



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017

The logo for CNTPA! ports Docks. The word 'Cntpa!' is written in a large, bold, red font with a white outline. Below it, the words 'ports Docks' are written in a smaller, red font.

Les dockers sont tournés vers l'avenir, et la CNTPA, leur syndicat, milite ardemment pour le développement de la porte maritime des Hauts-de-France. La CNTPA Dunkerque et le CNTPA - CFDT se félicitent d'être arrivés au stade du débat public CAP 2020, attendu par les dockers depuis la réforme portuaire de 2008. Ce projet vise la création de 16 000 emplois et générerait 1,8 milliard d'€ de valeur ajoutée. Le port se trouve à un tournant de son développement : il est plus que temps de lancer des investissements ambitieux. Nous avons l'opportunité de porter ce projet au plus haut du Gouvernement. Le Havre a eu Port 2000, Marseille a eu FOS 2XL. On est le 3^e port de France, c'est notre tour ! Avec Atlantique (phase 1), on arriverait à 2,8 km de quai pour viser les 2 millions d'EVP. Avec la création d'un quai VLOC de 600 m sur la Baltique, on pourrait accueillir les vraquiers nouvelle génération. Si dans les 15 à 20 ans, nous n'avons pas cette infrastructure, Rotterdam le fera à notre place. Alors, inscrivons d'ores et déjà dans les projets stratégiques de demain une réponse pour le conteneur dans un 1^{er} temps et la création, dans 2nd temps, d'un quai pour la sidérurgie.

Franck Gonsse,
Secrétaire général CNTPA

CAHIER D'ACTEUR COORDINATION NATIONALE DES TRAVAILLEURS PORTUAIRES ET ASSIMILÉS

Coordonnées : Coordination nationale des travailleurs portuaires et assimilés
20, rue l'Hermitte - BP 2081 - 59376 Dunkerque Cedex 1
Tel. : 03 28 66 30 10 - Mail : franck.gonsse@cntpa.org

DES INVESTISSEMENTS STRATÉGIQUES POUR LE PORT DE DUNKERQUE !

LA CNTPA : ACTEUR MAJEUR DE LA COLLECTIVITÉ PORTUAIRE DUNKERQUOISE

Le CNTPA - CFDT, c'est plus d'**un millier d'adhérents (métropole et DOM TOM)**. Il n'a pas une vocation "concurrentielle". Son principal objectif est de créer un **véritable dialogue social au niveau territorial, national, européen et international, de par son adhésion au syndicat CFDT, ETF-ITF** (Europe - International Transport Workers Federation).

Le syndicat est présent dans toutes les instances nationales comme l'Union nationale des industries de la manutention, l'Organisme paritaire collecteur agréé, l'Union des ports de France, le Conseil supérieur de la marine marchande. Et ce, dans l'intérêt de tous les travailleurs portuaires et assimilés.

La section CNTPA Dunkerque (ancienne CSOPMI), est depuis 1992 l'acteur majeur de la **collectivité portuaire** et le syndicat ultra majoritaire dans le port de Dunkerque. Le dialogue social est permanent entre les 4 entreprises de manutention qui travaillent en bonne intelligence avec le syndicat, la direction du port et les investisseurs privés opérant sur les terminaux.

La CNTPA Dunkerque a toujours eu **une attitude avant-gardiste** et travaille en ayant le souci constant d'avoir un coup d'avance : à titre d'exemple, elle a, 10 ans avant la réforme de 2008, négocié et créé deux opérateurs uniques en 1999 dans les vrac secs, et en 2001 dans le trafic conteneur.



Le port de Dunkerque compte 555 dockers. (© CNTPA)

25 ANS SANS GRÈVE : UN PREMIER ATOUT DE POIDS

La CNTPA Dunkerque, c'est **555 dockers**. Un effectif, stable depuis 25 ans, qui œuvre dans une paix sociale qui fait la réputation du port de Dunkerque. Avant 1992 et la grave crise de la manutention, les grèves enrayaient l'activité du port. A cette époque, une réforme de la manutention portuaire a été engagée, **les dockers de Dunkerque l'ont négocié et mis en application**. D'intermittents recrutés à la journée, ils ont été embauchés dans les entreprises de manutention. Depuis, aucune minute de grève n'a été comptée ! Un score historique et une exception dans les ports de France. Depuis, l'exercice a fait ses preuves : entre 1992 et 2017, le port a gagné 10 millions de tonnes de marchandises. Les dockers sont entrés dans une **nouvelle ère de numérisation avec l'arrivée de l'informatique embarquée, avec des outillages de plus en plus modernes**. Et cela a permis de dépasser les 550 dockers.

