Comité de direction de la Section des dockers du syndicat ETF-ITF.

La CSOPMI regroupe aujourd'hui environ 550 dockers, cet effectif étant stable depuis maintenant quinze ans.

### La paix sociale sur le port de Dunkerque : un cas unique en France

Nous avons tous en mémoire la grave crise de la manutention qui a touché tous les ports de France en 1992. Après des conflits assez durs qui immobilisèrent totalement l'activité du port

de Dunkerque, une réforme de la manutention portuaire a été engagée. Les dockers de Dunkerque ont accepté de rentrer dans cette réforme. Auparavant intermittents et embauchés à la demi-journée, ils sont désormais embauchés dans les différentes entreprises de manutention en fonction de leur volume d'activité. La simplification des opérations administratives et commerciales a ainsi permis un apaisement des relations sociales sur le port ces dernières années. Depuis 1992, aucune minute de grève n'a été comptée de la part des dockers, ce qui fait de Dunkerque une exception remarquable en France.

Notre fiabilité et notre ouverture au dialogue, à l'échange permanent avec l'ensemble de la communauté portuaire ont permis le retour de la paix sociale sur les quais dunkerquois et ont contribué à la croissance importante du volume d'activités du port de Dunkerque ces dernières années, celui-ci atteignant un niveau record durant cinq années consécutives depuis 2002 (56,64 Mt en 2006). Le terminal méthanier permettra de prolonger cette tendance puisqu'il engendrera une augmentation du tonnage annuel total de 8 % environ.

**Le système de concertation locale auquel la C.S.O.P.M.I contribue activement doit permettre de faire du projet de terminal méthanier un levier d'évolution pour les différentes parties prenantes au développement du port de Dunkerque et de la collectivité dunkerquoise dans son ensemble.**

Lorsqu'un nouveau projet industriel voit le jour sur le territoire du Dunkerquois, priorité est donnée au consensus et à une acceptabilité large entre toutes les parties prenantes : dès lors qu'un problème est soulevé, une instance de concertation est mise en place pour élaborer une solution. Nous pensons par exemple aux échanges qui nous ont permis de mettre en place un processus destiné à réduire les poussières suite à la création du terminal pondéreux sur le quai port ouest (QPO).

Attention, cela ne veut pas dire que tous les acteurs doivent être d'accord ! Par contre, dans le cas où certains d'entre eux manifestent des divergences de points de vue, tout le monde se réunit autour d'une table pour trouver des contreparties ou des compensations qui soient satisfaisantes pour toute la collectivité. C'est bien là selon nous l'objet du débat public organisé autour du projet d'implantation d'un terminal méthanier à Dunkerque.

On joue en confiance à Dunkerque où il existe un dialogue efficace depuis 15 ans entre tous les acteurs locaux. La C.S.O.P.M.I. est très active dans ce système local de concertation et d'échange.

Le dialogue est aujourd'hui permanent entre les cinq entreprises de manutention présentes sur le port de Dunkerque, la direction du Port autonome, les investisseurs privés opérant sur les terminaux et les élus politiques de la collectivité dunkerquoise.

Notre intérêt consiste à faire du terminal méthanier un levier d'évolution pour tous les acteurs concernés directement ou indirectement par le projet.

**Les retombées économiques non négligeables du projet de terminal méthanier représentent**

**une opportunité considérable pour le développement de la collectivité dunkerquoise :**

Le port de Dunkerque est à vocation industrielle et les activités industrielles créent l'emploi et la richesse du territoire.

Le projet de terminal méthanier va générer des recettes fiscales pour les collectivités territoriales (la taxe et la taxe professionnelle).

Grâce à l'accueil de méthaniers de très grande capacité, les recettes des droits de ports pourraient générer des recettes évaluées à environ 6 M € par an pour le Port autonome.

Le bassin d'emploi local pourrait être directement concerné par le terminal méthanier qui pourrait créer 50 emplois directs et une centaine d'emplois indirects.

