



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Les cadres du GPMD sont assurément favorables au projet CAP 2020 sur sa version Atlantique et mettront tout en œuvre pour que cette extension de bassin puisse se réaliser.

En voici les principales raisons.

## CAHIER D'ACTEUR SYNDICAT DES CADRES DU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE AFFILIÉ CFE-CGC

### DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ANTICIPÉES ET NÉCESSAIRES À LA CROISSANCE DE DUNKERQUE-PORT

Le projet CAP2020 s'inscrit dans la vision du Port Autonome des années 70 imaginé par nos aînés et dans les différents documents d'urbanisme et de planification.

Le changement d'échelle apporté par la création du port-Ouest, dans ces années, a permis au Port de Dunkerque de s'adapter à l'évolution de la taille des navires et de se développer pour être aujourd'hui le 3ème port de France en tonnage.

Cette dynamique d'investissement n'a pas connu d'équivalent depuis plus de 30 ans et les infrastructures actuelles sont aujourd'hui toutes exploitées.

Nous avons la chance de profiter d'un port en eau profonde imaginé par nos prédécesseurs pour l'avenir et qui est aujourd'hui un des trois seuls en Europe du Nord capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs existants. Nous devons poursuivre cette démarche et donner au port de Dunkerque les capacités pour se développer. Il s'agit d'amplifier la grande vision de l'Etat planificateur qui a fait du port de Dunkerque un site industrialo-portuaire de premier plan, en positionnant Dunkerque comme la porte d'entrée maritime majeure des conteneurs du Nord de la France.

# UNE VALORISATION DE LA RÉSERVE D'ESPACE

Les déclarations d'utilité publique prononcées successivement en 1969 et 1976 ont permis au port de disposer en pleine propriété d'une importante réserve foncière. Plus de 3000 ha sont encore disponibles à ce jour.

La réforme portuaire de 2008 a recentré les missions du port sur les activités régaliennes (sureté, sécurité) et sur

les fonctions d'aménageur du domaine. Le port est devenu pleinement propriétaire de son domaine.

L'objectif du GPMD est de valoriser cette réserve foncière tout en respectant la population agricole présente. du projet CAP 2020.

# UN PROJET RÉALISTE, SÉCURISÉ ET RENTABLE

Les hypothèses de développement de trafic conteneurs ont été réalisées par un cabinet d'étude et elles s'appuient sur des évolutions raisonnables et réalistes. La part de marché visée par le port de Dunkerque est mesurée tout en ayant pour objectif de reconquérir l'hinterland naturel du port de Dunkerque aujourd'hui largement desservi par les ports belges et hollandais.

L'engagement des travaux se fera par phases qui seront conditionnées par la réussite dans les étapes précédentes.

Ainsi les travaux ne seront lancés que lorsque les objectifs de trafic fixés auront été atteints.

Le Taux de Rentabilité Interne de ce projet pour le GPMD est satisfaisant puisqu'il avoisine les 6% et les études socio-économiques démontrent les importantes retombées pour le territoire des Hauts de France, à savoir 1,8 milliard d'euros de valeur ajoutée et 16 000 emplois directs, indirects et induits.

# UNE DIMENSION ÉCOLOGIQUE

Les principaux impacts environnementaux du projet ont été largement décrits dans le dossier du maître d'ouvrage.

Les cadres du port ont pleinement pris la mesure de la nécessité de développer l'activité portuaire avec un volet environnemental fort et ambitieux. Le GPMD s'est doté en 2011 d'un Schéma Directeur du Patrimoine Naturel afin d'anticiper ces développements et d'apporter des solutions concrètes pour le maintien d'une riche biodiversité sur son territoire.

En 5 ans, ce sont près de 250 hectares de mesures environnementales qui ont été réalisées, inscrites ou planifiées sur le territoire portuaire avec comme fer de lance, le corridor éco-paysager de Saint-Georges sur l'AA

d'une superficie de 38 hectares pour 1 million d'euros d'investissements.

À ce titre, le port de Dunkerque est le port le plus vertueux des grands ports français et il est souvent cité en référence.

CAP2020 va bénéficier de l'expérience acquise et proposera une réponse ambitieuse pour faire du projet, une grande réussite également sur sa dimension écologique.

