

CONCERTATION PRÉALABLE DU PROJET D'IMPLANTATION DE 2 NOUVELLES GIGAFACTORIES VERKOR AU SEIN D'UNE NOUVELLE ZONE GRANDES INDUSTRIES (ZGI3) AU GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Contribution du CNTPA – CFDT

**Syndicat des dockers de DUNKERQUE
et des travailleurs portuaires
et assimilés**

Qui sommes-nous ?

La section CNTPA Dunkerque du syndicat CNTPA - CFDT (ancienne CSOPMI créée en 1992), est, depuis 32 ans, un acteur majeur du paysage portuaire, économique et industrielle de la région dunkerquoise et plus globalement, de la Région Hauts-de-France. Le dialogue social est notre marque de fabrique, la fiabilité notre atout au service de notre territoire.

Contact : Franck GONSSE (Secrétaire Général CNTPA Dunkerque)

Mail : franck.gonsse@cntpa.org

CNTPA Dunkerque

20, rue l'Hermitte

59 140 Dunkerque

Tel. : 03 28 66 30 10

cntpa@cntpa.org www.cntpa.org

La CNTPA étudie toujours avec objectivité les différents projets qui vont dans le sens du développement du port de Dunkerque et du tissu économique de la Région. A ce titre, nous donnons notre avis sur les projets qui concernent les dockers et travailleurs portuaires et assimilés, de manière directe ou indirecte, et donc qui concerne le port, le territoire et l'emploi.

Le projet de 2^e et 3^e unités de Verkor est une bonne nouvelle dans l'économie de la voiture électrique qui se développe sur notre territoire, mais également à l'échelle régionale depuis l'implantation de ACC à Douvrin, Envision à Douai, puis Verkor, ProLogium et Orano XTC à Dunkerque. Ces implantations sont la base qui attire toute une économie et un écosystème tournant autour de la voiture électrique.

La CNTPA soutient le projet de Verkor pour 5 raisons :

1) Car il accompagne la dynamique économique de la mobilité électrique

Avec l'arrivée de Verkor 1, ProLogium, d'Orano XTC, de CEVA Logistics (stockage de voitures électriques), de Suez, et du logisticien PSA BPD, la Région Hauts-de-France voit s'implanter une vallée de la batterie : construction de voitures électriques, construction de composants, construction de batteries, stockage de voitures électriques, recyclage de batteries, stockage de batteries, etc.

Tous ces projets s'appuient sur un territoire industriel historique à la qualité de main-d'œuvre reconnue. Dunkerque devient le port naturel et principal de cette vallée. Si Dunkerque a été choisi par CEVA Logistics, c'est justement car le port est désormais reconnu comme la porte d'entrée de la vallée de la batterie française. Mieux, cette entreprise avance l'argument que Dunkerque est le seul port d'Europe à proposer un écosystème autour de la mobilité électrique.

L'annonce de l'arrivée du projet de recyclage de Suez complète la boucle. Cela concourt à conforter la vallée de la batterie, et ceci dans un circuit court vertueux, depuis la fabrication jusqu'au recyclage.

Enfin, les acteurs logistiques implantés à Dunkerque soutiennent également la structuration et la consolidation de la filière. PSA BPD a par exemple inauguré en juin 2023 un entrepôt de 22 000 m² sur la zone DLI pour répondre à la demande croissante de l'industrie de la batterie.

2) Car il s'inscrit pleinement dans une politique de soutien aux projets de décarbonation

La Communauté Urbaine de Dunkerque a fait de l'économie bas carbone son cheval de bataille. L'ambition du Dunkerquois étant de devenir le territoire clé de la décarbonation de l'industrie et de la mobilité électrique en France. Cette ambition est partagée par tous les acteurs locaux (politiques, institutionnels, industriels et portuaires) du territoire et de la Région. Avec ces infrastructures déjà existantes et les nombreux projets annoncés, la décarbonation de l'industrie française passera par Dunkerque, même si la décarbonation n'a pas été sans conséquences d'un point de vue social. La perte du charbon énergétique a coûté à la manutention portuaire dans les vracs (charbon), mais la décarbonation avec tous les emplois annoncés et les matières qui transiteront par le port, doit et devra rééquilibrer les pertes de certains emplois.

L'extension de Verkor s'inscrit donc bien dans le projet global de décarbonation porté par la CUD, la décarbonation du secteur des transports étant par ailleurs l'un des défis majeurs en Europe et dans le monde.

3) Car il s'appuie sur tout l'écosystème du 3^e port de France

En quelques années, les annonces d'implantations sur notre territoire portuaire se sont multipliées à une vitesse grand « V ». Preuve en est de l'attrait des investisseurs qui ont choisi le territoire du 3^e port de France :

- Pour ses 32 années de fiabilité sociale.
- Pour sa capacité à proposer des solutions clef en main grâce à son foncier disponible.
- Pour ses services reliés aux activités maritimes, portuaires et logistiques de qualité.

