



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Mouvement
des Entreprises de France
MEDEF Côte d'Opale

MEDEF Côte d'Opale

Implanté dans les trois villes-ports De Dunkerque - Calais - Boulogne-sur-Mer ainsi que dans le Montreuillois, le MEDEF Côte d'Opale en sa qualité d'organisation patronale, représente les Entreprises adhérentes auprès de la société civile.

Acteur engagé, le MEDEF Côte d'Opale participe aux débats économiques et sociaux du Littoral. Doté d'une forte culture industrielle, le MEDEF Côte d'Opale est particulièrement investi dans le domaine de l'Environnement Industriel. Il est le partenaire des principales entreprises implantées sur le port de Dunkerque ainsi que de l'Union Maritime et Commerciale de Dunkerque.

Il gère l'Association pour la Gouvernance de la Plate-forme Industriale-Portuaire de Dunkerque (AG2PDK), coordonne le collège Industrie au sein du SPPPI COF, siège à la CLI nucléaire de Gravelines et à ATMO Hauts de France.

MEDEF Côte d'Opale

430 Bd du Parc - CS 60094
62903 COQUELLES Cedex
www.medef-cote-opale.com

CAHIER D'ACTEUR

MEDEF CÔTE D'OPALE

PROJET « CAP 2020 » DE DUNKERQUE-PORT

« LA MEMOIRE LONGUE DE L'HISTOIRE ECOULEE... »

A la veille de l'an mille Bruges, Anvers et Dunkerque ne sont que des bourgades de pêcheurs. Deux siècles et demi plus tard, Bruges, devenu l'un des quatre grands comptoirs hanséatiques, est à son apogée.

Puis Anvers prend le relais suite à l'ensablement du Zwin. Le grand commerce



LATVIAN HISTORY - 18 décembre 2009

entre l'Europe du Nord et celle du Sud a pris son essor. Au XVIème siècle Anvers devient le centre mondial du commerce et de la finance. Les Provinces Unies ont entamé leur siècle d'or.

Ses ports régneront désormais sur l'axe Rhénan. Ils dominent, depuis, la circulation des richesses au cœur de la Mégapole européenne.

Dunkerque est resté à l'écart de cette aire de co-prospérité. La France, au fil des siècles, s'est vécue comme une puissance continentale. Les préoccupations militaires ont prédominé. Ni Louis XI pour Boulogne-sur-Mer en 1478, ni François 1er pour le Havre en 1517, ni Henri II pour Calais en 1558, ni Louis XIV pour Dunkerque en 1662, n'ont eu de réelle ambition marchande pour les ports français de la Rangée.

Dunkerque est devenu une grande plate-forme industrialo-portuaire et énergétique. Cependant son port est en grande partie privé d'hinterland marchand.

« CAP 2020 » : UN PROJET A VISION MONDIALE ET EUROPEENNE POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.

La loi de réforme portuaire de juillet 2008 offre aux ports français un nouveau cadre d'action. Elaborée dans le contexte d'une prise de conscience des enjeux de la mondialisation, la loi tire les conséquences de la perte de compétitivité de nos ports.

La « stratégie européenne de Lisbonne » a fixé les axes prioritaires pour la croissance et l'emploi. La loi de 2008 répond aux enjeux européens de la politique de transport.

La stratégie nationale portuaire affiche des ambitions nouvelles pour nos ports. Elle ne fixe pas de hiérarchie entre les priorités logistique/conteneurs et le développement industriel. De même qu'elle ne spécialise pas les ports.

Le projet stratégique de Dunkerque-Port 2014-2018 définit ses orientations au service de la création de valeur ajoutée et d'emploi.

Le projet « CAP 2020 » est la pièce maîtresse de ce projet stratégique et la réponse de Dunkerque-Port pour concrétiser l'ambition que la France affiche désormais pour ses ports.



L'antenne - Les Transports au quotidien - 19 décembre 2013.

« CAP 2020 » : UN PROJET A VISION MONDIALE ET EUROPEENNE POUR LA CONQUETE DE L'HINTERLAND.

Le projet s'inscrit dans le corridor de fret ferroviaire « Mer du Nord Méditerranée »

Le projet confortera Dunkerque-Port comme nœud d'interopérabilité et d'intermodalité pour les marchandises. Déjà premier pôle de fret ferroviaire français, sa compétitivité s'en trouvera renforcée.

Le projet s'intègre dans le réseau fluvial européen

La réalisation du Canal Seine Nord Europe fera de Dunkerque-Port un maillon important pour la circulation fluviale des vrac solides en direction du Bassin Parisien. Complémentaire à « CAP 2020 », le Canal Seine Nord n'est cependant pas une condition essentielle pour sa réalisation. Le transport fluvial des conteneurs est en effet limité par les tirants d'air.

« CAP 2020 » n'est pas concurrent avec le Havre-Port 2000

Réunis au sein du GIE HAROPA Paris Seine Normandie, les ports du Havre - Rouen - Paris considèrent que l'axe Seine est la clef de voûte du Grand Paris. L'ambition à long terme est de doter Paris d'un grand port maritime et le Bassin parisien d'un dispositif logistique multimodal.