# UNE NÉCESSITÉ DE RÉÉQUILIBRER LES FILIÈRES DE TRAFIC

Depuis les fermetures successives des centrales à charbon et des raffineries locales Total et SRD, la part des vracs a sensiblement diminué et cela a contribué à déséquilibrer la répartition du trafic dunkerquois.

Il est nécessaire, à l'image de tous les autres grands ports européens du nord, de rééquilibrer le trafic sur 4 axes fondamentaux (les vracs liquides, les vracs solides, les marchandises diverses et les conteneurs).

Les filières vracs solides et marchandises diverses s'appuient sur le dynamisme respectif de la sidérurgie locale et de l'activité transmanche.

Le terminal méthanier va permettre de rééquilibrer l'axe des vracs liquides mais il est indispensable pour Dunkerque d'être ambitieux sur la filière de trafic des conteneurs en forte expansion.

Ce projet CAP 2020 permettra cela.

L'économie du transport tend à devenir de plus en plus conteneurisée. Les cadres du port de Dunkerque souhaitent voir les marchandises conteneurisées consommées ou produites sur l'hinterland du port de Dunkerque importées et exportées par le port de Dunkerque pour que le territoire bénéficie à plein de la valeur ajoutée que cette économie représente.

## UN VRAI TRANSFERT MODAL VERS LES MODES DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

L'objectif de CAP 2020 est d'atteindre un volume de conteneurs Equivalent Vingt Pieds (EVP) de 2,5 millions à l'horizon 2035.

Les sceptiques vis-à-vis de ce dossier estiment que le nombre de conteneurs acheminés par route vont s'accroître de façon importante.

La lecture des cadres est sensiblement différente :

- A l'heure actuelle, l'écrasante majorité des conteneurs issus des ou destinés aux Hauts-de-France est déchargée par les ports du Benelux puis réacheminée par camions. Le projet CAP2020 propose de capter ces flux en favorisant les modes de transport alternatifs à la route qui sont loin d'être saturés. La réserve de capacité du fluvial est annoncée à 9 millions de tonnes (12 MT de capacité pour un trafic actuel de 3 MT). Celle du ferroviaire est estimée à 8 MT (21 MT de capacité pour un trafic actuel de 13 MT).
- Les prévisions annoncées par le maître d'ouvrage intègrent 28% de transbordement. Ce pourcentage est réaliste et même inférieur aux ratios des grands ports à conteneurs européens. Cela représente 0,7 million d'EVP.

- Actuellement le trafic géré dans les entrepôts logistiques du port est de 15% du trafic total. Pour le projet CAP 2020, nous visons 20% de ce trafic conteneurs qui serait dépoté au Port Ouest (soit de l'ordre de 0,5 million d'EVP). Ces flux ressortent du port par la route mais ne présentent pas de trafic routier supplémentaire car ces entrepôts utilisent très majoritairement les camions qui reviennent à vide de la Grande-Bretagne.

- Il reste donc à acheminer 1,3 million d'EVP. Si le port de Dunkerque ne réalisait pas le projet Cap 2020, ces conteneurs circuleraient, quasiment intégralement par le mode routier, sur le territoire en provenance ou à destination des ports du Benelux. Via Dunkerque, la répartition de ces flux sur les 3 modes de transport est prévue. Il est possible de faire circuler sur l'artère Nord-Est des trains de grandes longueurs et de faire naviguer des convois fluviaux de grandes dimensions, ce qui laisse augurer des perspectives de transferts importants sur les modes ferroviaire et voie d'eau.

# UNE DYNAMISATION DE LA CRÉATION D'EMPLOIS

Nous constatons un taux de chômage important sur la région. Notre volonté est que chaque personne, fortement qualifiée ou non, se voit offrir une alternative au non emploi.

Ce projet prévoit, à terme, la création de 16 000 emplois directs, indirects et induits sur la région Hauts-de-France. Ces emplois seront pérennes et diversifiés. Certains acteurs, de nature pessimistes, font le procès de la faible qualification

requis d'une partie des emplois créés. Nous pensons que chaque emploi est important et que tous les niveaux de qualification seront recherchés.

Il est possible de dire avec certitude que la réussite du projet CAP2020 sera très structurante pour le territoire national, les économies régionales et locales.

## CONCLUSION

**Les cadres du port soutiennent sans ambiguïté le projet Cap 2020 d'extension de bassin de Dunkerque-Port dans sa version Atlantique**