



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017

## CAHIER D'ACTEUR DU PARTI SOCIALISTE



Acteurs engagés du développement de l'agglomération dunkerquoise et sensibles aux enjeux du développement portuaire sur leur territoire, les sections du Parti socialiste de l'agglomération dunkerquoise se sont réunies pour produire ensemble cette contribution écrite au débat public relatif au projet CAP2020 du Grand Port Maritime de Dunkerque.

### Cahier d'acteur

#### déposé par le Parti socialiste

67 rue de l'Amiral Ronarch

59140 DUNKERQUE

ps.dunkerque@gmail.com

### Contact

Wulfran DESPICHT

wulfran.despicht@gmail.com

### CAP 2020: UN PROJET ANCRÉ DANS LA CULTURE MARITIME DU TERRITOIRE, PORTEUR D'UNE DYNAMIQUE POUR L'AVENIR.

Depuis ses origines, le port de Dunkerque n'a jamais cessé d'évoluer. En perpétuelle adaptation il fut tout à la fois port de pêche, port corsaire, port de commerce, port roulier et port industriel; mais il est toujours resté le moteur du développement économique du territoire et doit aujourd'hui diversifier ses activités pour garantir l'avenir du dunkerquois.

Cet objectif suppose de sortir de la simple dimension industrielle (qu'il doit conserver) pour s'ouvrir à davantage de diversification. L'ère est aujourd'hui celle du conteneur et depuis 20 ans le port de Dunkerque s'est fait une (petite) place sur ce marché très concurrentiel. L'heure est venue, aujourd'hui, de passer à la vitesse supérieure et de franchir un cap dans ce secteur d'activité, dans son attractivité et dans sa performance.

Le projet CAP2020 est une nouvelle grande étape dans l'histoire de l'évolution et de l'adaptation du port de Dunkerque à son époque et à ses trafics. C'est le plus gros investissement depuis plus de 40 ans offrant des perspectives d'emploi par milliers et des perspectives de trafic conteneurs par milliers voire millions.

En soi le projet CAP2020 n'est pas une découverte pour les Dunkerquois. La réflexion a été impulsée depuis plus de dix ans et chacun sait, ici, que le port doit évoluer. C'est maintenant l'appropriation qu'en feront le territoire et les habitants qui lui donnera sa légitimité et nous amènera au seuil de l'opérationnalité. Mais 2020 c'est presque déjà du passé. La véritable échéance c'est 2030 voire au-delà et nous souhaitons un projet certes réaliste mais assez ambitieux et évolutif pour en assurer une véritable pérennité, pour que nos bassins soient en capacité non seulement de répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain mais de s'adapter aussi aux besoins d'après-demain.

L'élan dynamique qui sera amorcé par CAP2020 ne doit pas s'arrêter au simple projet de bassin portuaire. Il doit devenir un véritable projet de territoire, un projet partagé par tous les acteurs, accepté et porté par tous ses habitants.

***Nous soutenons avec détermination et vigilance ce projet, porteur d'une dynamique d'avenir apte à répondre à notre première préoccupation: l'emploi.***

## 1- L'EMPLOI, L'EMPLOI, L'EMPLOI ... DU PREMIER COUP DE PIOCHE À L'EXPLOITATION.

Les habitants du dunkerquois sont particulièrement touchés par les difficultés d'emploi. Nous sommes un territoire fragile face au chômage et le projet CAP2020 porte en lui un potentiel de création d'emplois tel, que le territoire dunkerquois ne peut se payer le luxe de l'ignorer.

### Un impact durable sur l'emploi local

Mais pour que l'emploi portuaire se développe au bénéfice des habitants du territoire, plusieurs conditions doivent être réunies :

- Des infrastructures correspondant aux besoins,
- Le développement des marchés,
- La qualification des demandeurs d'emploi, ...

Le projet tel qu'il est présenté (même si les deux options diffèrent sur certains points) nous paraît apporter des garanties: surface, dimensionnement et adaptabilité des installations sont de nature à répondre aux évolutions qui ne manqueront pas de marquer d'ici la fin du XXIe siècle les marchés du conteneur ou de la logistique et les trafics portuaires.