Le chantier qui durerait 3 ans pourrait employer jusqu'à 1200 personnes pour réaliser des travaux de grande envergure (le dragage de 8 millions de m<sup>3</sup> de sable par exemple et la fourniture des équipements du terminal pourraient se faire par navire, ce qui générerait du trafic maritime). Parmi ces personnes, des dockers du port de Dunkerque sont susceptibles d'être embauchés pour contribuer aux travaux pendant toute la durée du chantier.

L'ensemble de ces revenus pourra naturellement être réinvesti dans le développement du port pour mettre en œuvre des projets essentiels pour l'essor du port de Dunkerque à l'horizon 2015-2020.

Nous pensons en particulier au développement des quais du port ouest, voire à ceux du port est ainsi qu'à la rénovation de certaines surfaces portuaires. Sur le site dunkerquois, des installations sont aujourd'hui vieillissantes, des quais sont surchargés et leur remplacement devient indispensable : il faut se donner les moyens de mener à bien tous ces projets.

Nous pensons également au développement de nouveaux bassins ou encore à l'accueil de navires de plus en plus importants dans l'enceinte du port.

Nous avons aussi en tête la consolidation de certaines activités fortes aujourd'hui sur le territoire. Concernant l'activité conteneurs, le port de Dunkerque devrait profiter des 13 à 15 % de croissance annuelle du trafic international d'autant plus que les actionnaires majoritaires du terminal conteneurs de Dunkerque sont respectivement numéros un et trois mondiaux.

Nous pensons enfin aux nombreux projets d'envie au niveau régional, national et même européen : l'arrivée du canal Seine-Nord, la rénovation de l'A25 ou encore la privatisation du réseau ferré.

Nous sommes convaincus que le terminal méthanier constitue une excellente opportunité pour la collectivité dunkerquoise en accélérant la réalisation de ces projets à moyen et long terme et en développant significativement l'activité du port autant que son image et son rayonnement.

**Le projet de terminal méthanier est susceptible de perturber des activités de loisirs mais nous pensons déjà à trouver des contreparties collectives :**

Au sein de la CSOPMI, nous comptons :

- une société de chasse des dockers ;
- une association des loisirs nautiques des dockers ;
- Association sportive et culturelle des dockers dunkerquois (une section motards).

Ces associations ont vocation à développer la pratique de ces loisirs et activités sportives dans de bonnes conditions pour les dockers du port de Dunkerque. Leur point de vue sur le projet porté par EDF et le PAD est très clair : le nouveau terminal méthanier représente une opportunité professionnelle non négligeable pour les dockers même s'il menace leurs loisirs habituels.

***Ils partent du principe que, sans activité professionnelle, aucun loisir n'est possible :***

***c'est bien le travail qui permet de développer ses passions.***

Les dockers sont tout à fait conscients du risque à pratiquer des sports nautiques ou à chasser à

proximité de sites industriels lourds : ils sont résolument disposés à entamer des négociations pour trouver des solutions alternatives.

L'exemple des motards est particulièrement significatif. En 2002, au moment où le projet industriel Dunkerque logistique international (DLI) voit le jour, le site d'implantation retenu présentait un inconvénient majeur dans la mesure où il nécessitait le déplacement de l'ancien circuit de motocross "Bernard GOUVART". Les motards ont tout naturellement accepté de changer leurs habitudes et de quitter cette zone qui, par définition, est réservée au développement des activités portuaires. Nous avons alors entamé des discussions avec la DIREN (Direction Régionale de l'environnement), le PAD (Port autonome de Dunkerque), la CUD (Communauté urbaine de Dunkerque) et l'ADAM (Association de défense des motards) pour trouver des mesures compensatoires. Finalement, nous avons privilégié l'actuel site qui accueille le circuit "Bernard GOUVART" (sur le terrain situé face au Canal des Dunes).

