



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Mardyck

Mardyck est depuis le 1^{er} janvier 1980, une commune associée à la commune de Dunkerque. Peuplée d'environ 300 habitants, la commune occupe une position centrale au sein du complexe portuaire de Dunkerque-Port.

Mardyck est située à proximité de grandes raffineries à l'image de Versalis France et la raffinerie des Flandres de Total France, toutes deux faisant partie de la Zone Industrielle Portuaire de Mardyck.

CONTACT :

Mairie de Mardyck
Place du Village
59729 Mardyck
Tel : 03 28 21 41 43
Mail : mardyck@ville-dunkerque.fr

CAHIER D'ACTEUR MARDYCK, COMMUNE ASSOCIÉE À DUNKERQUE

UN PROJET REFLECHI AU PROFIT DU DEVELOPPEMENT DU PORT DE DUNKERQUE

PRESENTATION GENERALE DE MARDYCK

Mardyck entretient une relation particulière avec le port de Dunkerque. Au fil de son histoire, le port s'est progressivement développé autour de la commune de Mardyck le long des canaux des Dunes et de Boubourg. Pour préserver la quiétude des habitants, des réflexions partenariales, pour certaines engagées dès les années 1970, ont conduit à la réalisation de deux ceintures vertes aux abords du village.

Aujourd'hui, la bonne cohabitation entre le port et la commune se fonde largement sur une relation partenariale et des échanges réguliers. A ce titre, la commune participe à la Commission de Suivi de Sites (CSS) de la zone industrielle de Dunkerque aux côtés d'établissements voisins comme TOTAL Raffinage France ou VERSALIS France.



LE PROJET CAP 2020, UN PROJET BIEN ADAPTE

UNE PRÉFÉRENCE POUR LA SOLUTION ATLANTIQUE

Si CAP 2020, dans sa forme actuelle est un projet très récent, il se fonde en partie sur des plans d'extension du port vers l'Ouest partagés dès les années 1970. La situation ayant évolué, notamment en matière de voies de transport et de paysage, le Port a su tirer parti de ce nouveau contexte pour proposer deux variantes à cet agrandissement.

Parmi les deux projets étudiés, Atlantique et Baltique, la première semble être celle à privilégier. Tout d'abord, la solution Atlantique s'inscrit dans la logique de l'existant en venant rallonger l'actuel bassin des Flandres, tandis que la variante Baltique créerait de toutes pièces une nouvelle infrastructure. Moins impactante en termes de terres agricoles consommées, la solution Atlantique a l'avantage d'être par voie de conséquence plus simple techniquement et moins onéreuse pour Dunkerque-Port. De plus, l'extension du quai de Flandres permet de bénéficier des infrastructures de transport déjà présentes à proximité. Ce projet tirerait profit des infrastructures proches comme l'autoroute A16 et les nombreuses voies ferroviaires pour permettre la bonne évacuation des marchandises vers les différentes zones d'acheminement.

LA RÉALISATION DU BASSIN ATLANTIQUE, L'AVANTAGE D'UN PROJET PHASÉ

Telle que présentée par Dunkerque-Port, la réalisation de la solution Atlantique comprend deux phases successives. Chacune permettrait de réaliser 1 000 mètres de quai supplémentaires accompagnés de soixante hectares de terre-pleins. Pensée en deux phases, la solution Atlantique permet de prendre le recul nécessaire, selon les résultats obtenus suite à la phase 1, avant de mettre en œuvre le deuxième volet. Cette approche prudente, semble bien adaptée à la volonté de renforcer la place de Dunkerque sur un marché encore relativement nouveau pour le Port. Alors que réaliser un aménagement de cette envergure d'un seul tenant pourrait s'avérer risqué, le phasage ici imaginé semble à la hauteur des enjeux.

LA DÉVIATION DE LA RD601, UNE BONNE PRISE EN COMPTE DES ENJEUX LOCAUX

La solution Atlantique prévoit une extension du quai de Flandre au-delà de l'actuelle RD601. Par voie de conséquence, cette route, reliant Gravelines à Loon-Plage, régulièrement utilisée par les Mardyckois, sera

coupée. Afin de permettre le contournement d'un bassin de l'Atlantique redimensionné, Dunkerque-Port a présenté une alternative à l'actuel tracé sous la forme d'une déviation. Cette nouvelle route, en arc autour du bassin, rallongerait le temps de parcours, en fonction des destinations, de 30 à 50 secondes en première phase. A l'image du nouveau tracé de la route du Fortelet pour contourner l'installation de la raffinerie Total en 1974,

qui a finalement été bien intégrée par les habitants et travailleurs alentours, le nouveau tracé de la RD601 modifiera certainement les habitudes des automobilistes dans un premier temps. Cependant, Dunkerque-Port souhaite réaliser la déviation en amont de la coupure du tronçon actuelle, ce qui permettra de maintenir cet axe tout au long des travaux d'aménagement.