### Les emplois liés au chantier

Par ailleurs, il est indispensable que l'activité économique induite par le chantier et les emplois qui s'y développeront profitent au territoire dunkerquois (et plus largement régional), à ses entreprises et à ses habitants. Ainsi semble-t-il logique que tout soit mis en œuvre pour s'appuyer sur les compétences du territoire. Cela implique une réflexion préalable qui concerne l'ensemble des acteurs de la formation et de l'emploi dans la dynamique positive d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Dans ce cadre, nous sommes favorables à inventer une déclinaison territoriale de la procédure dite «Grand Chantier» pour mobiliser l'ensemble des acteurs locaux afin de gérer au mieux les problématiques territoriales inhérentes à un tel chantier et garantir les meilleures retombées économiques possibles sur le territoire dunkerquois et régional. *Voir encart ci-contre «Vers une démarche de type grand chantier»*

## 2- UN PROJET QUI NE PEUT PAS ÊTRE UNIQUEMENT PORTUAIRE.

CAP2020 ne saurait se résumer à sa dimension purement portuaire; ce n'est pas un simple projet de creusement de bassin ni un simple projet de développement portuaire : c'est un projet de territoire à part entière dont il faut mesu-

## VERS UNE DÉMARCHE DE TYPE « GRAND CHANTIER » ?

### Une procédure «Grand Chantier», c'est quoi?

Les principes de la procédure «Grand chantier d'Aménagement du Territoire» GCAT) sont définis dans les relevés de décisions du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire de juillet 1975, mars 1980 et mai 1982. Cette procédure prévoit, lorsque sont prévus des travaux de grande ampleur, l'instauration d'une intervention publique pour faciliter l'intégration du chantier dans la région concernée. Cette intervention prend en compte l'environnement du chantier, les problèmes sociaux qu'il peut engendrer, la volonté de privilégier l'embauche locale et la formation professionnelle des demandeurs d'emplois du bassin concerné ainsi que les retombées d'après chantier.

### Pour une déclinaison locale de la procédure «Grand Chantier»

Nous proposons la conclusion d'un accord entre le maître d'ouvrage, l'Etat, la Communauté Urbaine de Dunkerque et le Conseil régional des Hauts de France pour mettre sur pieds une **déclinaison locale de la procédure «Grand Chantier»**. Cette déclinaison locale de la procédure «Grand Chantier» devra mettre en place les outils spécifiques pour optimiser les retombées du chantier sur l'emploi et les entreprises locales pour que celles-ci bénéficient d'une partie la plus importante possible des marchés, que l'embauche locale soit privilégiée et que les demandeurs d'emplois bénéficient de formations adaptées aux besoins du chantier.

rer et anticiper les effets et autour desquels il convient de mobiliser dès à présent l'ensemble des partenaires (Agglomération, Département, Région et Etat notamment).

### Anticiper la saturation routière ...

La réalisation de CAP2020 entrainera un accroissement du nombre de camions sur les axes routiers A16 et A25, déjà très chargés (l'A16 est la principale voie d'échanges entre le Benelux, les terminaux rouliers des ports de Dunkerque, de Calais et le tunnel sous la Manche).

Par ailleurs, l'A16 traverse une partie très urbaine de l'agglomération dunkerquoise (entre Tétéghem et Grande-Synthe) ce qui augmente fortement sa fréquentation (effet de périphérique urbain) et les conséquences sur la qualité de vie des riverains peuvent être non négligeables (qualité de l'air et nuisance sonores). L'afflux de poids-lourds supplémen-

taires ne fera qu'accentuer ces problématiques et il convient sans attendre de mobiliser les services compétents de l'État afin d'anticiper les réponses à y apporter et de les mettre en œuvre concomitamment au développement du projet CAP2020.

### ... et encourager le report modal

Par ailleurs, tous les moyens favorables à l'acheminement des containers par des modes de transports alternatifs à la route doivent être mis en œuvre. La réponse à cette problématique du report modal, relève tout à la fois des infrastructures fluviales et ferrées (existantes ou à créer) que d'une offre de services fluviaux et ferroviaires attractifs et compétitifs. De cela dépendra le report modal de la place dunkerquoise.

### Accueillir de nouveaux habitants.

Au vu des dynamiques de créations d'emplois attendues (+16000 emplois à l'horizon 2035), la question des conditions d'accueil des nouveaux salariés et de leurs familles sur le territoire se posera. Qu'il s'agisse d'aménagement (logement, transport, ...) ou de services à la population, les acteurs publics compétents doivent anticiper.

