



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Région
Hauts-de-France

Les enjeux maritimes et portuaires font partie intégrante des compétences de la Région des Hauts-de-France, acteur public majeur en matière de développement économique, d'aménagement du territoire, **autorité portuaire du port de Boulogne-sur-Mer-Calais**. La Région contribue également à la Stratégie Nationale pour la mer et le littoral ainsi qu'au suivi du trait de côte.

La Région affiche clairement l'ambition de faire des Hauts-de-France une grande région maritime ouverte sur le monde et le projet CAP 2020 porté par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) répond pleinement à cet objectif.

Ce projet, visant à affirmer la place de Dunkerque comme grand port de conteneurs face à la position dominante des grands ports du Benelux, est un projet complémentaire à ceux des autres sites portuaires. De plus, ce projet est cohérent avec les objectifs de la politique économique régionale.

La Région se prononce en faveur du projet CAP 2020.

CAHIER D'ACTEUR RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

Présentation de la structure

Suite aux élections de décembre 2015, le 4 janvier 2016, les 170 conseillers régionaux ont élu Xavier Bertrand président du Conseil régional. A la suite de son élection, 15 vice-présidents ont été désignés formant l'exécutif régional. Plusieurs fois par an, les élus régionaux sont appelés à travailler en sessions de travail collectives : séances plénières et commissions permanentes. Ces sessions leur permettent d'échanger, de débattre et de voter les décisions.

Les élus se prononcent en particulier sur :

- Les actions menées concernant chaque compétence de la Région (lycées, ports, transports, TER, subventions pour projets et aides économiques et culturelles, aménagement du territoire)
- Les décisions à prendre au regard de certaines actualités ;
- Tous sujets impactant la vie des habitants des Hauts-de-France ;
- Le budget régional.

Région Hauts-de-France

Hôtel de Région 151, Avenue du Président Hoover - 59555 LILLE cedex

Contact : Madame Natacha Bouchart, Vice-Présidente

<http://www.hautsdefrance.fr/>

OUI AU PROJET DUNKERQUE CAP 2020

A travers le projet CAP 2020, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), établissement public de l'Etat, s'affirme comme un grand port de conteneurs, face à une position dominante des grands ports du Range Nord-ouest notamment du Benelux, et conforte sa vocation industrialo-portuaire à travers ses trafics de vracs secs. Le port de Dunkerque traite en effet 21,2 millions de tonnes de vracs secs (charbon, minerais, sel de déneigement, chaux, ciment, alumine, etc...)

La situation géographique de la Région au cœur des grands corridors européens de transport et d'un vaste bassin de consommation nord-ouest européen lui confère une fonction indéniable de porte d'entrée et renforce la légitimité du projet CAP 2020.

Dunkerque, 3^{ème} port de conteneurs de France avec 0,4 Millions d'EVP*, est le seul port de la façade Atlantique à pouvoir accueillir les plus grands navires porte-conteneurs existants (longueur de 400m et tirant d'eau de 16,5 m). De la même manière, concernant les vraquiers, le port de Dunkerque peut

accueillir les VLOC dernières générations avec des tirants d'eau de 22 mètres. Les infrastructures portuaires permettant d'opérer 24H/24 des navires sans passage d'écluse et le port dispose du meilleur accès du Range Nord (avec une sortie du rail jusqu'au poste à quai en 1h30).

CAP 2020 : UN PROJET COHÉRENT AVEC LA POLITIQUE MARITIME DE LA RÉGION

La Région souhaite valoriser son positionnement géographique pour développer son économie et de faire des Hauts-de-France une grande région maritime ouverte sur le monde.

Le projet CAP 2020 concourt à l'ambition de rénover, maintenir des infrastructures et un outillage portuaire permettant de garder les fortes positions économiques et de les renforcer. Boulogne-sur-Mer – Calais – Dunkerque font des Hauts-de-France le 1^{er} ensemble portuaire français. Dunkerque est le 3^{ème} port français de marchandises.

Pour le site portuaire de Boulogne-sur-Mer, les travaux de rénovation des équipements de la filière halieutique visent

à conforter sa place de 1^{er} port de pêche français et, en tant que 1^{er} centre européen de transformation des produits de la mer, de capitale européenne du poisson. Pour le site portuaire de Calais, le projet Calais Port 2015 (nouveau bassin pour l'accueil de la nouvelle génération de ferries) conforte son positionnement de 2^{ème} port européen de voyageurs.