LES PRINCIPAUX ATOUTS DU PORT DÉFENDUS PAR LA CNTPA DUNKERQUE

La CNTPA Dunkerque met en avant trois atouts principaux :

- **La fiabilité** : 25 ans sans blocage et conflit des dockers ;
- **La compétitivité** : des rendements au chargement et déchargement des marchandises avec une efficacité de livraison à la sortie des terminaux ;
- **La fluidité** : étude systématique du circuit court et du meilleur choix pour l'acheminement des marchandises. Le port de Dunkerque peut aussi s'appuyer sur d'autres leviers facilitateurs, gages de qualité de service :
 - Les **opérateurs uniques** : commande unique pour la manutention et donc gain de temps dans la chaîne du transport ;
 - **L'autoliquidation de la TVA** : plus d'avance de trésorerie à l'importation ;
 - Services des **douanes**, nouveau **poste d'inspection vétérinaire et phytosanitaire** aux frontières ;

- Le **meilleur accès du Range Nord** - sortie du rail jusqu'au poste à quai en 1h30. (A titre d'exemple, il faut 8 h pour remonter l'Escaut et atteindre Anvers) ;
- La **capacité d'accueillir des navires "dernières générations" à fort tirant d'eau** (capacité maximale -22 m de tirant d'eau) ;
- Une **productivité reconnue par les armements** et les entreprises industrialo portuaires.

LA CNTPA DUNKERQUE ATTEND DEPUIS 2008 UN PROJET STRATÉGIQUE À LONG TERME

Pour comprendre l'impatience des dockers, il faut remonter à 2008. La réforme de 2008 portait sur quatre axes :

- Un **changement de gouvernance** décidé par l'Etat pour l'autorité portuaire ;
- La **mise en place d'un opérateur unique** de manutention ;
- Le **transfert de personnel du GPMD vers les entreprises de manutention** ;
- Un **projet stratégique**.

Le port de Dunkerque a été retenu parmi les sept grands ports maritimes de métropole. Il a donc eu l'opportunité d'avoir un véritable projet pour les 30 ans à venir. Ce n'est que 10 ans plus tard que démarre le débat public CAP 2020.

LE POSTULAT DU SYNDICAT : UNE VISION À TRÈS LONG TERME ET UNE FINALITÉ COMMUNE

Les approches sur CAP 2020 sont différentes, mais **la finalité est commune : développer le bassin d'emploi du Dunkerquois, être au rendez-vous de l'économie en étant le seul port avec Rotterdam à pouvoir accueillir les navires dernière génération**.

La CNTPA se félicite d'arriver à la concrétisation du projet stratégique du port de Dunkerque. Grâce aux études réalisées depuis 2008, sous la responsabilité des différents présidents du directoire de GPMD : Martine Bonny, puis Christine Cabau et aujourd'hui Stéphane Raison.

La CNTPA **approuve la proposition des projets de développement du GPMD** et a bien analysé les deux solutions :

- Un projet orienté full conteneur, appelé **bassin de l'Atlantique et/ou**
- Un projet de terminal multi-activités qui répond à l'industrie et aux conteneurs : le **bassin de la Baltique**.

Le syndicat des dockers a basé sa réflexion et son analyse sur l'histoire même du port. Et notamment sur l'inauguration de l'écluse De-Gaulle en 1972 par Jacques Chaban-Delmas, premier ministre, le **3 mars 1972**. Trois ans plus

tard, en 1975, c'est le port-ouest qui était inauguré. Et les premiers navires pétroliers de plus de 300 000 T rentraient dans les eaux profondes du port-ouest. Une anticipation à **long terme** qui a payé, puisqu'aujourd'hui, le port-ouest accueille des porte-conteneurs dernière génération de 396 m, et les Capesize (Dunkirk Max) de 289 m de long et 45 m de largeur (soit 175 000 T).

