



Focus groupe Entreprises du Dunkerquois

Introduction

En complément des Focus Groupes consacrés aux entreprises de l'hinterland (19 octobre) puis aux industries du port (20 octobre), il semblait pertinent de rassembler plus largement les entreprises du Dunkerquois dans leur diversité, ce mardi 7 novembre tôt le matin. Une vingtaines de responsables, de différents secteurs d'activités (industrie, transport...) ont répondu l'invitation.

Après un accueil par **François Lavallée**, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Littoral Hauts-de-France à Dunkerque, **Philippe Marland**, membre de la CPDP, a présenté les principes et les modalités du débat organisé par la Commission particulière du débat public.

Comme de coutume, le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), représenté à cette occasion par **Erwan Le Bris** et **Frédéric Caron**, a pu exposer les objectifs, les caractéristiques et les impacts attendus du projet CAP 2020.

Un échange sur le projet et sur la dynamique économique du Dunkerquois

A la question de **Nicolas Breuvar**, représentant de **GASSMEID**, le groupement créé en 2010 pour fédérer les TPE-PME dans leur développement, sur la capacité des ports concurrents en matière de tirant d'eau, dans le but de pouvoir accueillir les plus imposants porte-conteneurs quelles que soient les conditions de marée, le GPMD précise que seuls les ports de Rotterdam et de Flixtion égaleraient Dunkerque sur ce point. Le Port complète l'échange en ajoutant que la constitution des grandes alliances maritimes tend plutôt à favoriser l'essor des navires de plus grande taille : « Demain toutes les grandes lignes se feront avec les grands porte-conteneurs. » Aussi, le Port estime que s'il n'est pas en mesure de les accueillir, ces bateaux feront tout simplement escale ailleurs. Il entend donc veiller à la profondeur de son bassin en projet. **Jean-Charles Le Gall, président de l'Union Maritime et Commerciale (UMC)**, abonde dans le sens du GPMD, en citant un cabinet spécialisé qui évoque dans la presse de futurs porte-conteneurs d'une capacité de 50.000 EVP.

Patrick Gheerardyn, délégué général du MEDEF Côte d'Opale, rappelle en préambule le soutien de son syndicat à ce projet. Il pose une question nouvelle dans le débat : peut-on imaginer que le bassin Atlantique en projet puisse servir (côté Ouest du bassin) également à des industries qui auraient besoin d'un accès « bord à quai », en plus du dispositif entièrement consacré aux conteneurs sur la rive Est du bassin ? Le responsable du MEDEF estime ainsi qu'il serait dommage de ne pas envisager cette possibilité, en cas d'implantation de nouvelles industries.

Le **GPMD** répond qu'à cette heure cette perspective n'est pas envisagée, le projet étant axé à 100 % sur le conteneur. Mais il ajoute que, dans l'absolu, ce serait une bonne idée, et qu'il va étudier la question. Le GPMD ajoute d'abord que dans son projet, il a prévu un agrandissement du Quai à Pondéreux Ouest (QPO) et de sa capacité à traiter les matières qui y sont livrées, et que le conteneur peut en outre constituer lui aussi une réponse aux besoins des industries, comme en atteste l'activité du Benelux en la matière.

A **Patrice Depaeuw**, de la **société de transport** routier « Transport Depaeuw » à Dunkerque, qui exprime combien le GPMD et plus largement le territoire peut compter sur la mobilisation des transporteurs pour le développement de l'activité, le Port conforte ce témoignage en précisant qu'il vise la création de 5500 emplois locaux par ce projet, et à travers lui le renforcement des entreprises alentour. Quand le transport reprend la parole pour inciter le GPMD à la prudence quant au risque de voir des sociétés étrangères essayer de capter les nouveaux marchés de transport en vue, le **GPMD** assure qu'il sera vigilant. Il ajoute qu'il se servira du GNL pour se montrer compétitif et garantir la préférence des opérateurs nationaux, et de l'activité logistique pour ancrer l'emploi au niveau local.

Philippe Marland rassemble le propos, faisant également écho à des discussions dans d'autres focus groupes déjà tenus, et relance l'échange et demandant comment, finalement, ce projet pourrait de manière générale être profitable pour les entreprises locales.

Un **autre transporteur routier** insiste sur le fait qu'il faudrait mettre en place une formation spécifique pour les chauffeurs, ce à quoi le **GPMD** répond qu'il envisage de rencontrer les acteurs des différentes filières à développer, afin de préparer cet aspect.

Philippe Marland demande si d'autres métiers sont susceptibles de bénéficier du projet ?

