



Focus groupe

dédié aux acteurs portuaires

co-organisé avec l'Union Maritime et Commerciale (UMC)

Lundi 2 octobre 2017

Introduction

Introduisant la rencontre, le président de l'UMC **Jean-Charles Le Gall** a salué l'initiative de ce focus groupe et souhaité que le débat permette une appropriation du projet par le grand public. Il a ensuite questionné l'impartialité de la commission, faisant référence au déroulement de la réunion publique d'ouverture, le 28 septembre.

Après avoir remercié l'UMC pour la co-organisation de ce focus groupe, **Jacques Archimbaud** a rappelé que la commission veillait avec rigueur au respect du principe d'impartialité. « Le plus important est que chacun puisse s'exprimer », puisse comprendre le parcours du port et de ses partenaires pour aboutir à ce projet. Il a rappelé également que les réunions publiques ne constituaient pas l'unique modalité du débat, d'autres modalités du calendrier permettant d'approfondir les sujets.

Après avoir rappelé l'objectif de ce focus groupe de réunir les acteurs de la communauté portuaire et de recueillir leurs contributions, les questions soulevées lors de la réunion publique d'ouverture ont été présentées en guise d'introduction :

Comment faire en sorte que le port de Dunkerque se mette à niveau ? Quelles conditions à réunir pour que le port monte en qualité, en excellence, quels services rendus à ses clients ? La fluidité, la force de frappe commerciale, sa capacité à jouer à la hauteur de ses ambitions : quels types d'obstacles demeurent ou sont à redouter ? Quelles sont les conditions à réunir pour que le projet d'infrastructure soit à la hauteur des attentes de ses utilisateurs ?

Erwan Lebris, directeur de l'aménagement au Grand Port Maritime de Dunkerque, et **Stéphane Boyaval, Responsable Etudes Techniques et Travaux** ont présenté le projet du port. Puis la parole a été donnée à la salle pour recueillir ses interrogations, remarques et contributions.

Quel plan d'investissement ?

La première prise parole concerne le plan d'investissement du projet : quelles seront précisément les parts d'investissements privés et d'investissements publics ?

Les coûts prévisionnels du projet pour Atlantique et la variante Baltique sont indiqués dans le dossier du maître d'ouvrage répond **Erwan Lebris**, avec une distinction entre les coûts privés et les coûts publics. Le coût public inclut l'infrastructure, les voies d'accès principales et les remblais permettant de mettre à niveau les plateformes logistiques. Les coûts privés recouvrent les investissements portés par les industries et les logisticiens (outils de manutention, grues, portiques, terres pleines). Il ajoute que l'ensemble des dépenses pourront être étalées en fonction « de la montée en puissance du trafic ».

En complément, il indique qu'au vu de la saturation des demandes d'installations de la part des logisticiens pour Dunkerque et toute la région, le port n'aura pas de difficultés à trouver d'entreprises souhaitant s'implanter. « La demande placée en logistique est en augmentation de 18% entre 2015 et 2016. ». Des logisticiens se seraient déjà positionnés à cet effet.

Des capacités de report modal discutées

Un gérant d'une société de transport soutient le fait qu'aujourd'hui les camions consomment de moins en moins avec les nouvelles normes en vigueur. Pour aller dans ce sens, le gaz naturel et le biométhane devraient être intégrés au projet : « est-ce prévu ? ».

En réponse, **le maître d'ouvrage** indique être très impliqué dans l'intégration du GNL (gaz naturel liquéfié). Une station d'avitaillement est en cours de construction, elle sera opérationnelle d'ici 6 mois. Pour aller plus loin, et puisque le GNL est une énergie de transition moins polluante, une plateforme régionale est également en cours de réflexion.

Stéphane Mage, directeur régional des douanes, demande si, avec l'accroissement du transport poids lourds, et même en considérant l'apport des nouvelles énergies, il n'y a pas un risque de saturation des routes ?