Le syndicat souhaite **avoir la même réflexion pour pouvoir accueillir d'ici 15 à 20 ans**, dans le(s) futur(s) bassin(s), les navires dernière génération, que ce soit les porte-conteneurs (400 m de long, 60 m de large, 16,50 m de tirant d'eau, 22 000 EVP) et les vraquiers de type VLOC (Very Large Ore Carrier, minéralier de très grande capacité) de plus de 400 000 T avec 22 m de tirant d'eau. Des modèles actuellement en cours de construction.

Un projet stratégique a pour vocation d'assurer une longueur d'avance sur ses concurrents, que ce soit en termes de linéaires de quai, de surfaces et d'entrepôts logistiques, mais il doit aussi **répondre à des besoins réels et à venir dans les vracs**.

LA POLYACTIVITÉ, LA RICHESSE DU PORT DE DUNKERQUE

L'équilibre économique et social de Dunkerque passe par 4 activités historiques :

- le vrac solide (31,69 %)
- le vrac liquide (29,55 %)
- les produits divers (22,48 %)
- les conteneurs (16,27 %)

Actuellement, les industries investissent pour améliorer, moderniser leur outil de travail, ou pour créer des nouvelles unités qui se rajoutent à l'offre existante. Preuve que **dans la stratégie de développement, il nous faut pour CAP 2020 un bassin répondant aux besoins de l'industrie**. Une façon de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier et d'atténuer les éventuels soubresauts économiques d'une des branches. Le choix final doit prendre en compte ce principe d'équilibre. **La stabilité de nos emplois et de notre économie en dépend**. Nous le vivons encore plus depuis 2008 (crise économique des subprimes).

RÉPONDRE AUX ATTENTES DES CLIENTS : UN IMPÉRATIF

Le but de CAP 2020 est de **répondre aux attentes des clients et, d'occuper une position favorable dans le contexte économique concurrentiel** au niveau des ports européens.



Avec le bassin de la Baltique, Dunkerque pourrait accueillir des VLOC (Very Large Ore Carrier, vraquiers de dernière génération) dans quelques années.

Le retard pris au niveau des investissements profite aux ports voisins. Anvers a inauguré, en juin 2016, l'écluse de Kieldrecht, la plus grande du monde, afin d'accueillir les bateaux de dernières générations. La CNTPA rappelle que le port de Dunkerque, c'est **30 000 emplois**, et 3,8 milliards d'€ de valeur ajoutée. Contre 200 000 emplois et 20 milliards de valeur ajoutée pour Anvers.

On le martèle, le **port de Dunkerque a une vocation industrielo-portuaire**. Depuis l'implantation d'Usinor, il a prospéré grâce au développement industriel, lequel crée de l'emploi et de la richesse. Le port accueille des industries puissantes : ArcelorMittal, Dunkerque GNL, Polimeri, Dillinger, etc. Avec le développement du conteneur, et le terminal méthanier (qui doit engendrer une augmentation du tonnage annuel total de 8% environ dans la catégorie vrac liquide, compensant en partie la perte des hydrocarbures), **le port doit maintenir l'équilibre de ces activités**.

Du fait du contexte économique et de l'évolution de la sidérurgie en France et en Europe ne subsistent dans l'Hexagone que deux grands sites sidérurgiques : Marseille-Fos et Dunkerque qui a récemment procédé à la rénovation de ses hauts-fourneaux et produit un acier de haute qualité. Malgré la très vive concurrence sur le Range Nord, grâce à ses capacités d'accueil, à la qualité de ses opérations de déchargement et à sa réactivité, nous répondons pour l'instant aux attentes de l'unité d'ArcelorMittal. Mais qu'en sera-t-il demain ? Pour rappel, **Dunkerque est le premier port d'importation de charbon et de minerais**.

Avoir le souci de répondre aux attentes de tous les clients du port est une constante qu'il faut avoir à l'esprit lors du choix.