## 3- BALTIQUE OU ATLANTIQUE? UNE RÉFLEXION À APPROFONDIR...

Le projet CAP2020 est d'abord et avant tout un projet de création de terminaux dédiés aux conteneurs (répondant ainsi à l'actuelle stratégie de développement du GPMD et tablant sur une hypothèse (optimiste mais réaliste) de 2,3% du trafic conteneurs sur le range nord à l'horizon 2035). De ce point de vue, les variantes Atlantique et Baltique apportent des réponses identiques en termes de postes à quai et de capacité des terminaux. En revanche, les modalités de réalisation du bassin Baltique génèrent un surcoût significatif (140 millions d'euros) de par la nécessité de creuser au préalable un chenal d'accès. Le montant de cet investissement supplémentaire plaide donc, à priori, en faveur de l'option Atlantique.

Cependant, partant du principe que le choix de l'une ou l'autre des hypothèses peut conditionner les futurs développements du port de Dunkerque, il convient de ne pas hypothéquer la capacité du territoire à répondre à des besoins nouveaux, d'envisager d'autres usages que ceux aujourd'hui identifiés et d'imaginer que ce nouveau bassin puisse avoir, à l'avenir, d'autres usages qu'exclusivement conteneurs. Voir encart ci-contre «Un nouveau bassin pour le vrac aussi ?» Par ailleurs, les impacts sur le territoire dunkerquois (notam-

ment en matière de mobilité entre le centre et l'ouest de l'agglomération d'une part et l'est de l'agglomération d'autre part) diffèrent d'une option à l'autre.

En effet, la variante Atlantique engendre un impact plus important sur le territoire que l'option Baltique, occasionnant notamment de nouvelles contraintes dans les déplacements (individuels, collectifs ou de marchandises)

Par ailleurs, l'impact paysager de l'option Atlantique serait plus marqué que celui de l'option Baltique, davantage insérée dans l'espace portuaire et peut faire porter un risque d'enclavement des communes de l'ouest de l'agglomération dunkerquoise.

### UN NOUVEAU BASSIN POUR LE VRAC AUSSI ?

Actuellement, les vraquiers de très gros tonnage doivent être allégés au quai à pondéreux du port ouest avant de pouvoir décharger au terminal Arcelor-Mittal après avoir franchi l'écluse De-Gaulle. Cette procédure est aujourd'hui jugée satisfaisante mais elle pourrait devenir handicapante pour la compétitivité de l'aciérie dunkerquoise: En effet, le port de Gand a lancé une grande opération d'amélioration de l'accès à son port par la réalisation d'une écluse de grande dimension à Terneuzen. D'un coût de 934 millions d'euros, cette écluse permettra d'ici 4 ans aux plus gros vraquiers d'accéder à l'usine gantoise d'Arcelor-Mittal, pénalisant ainsi le site dunkerquois (l'écluse De-Gaulle ne permettant pas le passage de tels navires)

Comme l'évoquait le projet stratégique 2008-2014 du port de Dunkerque, la variante Baltique permettrait peut-être à terme, (compte tenu du positionnement du bassin Baltique), de trouver des réponses à ce problème d'approvisionnement de l'unité de production d'Arcelor-Mittal et ainsi, de garantir la compétitivité du site de Dunkerque face à celui de Gand. Comparé au coût de l'écluse de Terneuzen, le surcoût de l'option Baltique apparaît tout relatif et doit être pris en compte dans la réflexion.

## 4- CAP2020 DOIT S'INSCRIRE DANS UN SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE LA FAÇADE MARITIME DES HAUTS DE FRANCE ET DE SES GRANDS PORTS.

Après la région Hauts de France et la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD) qui ont prévu 150 millions d'euros d'investissement en 5 ans sur Boulogne et qui développent actuellement le projet Calais Port 2015 pour près de 800 millions d'euros, c'est le Grand Port Maritime de

Dunkerque qui s'apprête à engager 600 à 700 millions d'euros dans son projet CAP2020.