Dans sa réponse, **le maître d'ouvrage** distingue d'abord l'échelle régionale, au sein de laquelle il estime que le projet permettra de rapprocher les centres de chargement de marchandises des bassins de consommation. A l'heure actuelle, il y a selon lui 1,5 millions de conteneurs sur les routes depuis Anvers. Cette saturation serait amplifiée par la mise en place de l'écotaxe en Belgique. L'objectif du port, « capter 2,3% des parts du marché du Range Nord », permettrait de faire passer ces conteneurs par Dunkerque alors qu'ils transitaient jusqu'à alors par d'autres ports. Si on réduit les distances parcourues par les poids lourds, on réduit également la pollution, ajoute-t-il.

A l'échelle locale ensuite, le port entend favoriser le report modal, même s'il considère qu'il ne sera pas en mesure de placer tous les conteneurs sur des trains et des péniches : « une partie passera par

camions ». Cette partie, plus faible en part relative (considérant l'ensemble des conteneurs alors en transit), sera dans les faits plus importants qu'aujourd'hui en nombre de conteneurs. Avec le projet « on passe de 400 000 à 2,5 millions de conteneurs ». Cela aboutirait à 1 100 camions par jour sur les routes une fois le projet abouti, soit une augmentation de 2% du trafic seulement selon lui. Mais CAP2020 ne serait pas « le vecteur principal de cette augmentation ». Les services de la DREAL (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) lors de l'atelier préparatoire de ce débat public le 19 septembre, ont indiqué que 60% du trafic relevait du trafic intercommunautaire. Il s'agit d'un trafic entre les différentes zones de l'agglomération. Sur cette part du trafic, **le maître d'ouvrage** considère qu'il est possible d'agir à travers des mesures incitatives comme la tarification positive ou le covoiturage.

Jacques Archimbaud invite le maître d'ouvrage à préciser concernant le trafic en provenance d'Anvers s'il raisonne à nombre de conteneurs constants ou s'il intègre que le port d'Anvers prévoit lui aussi une augmentation du nombre de conteneurs.

En plus de ces mesures d'ici 2035, **le maître d'ouvrage** compte également sur les réponses que pourront apporter l'innovation et la recherche. Les outils de régulation expérimentés en ce moment sur des portions de l'A25 ont permis d'améliorer le débit routier. Des panneaux électriques permettent d'ajuster la vitesse de limitation en fonction du débit, une amélioration de la fluidité du trafic a été constatée d'après lui.

Toujours à l'échelle locale, il explique qu'une partie du report routier, en direction de l'est, devrait s'effectuer sur l'A26 plutôt que sur l'A25, évitant de s'ajouter sur la partie urbaine de Dunkerque. Il ajoute à cela que le trafic conteneur est un trafic étalé sur la semaine, car les terminaux sont ouverts 24h sur 24h et 7 jours sur 7.

Au-delà, il y a pour **le maître d'ouvrage** une réflexion à mener sur l'infrastructure, sur l'A25, des acquisitions seraient en cours pour un élargissement à deux voies.

Jacques Archimbaud invite le maître d'ouvrage à préciser concernant le trafic en provenance d'Anvers s'il raisonne à nombre de conteneurs constants ou s'il intègre que le port d'Anvers prévoit lui aussi une augmentation du nombre de conteneurs.

Sur le report fluvial, **Cinthia Lebleu directrice d'Euro fluvial**, vient interroger les conséquences de l'augmentation du trafic fluvial qui obligeront les bateliers à travailler avec des bateaux à l'affrètement. Est-ce que des discussions avec Voies Navigables de France (VNF) sont envisagées pour des investissements à destination des bateliers artisans seraient nécessaires pour qu'ils puissent répondre aux normes du transport conteneur.

Le maître d'ouvrage prend note de cette sollicitation et indique que la question sera transmise à un interlocuteur à VNF.

Conditions de navigation et infrastructures

Le directeur des opérations de la compagnie maritime DFDS à Calais s'interroge sur les conditions de navigation, avec l'arrivée de plus nombreux porte-conteneurs. Il souligne la nécessité d'une coordination pour éviter que les navires entrants et sortants de Calais ne soient impactés tel qu'ils le sont aujourd'hui. Les retards le mettent en difficultés vis-à-vis de ses clients transporteurs routiers.

