

# DUNKERQUE ÉOLIEN EN MER

14 SEPTEMBRE > 20 DÉCEMBRE 2020

cndp Commission nationale  
du débat public



## UNION MARITIME ET COMMERCIALE

Fondée le 14 Janvier 1901, l'Union Maritime et Commerciale de Dunkerque regroupe l'ensemble des familles de métiers possédant une activité en relation avec le Port :

Association des consignataires et agents maritimes (ACAM), Association des Transitaires des Hauts de France (ATHF), Syndicat professionnel des entrepreneurs maritimes de manutention (SPEM), Syndicat de l'Armement français, Association des entreprises de Services. Plus récemment, le Groupement des Industriels Importateurs de Pondéreux (GIIP, dont fait partie ArcelorMittal) s'est affilié à notre Union, ainsi que les Transporteurs routiers locaux. Notre but principal est de défendre les intérêts généraux des activités de notre Port pour maintenir, et surtout développer le trafic maritime.

En termes de chiffres, l'UMC regroupe 77 membres appartenant à 64 entreprises représentant environ 1750 salariés. Les adhérents du GIIP qui représentent à eux seuls plus de 5 000 emplois ne sont pas inclus dans ce chiffre.

Contact : 44 rue du Leughenaer –  
59140 Dunkerque - [umc@umcdk.com](mailto:umc@umcdk.com)

CAHIER D'ACTEUR N°7 - NOVEMBRE 2020

## CAHIER D'ACTEUR

### CONTEXTE

L'UMC ne peut qu'adhérer à la politique de transition énergétique visant à favoriser les technologies sobres en carbone et les énergies dites renouvelables.

C'est d'ailleurs ainsi que plusieurs de ses adhérents s'inscrivent résolument dans cette démarche environnementale, entre autres :

- En offrant aux navires des énergies propres évitant les émissions polluantes : navires propulsés au GNL (CMA CGM par exemple),
- En utilisant l'électrification des quais mise en place par le Port,
- En offrant des capacités de stockage à haute qualité environnementale,
- En utilisant les modes alternatifs de transport (fluvial et ferroviaire),
- En participant à la "transition juste" ("Green Deal") par la décarbonation (industriels du GIIP, ArcelorMittal en particulier).
- En favorisant la dématérialisation (mise en œuvre et utilisation de process informatiques tels que le Cargo Community System / CCS).

Dans ce contexte, l'éolien offshore – et notamment celui avec des fondations posées sur les fonds marins - s'est confirmé comme une technologie mature à même de participer significativement à la production propre d'énergie.

En témoignent d'ailleurs les nombreux parcs construits à l'étranger et les très importants projets en cours de réalisation.

En cela, nos voisins maritimes belges, néerlandais, et allemands ont d'ailleurs pris une sérieuse longueur d'avance, que la France s'efforce maintenant de combler.

## L'EXISTANT SUR LA FACADE ATLANTIQUE – MER DU NORD

Sur le plan national, plusieurs usines dédiées à l'éolien offshore existent en abords des champs qu'elles fournissent.

C'est le cas de l'usine General Electric de Montoir de Bretagne, de Cherbourg, des Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire (pour la sous-station électrique), de Siemens-Gamesa au Havre, par rapport aux parcs et projets de Dieppe-Le Tréport, Fécamp, Courseulles sur mer, Saint Briec, Saint-Nazaire et Yeu-Noirmoutier.

Quant à nos voisins de la Mer du Nord, plusieurs de ces fournisseurs et autres n'appartenant pas à la sphère territoriale locale dunkerquoise sont intervenus pour leurs installations éoliennes au large d'Ostende, de Zeebrugge, à Anvers, et en Mer du Nord pour la Belgique, pour les Pays-Bas, ces derniers ayant a fortiori prévu un terminal dédié à l'éolien offshore, et pour l'Allemagne (qui dispose également d'éolien en mer Baltique).



### UNE DUALITE QUI POSE QUESTION

Si l'UMC ne peut que se satisfaire de la pertinence du projet EMD au large de Dunkerque et dont les caractéristiques techniques correspondent aux attentes de pouvoir bénéficier d'une électricité d'origine vertueuse, elle émet cependant quelques réserves quant aux retombées économiques en termes d'apport d'activité et d'emplois pour ses Membres. Interrogation à laquelle elle souhaiterait que certaines garanties lui soient apportées.

Seule la base de maintenance, clairement identifiée comme positionnée sur le domaine portuaire de Dunkerque, apparaît source d'activité et d'emplois directs et pérennes possiblement locaux (50 personnes à l'horizon 2027).

Concernant la fabrication, l'acheminement, le montage des composants, aucune confirmation n'est donnée quant à une utilisation de ressources locales.

Le constat fait précédemment sur les implantations de la façade Atlantique – Mer du Nord conduit à penser que ces activités sont très fortement susceptibles d'être menées par des prestataires n'appartenant pas au territoire dunkerquois, donc sans valeur ajoutée pour les Professionnels de notre place.

La logistique principale pourrait être assurée par des "navires grues", voire même des "navires usines" pour des prestations plus complètes quant à l'amenée des composants et leur montage.

De même, la maintenance ne requiert pas nécessairement une logistique ancrée avec ses moyens nautiques dans le port de Dunkerque.

La proximité étrangère d'autres faiseurs déjà expérimentés dans ce domaine est de nature à soulever des doutes.



## UN SCHEMA PERFECTIBLE

Dunkerque ne se trouve malheureusement pas dans une configuration de type "Le Havre" ou "St Nazaire", permettant de bénéficier à la fois de la valeur ajoutée sur les composants et les services en proximité immédiate.

Par rapport au projet dunkerquois, les Professionnels représentés par l'UMC perçoivent mal leur interaction, si ce n'est potentiellement que sur une petite séquence de ce projet.

Il est certes apprécié les efforts mentionnés par le maître d'ouvrage pour favoriser au mieux l'intégration de compétences territoriales (sensibilisations, mises en relation) sans néanmoins garantir de "préférence locale".

Des confirmations en ce sens seraient bienvenues pour parfaire l'adhésion acquise des Professionnels de l'UMC sur les autres arguments bien compris du projet.