Le **GPMD** répond positivement, rappelant ses indications comprises dans le « dossier du maître d'ouvrage », et la répartition des 7200 emplois indirects. Il ajoute qu'avec la massification des volumes traités, le Port sera en mesure de baisser les prix de passage, ouvrant du même coup des opportunités pour les entreprises, et pour les secteurs de la restauration, du logement par exemple, à travers les emplois induits.

Béatrice Prud'homme, de Dunkerque LNG, ajoute à ce propos que la station GNL devrait permettre de ravitailler plus facilement les camions et le soutage des bateaux. Elle entend souligner ici une « réelle opportunité » d'augmenter globalement l'activité, en particulier les entreprises locales. **Jean-Charles Le Gall** précise que les derniers bateaux commandés par CMA-CGM seront compatibles au GNL.

Réagissant à un propos du Port, le responsable du **MEDEF** demande à partir de quel moment on pourrait estimer que les ports d'Anvers et Rotterdam sont saturés. C'est Jean-Charles Le Gall qui se charge d'expliquer que les routes autour d'Anvers seraient déjà saturées, mais qu'en revanche, ses infrastructures portuaires ne le seraient pas, grâce à la capacité d'adaptation du port belge. Idem pour Rotterdam.

Sylvain Debreu, dirigeant d'une concession Renault de Dunkerque s'inquiète : les infrastructures routières sont déjà saturées aujourd'hui. Qu'est-il prévu à ce sujet, eu égard aux prévisions d'augmentation du trafic de poids lourds ?

Le **GPMD** explique que, comme tout porteur d'un tel projet, l'impact sur les voiries a été vérifié, en prenant en compte tous les projets d'aménagement de la côte d'Opale, à travers l'utilisation d'un modèle testant y compris tous les paramètres les plus pessimistes. Il conclut ainsi : en 2035, la part marginale de CAP 2020 sera de 2 % dans le trafic sur l'A16. L'état confirmant ces résultats, estimant l'impact mineur, le degré de saturation de l'A16 restant a priori acceptable.

Sylvain Debreu se dit surpris de cette réponse, vu le nombre d'emplois annoncé. « *Ce matin, je suis arrivé en retard à cette réunion car c'était bouché ; l'A25 est déjà saturée, et rien ne semble prévu pour améliorer cette situation.* »

Le **GPMD** détaille : l'A25 est davantage saturée que l'A16 ; l'Etat a mis en place des moyens de régulation de trafic en 2016 et, avec le contrat de plan Etat région, il est prévu de passer de 2 à 3 voies entre Lille et La Chapelle d'Armentières, avec un échangeur supplémentaire. Le GMPD ajoute qu'il va augmenter certes augmenter de 1100 le nombre de poids lourds par jour et par sens, mais que ce trafic s'étalera en dehors des heures de pointe.

A ce moment de la discussion, une piste pour améliorer la situation est avancée par le transporteur routier **Patrice Depaeuw** : il faudrait réduire le nombre de trajets de conteneurs à vide : « quand on prend un conteneur à Dunkerque et qu'on l'emmène à Lille, on revient avec le conteneur vide et on recommence »

Le **GPMD** admet qu'il a un rôle à jouer sur ce point, ajoutant que grâce à ce projet, il pourra globalement permettre d'augmenter l'activité, et donc faciliter les possibilités de transport à plein, dans les deux sens.

Philippe Marland expose la question des petites entreprises, qui entendent pouvoir bénéficier aussi de ce projet, face au changement d'échelle qu'il induit, et qui pourrait favoriser les très grandes entreprises.

Le GPMD assure travailler sur ce point avec la CCI.

La question du *transit time* est également abordée, autour de cette contradiction : si on augmente les volumes, on risque de perdre en souplesse dans l'optique important du « juste à temps » concernant les petits volumes. Le **GMPD** répond qu'en centralisant l'activité autour du bassin, on devrait aboutir à un meilleur *transit time*.

Le **concessionnaire Renault** interroge la possibilité pour les PME de s'installer justement sur cette zone, ce à quoi le port répond qu'il précisera quelles surfaces seront effectivement disponibles à la location.

La question de la coupure territoriale entre Gravelines et Loon-Plage est enfin exposée, avec ses conséquences pour la route. Le Port explique comment il a travaillé pour prévoir un détournement de la départementale 601 plus au sud, une route réservée aux véhicules légers et aux circulations douces.

Enfin, **le représentant du MEDEF** demande si des simulations sur les encombrements possibles à Loon-Plage ont déjà été réalisées. Le Port répond que ce sera le cas à l'occasion des études d'impacts à venir, s'il décide de poursuivre son projet à l'issue du débat public.