Le projet de Dunkerque Cap 2020 a pour ambition de mieux positionner le GPMD sur le créneau conteneurs et de conforter son activité des vrac solides. Il est complémentaire de l'activité des autres sites portuaires régionaux qui ne se positionnent pas dans le développement d'une filière conteneurs.

UN PROJET PERMETTANT D'ATTEINDRE UNE TAILLE CRITIQUE...

En dépit d'atouts portuaires indéniables le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) voit son développement contraint par un équipement limité à un seul terminal pour le traitement des conteneurs.

L'enjeu pour le GPMD est de disposer des installations de taille suffisante pour attirer les escales d'autres grands armateurs en affirmant son rôle de porte d'entrée maritime et de pôle de massification.

La massification recherchée impose à la fois de s'adosser à la

logistique présente sur le territoire et de s'appuyer sur le développement de liaisons massifiées visant à élargir l'hinterland. Développer le trafic conteneur à Dunkerque, c'est offrir aux chargeurs exportateurs du Nord de la France des infrastructures suffisantes et accessibles à tout moment ainsi qu'une meilleure offre de transport pour des coûts plus faibles et une occasion d'exporter leur production vers le monde entier.

Ce projet permet d'assurer la pérennité du trafic conteneurs pour Dunkerque ; ceci alors que les ports voisins d'Anvers, Gand et Rotterdam investissent également.

...TOUT EN RESTANT MESURÉ

Le GPMD ne propose pas un projet disproportionné techniquement et financièrement. C'est ainsi que son projet est divisé en deux phases, la réalisation de la seconde étant conditionnée à l'évolution du trafic et au franchissement du seuil de 0,6 million d'EVP.

En outre, le plan de financement intègre un financement

sur fonds propres de l'ordre de 70 % soit un taux d'autofinancement important. D'ailleurs, la préférence du Conseil de surveillance de Dunkerque Port et de ses tutelles pour le scénario Atlantique permet aux finances du port d'afficher des seuils d'endettement compatibles avec les développements ultérieurs.

LE CONTENEUR : UN RÉEL POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Le projet CAP 2020 vise à reconquérir l'hinterland national et à capter des parts de marchés en conteneurs passant actuellement par Anvers et Rotterdam. Sur 5 millions d'EVP au départ de la France, 1,5 millions d'EVP passent par Rotterdam et Anvers.

Sans tenir compte d'une hausse de trafic conteneurs, les études révèlent que le marché Hauts-de France capté par Anvers, Rotterdam et Zeebrugge représente 0,6 millions d'EVP et le potentiel d'un hinterland plus large est de 2 à

3 millions d'EVP (1 à 2 millions d'EVP par la région Grand Est et 1 million d'EVP pour la zone dite Europe proche).

La situation géographique de Dunkerque est également idéale pour le transbordement de/vers la Côte Est des Îles britanniques (marché de 0,9 millions EVP - source ISLI (Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik). Il sera utile de mieux apprécier l'impact du Brexit sur ce segment particulier.

UN PROJET COHÉRENT QUI PEUT S'APPUYER SUR LA LOGISTIQUE RÉGIONALE

Sur le plan routier, les nouveaux trafics seront portés par l'A16 et l'A25. La région sera attentive aux solutions apportées par le Maître d'ouvrage pour éviter l'engorgement de ces axes, notamment par la valorisation du mode fluvial et du mode ferroviaire :

LA SYNERGIE ENTRE LES PROJETS CAP 2020 ET CANAL SEINE NORD EUROPE (CSNE)

Ces deux projets participent à la structuration du corridor européen Mer du Nord-Méditerranée. Le CSNE contribuera à l'élargissement de son hinterland. Inversement, le port de Dunkerque offrira le débouché maritime le plus proche pour les plateformes multimodales du CSNE.

Toutefois, le report sur le fluvial du trafic conteneurs de Dunkerque restera en partie tributaire de la réalisation de l'ensemble des travaux de la liaison Seine-Escaut et pas uniquement du CSNE. C'est pour la Région un point de vigilance.