Une grande partie de ces investissements étant financée sur des ressources d'origine publique, il est indispensable de créer les conditions d'une réelle coordination entre les différentes autorités en charge de leur réalisation. Rien ne serait pire en effet que les stratégies mises en œuvre ne fassent pas l'objet d'un minimum de vision commune sur les activités portuaires envisagées conduisant à des risques de concurrence commerciale, là où, au contraire, seule la recherche de synergies est un gage de réussite pour un ensemble portuaire régional de premier ordre en France et sur le « Range Nord ».

Dans ce cadre, et même si les statuts et autorités portuaires diffèrent d'un port à l'autre, il faut dès à présent engager une démarche de gouvernance partagée des trois ports maritimes (Boulogne, Calais et Dunkerque) associant le port sec que constitue Eurotunnel. Cette perspective de gouvernance partagée a d'ailleurs été reprise et défendue dans le rapport parlementaire « Vandierendonck-Bignon » sur l'attractivité portuaire de la façade Nord de la France. *Voir encart ci-contre «Le rapport Vandierendonck-Bignon sur l'attractivité portuaire de la façade nord de la France»*

## 5- LE DÉBAT PUBLIC, UN MODÈLE DE CONCERTATION À PÉRENNISER

De notre point de vue, le débat public initié par la CNDP ne doit pas être conclusif et doit se poursuivre tout au long de la vie du projet.

Tant en matière d'information des habitants (évolution du projet, avancée des travaux, difficultés rencontrées, modifications de calendrier, ...) qu'en matière de concertation (suivi de la mise en œuvre des préconisations du débat public, dialogue permanent entre les différents acteurs, ...) il semble indispensable de poursuivre l'information la plus large possible et la concertation la plus approfondie possible

## CONCLUSION

**Convaincus d'une issue positive au débat public et quelle que soit l'option (Baltique ou Atlantique) retenue, nous soutenons avec détermination ce grand projet d'investissement synonyme de développement pour le territoire dunkerquois.**

Un tel projet suscite tout à la fois des espoirs et des inquiétudes et le débat public révélera des interrogations et des propositions. Nous en formulons nous-mêmes quelques-unes.

## LE RAPPORT VANDIERENDONCK - BIGNON SUR L'ATTRACTIVITÉ PORTUAIRE DE LA FAÇADE NORD DE LA FRANCE

Le rapport Vandierendonck - Bignon sur l'attractivité portuaire de la façade Nord de la France.

Commandé par le Premier ministre Manuel Valls, le rapport parlementaire Bignon-Vandierendonck, définit les ambitions de la façade maritime du Nord de la France. Parmi les 27 propositions de ce rapport, l'axe1 et ses 3 propositions nous apparaissent essentielles à relancer à l'occasion du projet CAP2020.

### Axe1: Améliorer la gouvernance portuaire de l'axe Nord

Réunir dans une même entité les 4 ports de la façade maritime de la Côte d'Opale, que sont les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne d'une part, et le «port sec» Eurotunnel d'autre part, pour qu'ils unissent leurs efforts pour promouvoir l'attractivité logistique et industrielle des Hauts-de-France.

Créer une instance de gouvernance autour de la Région et de l'Etat pour piloter une politique volontariste en faveur du développement de l'activité portuaire et logistique de la région et préparer les travaux d'une conférence régionale portuaire à instaurer.

Instaurer une conférence nationale portuaire associant les 4 conférences régionales portuaires

au-delà du débat public initié par la Commission Nationale du Débat Public.

Dans ce cadre, nous proposons la mise en place d'une structure de concertation permanente autour du projet CAP2020. Réunissant les promoteurs du projet et participants actifs au débat public cette structure assurerait un rôle de médiation entre les différents acteurs du territoire portuaire, d'animation de la concertation « post-débat public » et s'assurerait de la mise en œuvre des préconisations de la CPDP dans la réalisation du projet.

Mais ce sont autant d'occasions d'enrichir et d'expliquer davantage le projet CAP2020, ses tenants et ses aboutissants, ses enjeux et ses perspectives; autant d'occasions d'approfondir le dialogue avec les dunkerquois, les acteurs socio-économiques et associatifs du territoire, les collectivités, les services de l'Etat et, bien évidemment, le Grand Port Maritime de Dunkerque,

**Dunkerque est une grande agglomération maritime et nous pensons que CAP2020 est de nature à ouvrir un nouveau grand chapitre son histoire portuaire.**