Ce sont les investissements réalisés dans les années 1976 qui permettent au port ouest de frôler les 400 000 EVP en 2017. (© CNTPA)

Les partenaires sociaux s'efforcent de proposer aux clients du "cousu main" et de travailler "à la carte" pour toujours être dans un esprit de les satisfaire et d'anticiper leurs besoins.

POURQUOI NOUS NOUS ORIENTONS PRIORITAIREMENT VERS LE BASSIN BALTIQUE ?

Industrie : Baltique répond - ce qui est logique est nécessaire - aux attentes de l'activité croissante des conteneurs, mais **c'est le seul qui tienne compte des besoins de l'industrie et des vracs. Atlantique ne répond pas à l'avenir de la sidérurgie !**

VLOC : Ce n'est que dans 15 à 20 ans que nous allons voir arriver les VLOC (vraquiers de dernière génération). Avec Baltique, nous pourrions les accueillir, et installer des bandes transporteuses connectées à l'usine. Ce qui est impossible avec **le projet Atlantique.**

CONCLUSION

Le projet CAP 2020 est l'avenir du port de Dunkerque. C'est, comme l'a rappelé le préfet du Nord, Michel Lalande, un projet économique exceptionnel et une source de développement important pour la Région. La CNTPA Dunkerque, reconnaît qu'il faut **analyser la rentabilité des investissements**, mais les critères de décision ne doivent pas être uniquement basés sur une rentabilité.

Un projet stratégique a pour vocation **d'avoir une longueur d'avance sur ses concurrents, et engage une prise de risque.** Il doit répondre aux besoins des clients et permettre **d'occuper une position favorable dans le contexte économique de concurrence** entre les ports. Comme nous l'avons rappelé, le port ouest a été inauguré en 1976, ce n'est qu'en

Rapport prix/service : Baltique **répond le mieux aux activités actuelles et futures du port.** D'autant que la présentation de son coût nous questionne. On aurait tendance à penser que Baltique coûte moins cher, puisque deux côtés du bassin seront exploités. Alors que le bassin Atlantique ne sera exploité que sur la partie Est. Ne doit-on pas calculer, comme une maison, le prix au m² pour avoir une idée du meilleur investissement à faire ?

Emploi : Baltique, c'est **garantir la pérennité des 10 000 emplois** générés par l'activité d'ArcelorMittal et la sidérurgie. **Le but est de développer nos emplois d'ouvriers dockers et de travailleurs portuaires et assimilés, cela va au-delà des 200 dockers travaillant dans le secteur. Par ricochet, tout le Dunkerquois est concerné.**

Environnement et société : Baltique est éloigné des zones habitées, il n'impacte pas la circulation et n'enclave ni Loon-Plage, ni Gravelines. Au cœur du tissu industriel, **c'est le meilleur projet environnemental et sociétal !**

COMMENT FINANCER BALTIQUE ?

La question du financement peut trouver sa solution dans un versement annuel de l'Etat de nos dividendes (5 à 7 millions d'€) sur les comptes de la Caisse des dépôts et consignations, sur 10 à 20 ans. L'écart de 113 millions d'€ d'argent public sur les deux projets serait comblé. Cela nous permettra de creuser le bassin Baltique et combler les 113 millions d'€ qui manquent pour démarrer la première phase de ce projet. Cette manne permettra d'anticiper et de phaser le projet sur plusieurs années.

2016 que le retour sur investissement paye avec un trafic proche de 400 000 EVP. Il faut se développer dans un **esprit visionnaire**, assumer un **choix d'avenir** et structurant. CAP 2020 va susciter l'intérêt des investisseurs et avoir une résonance nationale et internationale. Il est une chance pour le port, pour le Dunkerquois et les Hauts-de-France. **La CNTPA veut un vrai projet sociétal pour le troisième port de France, pour les travailleurs dunkerquois ainsi que ses entreprises. Elle n'est pas contre le projet Atlantique, elle lui préfère simplement la variante Baltique.** Si toutefois l'option qui a notre faveur n'est pas retenue, nous validons la première phase Atlantique **et demandons au GPMD d'inscrire au projet stratégique 2019-2022 le creusement de la Baltique.**