Le projet de Dunkerque-Port est de se doter d'un hinterland marchand sur le Nord et le Grand Est de la France dans la filière conteneurs aujourd'hui dominée par Anvers et Rotterdam. Ni les ambitions, ni les hinterlands de Dunkerque-Port et du Havre-Port ne sont les mêmes.

« CAP 2020 » : UN PROJET QUI SERVIRA ÉGALEMENT LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL.

Le foncier disponible, les bassins, les quais, la logistique et l'industrie sont autant de moyens propres à créer un cercle vertueux de développement économique et social. Il n'y a pas matière à les opposer. Un tel débat pourrait entraîner un antagonisme factice et préjudiciable.

Version Atlantique ou version Baltique ?

Les études préliminaires montrent des surcoûts très importants en défaveur du projet Baltique. Nous considérons que ce risque financier doit conduire raisonnablement à retenir la solution Atlantique comme seule option raisonnable.

Les synergies de CAP 2020 avec l'Industrie méritent d'être affirmées.

La solution Atlantique sera un atout pour un développement industriel futur.

Les zones logistiques actuelles et futures sont situées à l'est du projet, alors qu'à l'ouest des industries sont déjà présentes et des espaces dédiés au développement industriel sont identifiés.

Le bassin atlantique devrait permettre un accès bord à quai pour de futures industries. En outre, les investissements prévus au quai à pondéreux ouest ont recueilli l'assentiment des activités sidérurgiques. La distribution entre les activités logistiques et industrielles, autour du futur bassin de l'Atlantique, nous paraît correspondre à une utilisation intelligente de l'espace portuaire.

Nous proposons que soit mise à l'étude la faisabilité d'une « plate-forme chimique » sur les zones industrielles situées à l'ouest du projet.

« CAP 2020 » : UN PROJET A VISION REGIONALE ET TERRITORIALE.

Dunkerque-Port doit devenir le port maritime de LILLE

La consultation des offres de service des opérateurs logistiques de Lille Métropole montre à l'évidence que les ports maritimes de Lille sont Anvers et Rotterdam. **Il appartient à Lille de manifester sa solidarité régionale en affirmant la vocation de Dunkerque à devenir son port maritime naturel.**

« CAP 2020 » est cohérent avec Calais-Port et Boulogne-Port.

Certes les ports ne sont pas spécialisés, mais chacun a ses atouts propres : le RORO pour Calais, la pêche et un savoir-faire dans la transformation halio-agroalimentaire pour Boulogne-sur-Mer. Dunkerque se présente comme le 1er port pour les produits à température dirigée. **Nous proposons que soit réalisée une étude prospective dans ce domaine, dans la perspective du développement de l'aquaculture, afin de créer une synergie entre Dunkerque-Port et Boulogne-Port, en relation avec le pôle de compétitivité AQUIMER.**

La coopération au sein de NORLINK PORTS : avec EUROTUNNEL ?

NORLINK PORTS est la marque commerciale de l'association regroupant les ports intérieurs et maritimes des Hauts-de-France ainsi que les plates-formes logistiques.

EUROTUNNEL GROUP est absent de NORLINK PORTS, alors qu'il est membre du GEIE, support juridique du corridor « Mer du Nord - Méditerranée ».

Sans méconnaître la concurrence frontale qui l'oppose à Calais-Port sur le trafic transmanche ni le contentieux au sujet de la concession portuaire de Calais, **nous proposons que EUROTUNNEL rejoigne NORLINK PORTS dès que les conditions seront réunies.**

Un projet pour la ville, pour l'environnement, l'emploi, la formation et les jeunes.

Symbolisée par la statue de Jean Bart qui trône en centre ville, la solidarité entre la ville et son Port s'est toujours affirmée depuis trois siècles.

Nous pouvons d'ailleurs reconnaître le projet de création du bassin « Atlantique » aux SDAU de 1967 et 1973.

Le projet comporte un important volet environnemental qui se caractérise par des mesures de compensation et un service d'avitaillement GNL.

Enfin, les perspectives du projet « CAP 2020 », en terme d'emploi et de développement des filières de formation en font un projet pour les générations futures.

EN CONCLUSION... L'HEURE DU REVEIL MARCHAND DES PORTS FRANÇAIS DE LA RANGEE.

En 1994 le Tunnel sous la Manche est entré en service.

Calais-Port 2015 est en construction.

Ces infrastructures donnent à Calais une suprématie sur le trafic transmanche.

Le Havre-Port affiche de nouvelles perspectives, en synergie avec Rouen et Paris au sein du GIE HAROPA, pour structurer l'Axe Seine et doter Paris d'un grand port maritime.

Le projet « CAP 2020 » de Dunkerque-Port a lui pour ambition la conquête commerciale d'un hinterland Nord et Grand Est, aujourd'hui captif des ports du Bénélux.

L'heure du réveil marchand des ports français du Range Nord Européen sonne en ce début du XXIème siècle.

Dunkerque-Port se doit d'être au rendez-vous de cette perspective historique.

AUSSI, LE MEDEF COTE D'OPALE APPORTE-T-IL UN SOUTIEN RESOLU AU PROJET « CAP 2020 » DANS SA SOLUTION ATLANTIQUE, TEL QUE CONÇU PAR LE GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE.

Le présent cahier d'acteur est un résumé de la contribution du MEDEF Côte d'Opale, dont la version complète peut-être consultée sur le site www.medef-cote-opale.com