UN PROJET PORTEUR D'UNE VISION STRATEGIQUE POUR L'AVENIR DU PORT DE DUNKERQUE

PLACER DUNKERQUE SUR L'ÉCHIQUIER DES GRANDS PORTS EUROPÉENS

Dans le contexte international actuel, les ports n'échappent pas à la règle de la forte concurrence internationale. Le port de Dunkerque doit donc trouver sa place en tirant profit de ses atouts et en continuant à se développer.

Si durant les dernières décennies, les ports belges et néerlandais ont connu un fort développement de leur

trafic de conteneurs, Dunkerque doit désormais réussir à améliorer sa position sur ce marché.

Aujourd'hui, nombre de marchandises sont déchargées en Belgique puis importées en France par voie routière. Le projet CAP 2020 doit permettre a minima de regagner ces parts de marché destinées au marché français qui échappe aujourd'hui au port de Dunkerque. Porteur d'une vision de long terme, le projet s'appuie sur les forces du port pour continuer son développement économique.



CAP 2020 POUR UNE MUTATION EN PROFONDEUR DE DUNKERQUE-PORT

Souvent présenté comme une extension du port, le projet CAP 2020 permet d'opérer une véritable mutation. A l'instar des autres ports, le port doit prendre un tournant décisif pour rester en prise avec la réalité du transport maritime mondial actuel. L'époque des grandes industries portuaires où chaque établissement pouvait drainer jusqu'à plusieurs milliers d'emplois est résolue.

Si de grands groupes à l'image d'ArcelorMittal ont su bénéficier au territoire, le Dunkerquois ne peut se contenter d'attendre de telles implantations qui se font de plus en plus rares. Dans le même temps, le trafic de conteneurs occupant d'années en années une part toujours plus importante du commerce maritime mondial,

il constitue un vrai levier économique. Si Dunkerque accuse aujourd'hui un léger retard sur ses ports concurrents, CAP 2020 représente une opportunité à saisir pour réorienter les activités du port.

C'est pourquoi, grâce à ce projet, le port doit créer les conditions favorables à l'implantation de ces nouvelles activités. Les navires porte-conteneurs étant de plus en plus grands, le port doit être en mesure de leurs offrir des conditions d'accueil optimales : la mise aux normes internationales et les aménagements proposés doivent montrer toute la détermination de Dunkerque-Port pour la reconquête du trafic maritime. Ainsi, CAP 2020 permettra au port de se donner les moyens de capter sa part du marché de la filière des conteneurs, en fort développement.

CAP 2020, UN NOUVEL ELAN POUR LE DUNKERQUOIS

UN PROJET AU BÉNÉFICE DE L'ÉCONOMIE LOCALE

En misant sur une filière d'avenir comme le conteneur, le port se donne toutes les chances de réussir à initier une nouvelle dynamique économique locale. Aujourd'hui, la force d'un port se construit en complémentarité entre de

grands établissements. C'est cette complémentarité qui a donné à Dunkerque son rang, mais aussi son maillage de PME. Le rééquilibrage entre les filières industrielles et logistiques du port doit pouvoir se faire au bénéfice de l'emploi local. En affichant un nombre de 16 000 emplois directs, indirects et induits au travers de CAP 2020, le port envisage un fort développement de l'économie locale.

CONCLUSION

CAP 2020, POUR UNE MUTATION ÉCONOMIQUE ET UN RENFORCEMENT DU RANG DE DUNKERQUE-PORT

Dans un contexte mondialisé, tout port doit continuer à s'agrandir s'il veut rester concurrentiel. Le projet CAP 2020 est une véritable occasion d'opérer une

mutation nécessaire pour renforcer la position de Dunkerque-Port sur le Range Nord. Situé à proximité de nombreuses communes, à l'image de Mardyck, le port, dans ses aménagements, a pris en compte le contexte territorial pour optimiser le projet. A ce titre, sur les plans environnementaux, économiques et logistiques, la solution Atlantique paraît la mieux adaptée.