Eric Sorel, commandant au port de Dunkerque, partage le fait que, pour les ferrys, le retard est un « point sensible » et que la prise en compte des ferrys doit se faire dans la logique des « 4 pieds de la table, 4 filières » sur laquelle repose le développement du port. Le point sensible, c'est le « cercle d'évitage », puisque les navires et les ferrys utilisent le même, ajoute-t-il. En cela, il défend l'avantage du projet Atlantique avec la construction d'un 2^{ème} cercle d'évitage qui permettra de fluidifier le trafic.

Il ajoute que le chenal de Dunkerque est suffisamment large pour un trafic fluide, il fait « 1000 m avec une voie montante et descendante », les croisements et dépassements des porte-conteneurs sont possibles quelque soit l'option choisie.

Une intervention de la part du **président de l'UMC** vient interroger le timing de construction de ce cercle d'évitage. **Le maître d'ouvrage** répond que celui-ci sera réalisé dès la phase 1 du projet, mais n'exclut pas qu'il soit reporté à la phase 2, et « si les investissements ne sont pas suffisamment abondants ».

Julien Lemesre, président de la station de pilotage exprime le soutien des pilotes envers ce second cercle d'évitage, notamment pour des conditions météorologiques. De même, le bassin atlantique est soutenu car il présenterait une meilleure orientation par rapport aux vents dominants que l'option baltique.

Thomas Vernier interroge le maître d'ouvrage sur les infrastructures techniques du projet : seront-elles adaptées pour faire face aux pics d'activités ?

A cette question, **Stéphane Boyaval (GPMD)** répond que les quais seront dans le même alignement et à la même hauteur pour une bonne cohésion d'ensemble, et que le terre-plein sera en pente pour lutter contre les risques de submersion marine. Concernant l'apponement, une discussion sera menée avec l'opérateur sélectionné.

De la valeur ajoutée pour le territoire ?

Un représentant d'une entreprise de transport interroge la place accordée aux entreprises locales dans le projet. Est-ce que des solutions d'aide au financement seront mises en place pour que les entreprises dunkerquoises se développent à travers le projet ? Il souhaite savoir si des actions ou des programmes

sont prévus pour les soutenir, estimant que « ça va être difficile de convaincre les banques, de faire des prêts ». Quelle place pour les entreprises locales par rapport aux entreprises extérieures qui s'installeront et qui proposeront « des tarifs plus avantageux » ? Au-delà, quelle gouvernance économique globale de ce projet au niveau du territoire ?

Le maître d'ouvrage répond ici que le conteneur va bénéficier à toutes les entreprises. Le projet permettra selon lui de créer une meilleure lisibilité du port à l'échelle régionale et européenne. Les armateurs viendront chercher des solutions à Dunkerque, à la rencontre des entreprises déjà sur place. La promotion du port fait partie de sa stratégie commerciale, indique **Erwan Lebris**. Des déplacements à l'étranger permettent de mettre en avant les solutions offertes sur le territoire et de proposer un « carnet d'adresses ».

Il ajoute qu'un groupe de travail est mis en place avec les acteurs du territoire pour travailler sur les retombées économiques, les emplois et les formations. Des réunions mensuelles sont prévues pour traiter l'ensemble de ces sujets.

Sur ce point, **Jacques Archimbaud** rappelle l'intérêt du focus groupe « Entreprises de l'hinterland » qui se tiendra à Lille le jeudi 19 octobre.

2035 - quelle anticipation du Smart Port ?

Florent MASSART, directeur de Sea Invest Shipping Agency, rappelle d'abord sur l'aspect concurrentiel, que les ports concurrents du Benelux envisagent de grands projets alors qu'ils se raréfient en France depuis Port 2000 au Havre. Les investissements privés prennent en compte les développements en matière de digitalisation et d'offre de service. Comme le port de dunkerque réfléchit-il à ces sujets?

Un autre intervenant ajoute : pourquoi ne pas imaginer des espaces dédiés à la recherche et à l'innovation ?

Le maître d'ouvrage répond qu'il est aujourd'hui difficile de se projeter à 30 ans, qu'il travaille à imaginer ces évolutions en lien avec les entreprises, mais que ses missions restent avant tout régaliennes. Son rôle est de proposer des aménagements et infrastructures adaptés et capables de les accueillir.