Aujourd'hui l'histoire se répète : nous sommes dans une politique de développement industriel et portuaire sur ce même emplacement. Nous pensons déjà à demain et proposons de discuter, si besoin, avec ces mêmes acteurs pour trouver une nouvelle solution commune afin de déplacer ce terrain.

Dans cette hypothèse, nous suggérons par exemple un site dans les terres plus au sud du territoire portuaire, à proximité du Canal de Bourbourg. Cette possibilité permettrait également d'aménager des parkings de façon à accueillir les grandes manifestations estivales dans de meilleures conditions et offrirait plus de sécurité aux motards en ce qui concerne la proximité des sites industriels SEVESO.

La CSOPMI est prête à assurer le rôle de médiateur entre l'ADAM et les autorités compétentes pour trouver la ou les mesures compensatoires nécessaires dans l'intérêt de tous. Le renouvellement de la convention avec l'ADAM qui doit se faire avant la fin de l'année 2007 peut être une bonne opportunité pour entamer de telles discussions.

### **Pourquoi implanter le projet sur le site des Huttes près des autres sites SEVESO et des zones d'habitation alors qu'il existe un site disponible au Clipon plus au large ?**

Deux sites semblent retenir l'attention d'EDF et du PAD pour implanter le futur terminal méthanier. Le site des Huttes, localisé au nord du terminal pondéreux sur le quai port ouest nous paraît beaucoup plus exposé aux dangers car il est très proche de la ville de Gravelines et donc des habitants d'une part, d'autre part il est également très proche de la centrale nucléaire de Gravelines et des stocks de pétrole des APF. Nous sommes donc d'avis pour cette raison majeure de sécurité de privilégier le site du Clipon, au nord de l'avant-port ouest, qui est localisé le plus "au large" possible par rapport aux zones d'habitation. Le Dunkerquois est déjà un territoire qui compte de nombreux sites SEVESO proches des habitations. Pour une fois que nous avons l'opportunité de faire du développement industriel sur le territoire avec ce grand projet de terminal méthanier tout en étant éloigné des habitations, nous ne devons pas nous en priver.

De plus, si le projet de terminal méthanier est mené à son terme, les navires qui seront accueillis dans le port de Dunkerque seront d'une très grande capacité. Il semble souhaitable qu'ils puissent accéder facilement à l'avant-port et au terminal : de ce point de vue le site du Clipon est plus pertinent que l'autre site.

### **Pour un aménagement de la ZNIEFF de la Dune du Clipon :**

Nous ne sommes pas les mieux placés pour parler des caractéristiques écologiques du

site d'implantation du projet de terminal méthanier, ni de ses effets directs ou indirects sur l'environnement. Néanmoins, nous sommes à Dunkerque parmi les premiers en France à nous être montrés soucieux du développement naturel sur les sites portuaires.

Ceci étant, le fait que le site du Clipon soit partiellement localisé sur la ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de la Dune du Clipon ne doit pas représenter un obstacle majeur à la faisabilité du terminal méthanier. En effet, cette ZNIEFF est une zone artificielle qui a été créée de toutes pièces par le Port autonome dans les années 50. D'ailleurs, l'actuel terrain de motocross "Bernard GOUVART" face au Canal des Dunes empiète d'environ 20 hectares sur cette zone. Au moment de son aménagement en 2002, des négociations ont été entamées avec toutes les autorités compétentes, notamment la DIREN et la direction du Port autonome, pour obtenir les autorisations nécessaires.

Il serait dommage de penser que les acteurs locaux négligent l'importance du patrimoine naturel et environnemental du port de Dunkerque. Elle est au contraire au centre de nos préoccupations. Ne peut-on donc pas envisager de déplacer la ZNIEFF ailleurs sur le territoire du port, par exemple sur un site qui comporterait les mêmes caractéristiques environnementales et naturelles ? Cette nouvelle zone devrait bien entendu faire l'objet d'une discussion approfondie entre toutes les parties concernées.

*Le Secrétaire Général*  
**Franck GONSSE**