Par ailleurs, sur le plan de la desserte fluviale, le projet CAP 2020 est cohérent avec la stratégie à l'horizon 2020 de VNF (Voies Navigables de France), la mise en œuvre du projet MAGEO "mise au gabarit européen de l'Oise" et le doublement des écluses sur l'axe Dunkerque-Bauvin afin de mieux relier le GPMD au CSNE. Sur la zone portuaire, le

projet tient compte de la problématique du point limitant de l'écluse de Mardyck, en prévoyant son augmentation de capacité.

CAP 2020 UN PROJET MULTIMODAL OPTIMISANT LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET FLUVIALES

Tout grand port de conteneurs se doit d'offrir une bonne accessibilité terrestre avec des dessertes et services ferroviaires et/ou fluviaux de qualité.

Sur le plan ferroviaire, Dunkerque est ainsi le 1^{er} site ferroviaire français représentant près de 11 % du trafic ferroviaire national (en tonnes transportées). Les équipements actuels peuvent supporter l'apport de trafics nouveaux. Dunkerque a déjà une culture de l'intermodalité puisque 50 % des pré et post acheminements du port sont réalisés par le fer.

Par ailleurs, l'artère nord-est du réseau ferroviaire français est reliée au port ouest par une voie électrifiée de bout en bout qui permet l'acheminement de trains lourds notamment vers l'est de la France et l'Allemagne.

Le projet CAP 2020 contribue à conforter la place logistique de la Région Hauts-de-France.

CHANTIER, DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC DE CONTENEUR, RENFORCEMENT DU SECTEUR DE LA LOGISTIQUE : DES OPPORTUNITÉS MAJEURES POUR LA CRÉATION D'EMPLOIS

Selon les études socio-économiques réalisées par le GPMD, la réalisation du projet CAP 2020 se traduira par plus de 9 000 emplois directs pérennes auxquels il faut ajouter les emplois au cours du chantier et les emplois indirects, soit 16 000 emplois envisagés.

Les liens avec les zones logistiques et plateformes intérieures de la Région Hauts-de-France sont primordiaux. Si des développements en matière de logistique sont attendus au sein du périmètre industrialo-portuaire avec l'aménagement de zones à vocation logistique, il apparaît indispensable que soient mobilisés en complément les différents pôles logistiques existants de la Région à l'image :

- du bassin métropolitain centré sur l'agglomération lilloise qui conjugue à la fois des fonctions logistiques métropolitaines, mais également des fonctions logistiques,

- du Valenciennois dont la dynamique logistique s'appuie sur le dynamisme de l'industrie automobile, mais également de la distribution,
- du littoral, qui s'appuie sur les fonctions portuaires de Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer ainsi que sur les activités économiques qu'elles induisent.

En matière de trafic de conteneurs, une part importante des flux sont en transit, d'où l'importance de s'adosser au territoire de proximité, aux zones de production, de distribution implantées sur le territoire régional.

LA CONCLUSION

La Région des Hauts-de-France affiche clairement l'ambition de faire des Hauts-de-France une grande région maritime ouverte sur le monde et le projet CAP 2020 porté par le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) répond pleinement à cet objectif.

Le trafic conteneur dispose d'un réel potentiel de développement, la prospective révèle l'existence d'un marché important capté actuellement par les ports du Benelux.

La situation géographique de la Région au cœur des grands corridors européens de transport, d'un vaste bassin de consommation nord-ouest européen et d'un hinterland accessible, doté de fonctions logistiques lui confère une fonction indéniable de porte d'entrée et renforce la légitimité d'un projet essentiel comme CAP 2020.

Le projet CAP 2020 présenté par le Grand Port Maritime de Dunkerque apparaît mesuré et pragmatique dans son montage technique et financier et permet avant tout au

port de Dunkerque d'atteindre la taille stratégique pour une pérennisation du trafic conteneurs. Projet complémentaire à ceux des deux autres sites portuaires de Calais et Boulogne-sur-Mer, il répond également à l'enjeu des défis régionaux de maintenir nos fortes positions économiques et de les renforcer.

Enfin le projet Cap 2020 est également en cohérence avec la volonté régionale de développer la logistique et la multimodalité. Tout grand port de conteneurs se doit d'offrir une bonne accessibilité terrestre avec des dessertes et services ferroviaires et/ou fluviaux de qualité. Ce projet est ainsi en totale synergie avec le projet Canal Seine Nord Europe et participe à la structuration du corridor européen Mer du Nord-Méditerranée en vue de conforter la place de la Région Hauts-de-France dans la chaîne logistique européenne.