Stéphane Boyaval indique à ce sujet qu'une discussion avec la CCI a permis d'évoquer l'organisation d'« ateliers innovation ».

Jacques Archimbaud rappelle que le focus groupe numérique, en partenariat avec la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), permettra de traiter plus précisément ces aspects.

Quelle place pour les industries ?

Pour **Patrick Gheerardyn, directeur général du MEDEF côte d'opale**, il est très important que les Dunkerquois prennent conscience que le projet de développement du conteneur n'est pas en opposition avec l'industrie. Il a à ce sujet salué la prise de position de Dominique Pair, représentant du groupe Arcelor Mittal, puisque favorable au projet.

Au niveau du foncier, estimant que Dunkerque est peu diversifié par rapport aux autres ports européens, il demande si des espaces seront réservés à l'installation de nouveaux tissus industriels.

Le maître d'ouvrage indique que l'implantation d'industriels est toujours possible. Celle-ci exige des terrains disponibles, des autorisations administratives dans le cas d'espaces protégés, ainsi qu'une hauteur satisfaisante pour anticiper les risques de submersion marine. **Stéphane Boyaval** montre sur la carte du projet que des zones resteraient propices à ce type d'implantation. Remblayées durant la phase chantier, elles seraient remises en culture en attendant qu'un besoin concret ne se manifeste.

Un intervenant de la salle introduit ici le travail de l'AGUR sur la toile industrielle (l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandres-Dunkerque). Celle-ci met en exergue les flux entre les entreprises à l'échelle de Dunkerque. Il demande, pourquoi ne pas initier une réflexion sur la possibilité de constituer une plateforme chimique comme ce qui existe à Anvers ou en Allemagne ? Il s'agit d'un facteur de compétitivité fort qui pourrait être développé avec les nombreuses industries chimiques présentes à Dunkerque.

Dominique Pair, représentant d'Arcelor Mittal, a pris la parole pour exprimer de nouveau la position du groupe sur le projet. L'industriel est « favorable au projet CAP2020 ». Après avoir étudié les deux scénarios, il soutient le projet Atlantique afin que « le projet se réalise » quoi qu'il arrive. L'option Baltique, bien qu'elle permettrait de lever l'handicap actuel (la rupture de charge au Quai à Pondéreux Ouest, avant une manœuvre par l'écluse Charles de Gaulle), nécessiterait l'installation d'une bande transporteuse. Outre le surcoût de cette option, l'impact environnemental de la variante Baltique serait également plus important.

Par ailleurs, Dominique Pair dit ne pas craindre l'augmentation de la taille des vraquiers à moyen terme, scénario qui priverait le port de Dunkerque de la capacité à accueillir ces vraquiers.. La déclaration du port sur la fiabilité de l'écluse Charles de Gaulle s'est également voulue rassurante et vient conforter ce choix. Arcelor compte sur un travail avec le port dès aujourd'hui, afin de « réduire les coûts de passage et améliorer la performance de l'usine ».

Erwan Lebris apporte des précisions sur la distinction entre ces deux scénarios : « il y a bien deux implantations possibles sur lesquelles on peut proposer des projets différents ». Il ajoute que si le port souhaite accueillir des minéraliers à fort tirant d'eau, il faudrait creuser à 22 mètres de profondeur, et le surcoût serait alors de 400 millions d'euros.

Quelle évolution de la réglementation ?

Après avoir souligné les évolutions récentes en matière de réglementation (auto liquidation de la TVA, THC) et leurs effets positifs, **Florent Massart** introduit le fait qu'une réflexion à long terme sur l'impact de la défiscalisation est nécessaire.

Le maître d'ouvrage intervient ici, rappelant lui aussi l'action positive des administrations d'État, dont la douane fait partie. Cette dernière a permis de s'aligner avec les concurrents du Benelux et d'atteindre des objectifs en matière de conteneur. Le port reste cependant attentif aux efforts qui pourraient être effectués dans ce domaine.

Après avoir remercié l'ensemble des participants, **Jacques Archimbaud** a clôturé ce premier focus groupe et rappelé que les points abordés ce jour continueront d'être approfondis au cours des prochaines rencontres.