Le 9 avril 2025, le port de Dunkerque a, pour la 6^e année consécutive, confirmé sa place de leader à la suite de l'étude barométrique dédiée à la perception des chargeurs sur le transport maritime. Dunkerque reste en tête des places portuaires françaises. Avec 88 % en 2022, 94 % en 2023, 92% en 2024, le port continue de progresser pour atteindre 95 % des chargeurs satisfaits ou très satisfaits.

Verkor pourra profiter de cet écosystème local, et notamment de la création de nouvelles dessertes routières et ferroviaires, de l'accès à l'eau industrielle, l'accès à l'électricité (proximité immédiate avec la centrale).

Verkor pourra également s'appuyer sur le port pour se développer, partager une expertise commune et, pourquoi pas, mutualiser les moyens logistiques, notamment pour ce qui est de l'import de matières premières et de l'export des produits finis.

Il y a une logique industrielle de circuit court lorsque l'entreprise est très proche du bassin de CAP 2020. Et ça sera le cas avec la ZGI 3. Être très proche de la zone de déchargement portuaire favorise le circuit court et la réduction de l'empreinte carbone. Nous nous attendons donc à ce que les matières premières de Verkor arrivent en import, au port-ouest, d'où pourraient partir les produits finis ou semi-finis en export.

4) Car il est pourvoyeur d'emplois

A la suite des annonces de la vingtaine d'implantations, le chiffre de 20 000 emplois a été avancé par la CUD, 30 000 emplois si on compte tous les emplois directs, indirects et induits.

Le calcul des emplois indirects dont la chaîne maritime et portuaire pourrait bénéficier avec toutes ces nouvelles implantations est estimé à 12 000. Et parmi eux, des emplois dockers, mais également des emplois sur l'ensemble de la chaîne portuaire (lamanes, pilotes, remorqueurs, etc.) Il faut garder en tête ce chiffre : 1 000 conteneurs, c'est 6 emplois directs, indirects et induits.

La vallée de la batterie dunkerquoise d'ici 2030, c'est un total annoncé de 6 700 emplois directs : 3 000 chez ProLogium, 1 700 pour Orano / XTC, 1 200 pour Verkor 1 auxquels s'ajouteraient les 2 400 emplois de Verkor 2 et Verkor 3.

La défense et le développement de l'emploi docker, mais pas uniquement, restent les objectifs de notre syndicat. Aussi, nous sommes favorables à cette implantation car elle bénéficiera au tissu économique local et générera de l'emploi, notamment dans le transport multimodal (route, rail, voie fluviale). Nous veillerons aux emplois que ces futures activités produiront.

5) Car il trouve sa place dans un écosystème énergétique performant

Depuis l'implantation de la centrale de Gravelines, toutes les entreprises qui choisissent Dunkerque savent qu'elles peuvent compter sur un écosystème énergétique performant. L'énergie disponible localement est décarbonée ou à faible teneur en CO2 et à un coût compétitif, et ce grâce à la présence d'une centrale nucléaire de 5 400 MW (la plus grande centrale d'Europe occidentale). C'est déjà vrai avec la centrale de Gravelines, ça le sera encore avec le projet d'EPR 2. Projet que nous avons défendu à travers un cahier d'acteur remis en décembre 2024, car il bénéficiera au territoire industrialo-portuaire où nous avons la chance de voir s'implanter des nouveaux projets d'ampleur, comme Verkor.

La CNTPA émet toutefois 3 points de vigilance :

1) L'aménagement des axes routiers qui dessert la zone

Avec le développement des sites industriels dans la zone portuaire, il faudra être très vigilant sur le maintien d'une accessibilité aisée du port. Jusqu'à présent, le transit time du port de Dunkerque était plutôt bon et était d'ailleurs un argument et un élément qualitatif de satisfaction pour les chargeurs. Rater le coche de la fluidité, notamment concernant le trafic routier, pourrait nuire à l'image du port et décourager les chargeurs de passer par Dunkerque.

2) S'appuyer au maximum sur les capacités multimodales de notre port

La localisation de l'usine sur le GPMD permet à Verkor de bénéficier de l'arrivée par voie maritime d'une partie de ses équipements industriels, puis, en exploitation, d'une partie de ses intrants, voire, à terme, de pouvoir exporter ses produits.

Les matières premières qui seront utilisées par Verkor arriveront-elles par la route ? Par la voie maritime ? Si c'est par la route, il faudra être vigilant pour assurer une fluidité et éviter une congestion de l'entrée du port maritime et notamment le secteur ouest. Il serait bon d'intégrer au projet le développement du multimodal et trouver des alternatives à la route. Dunkerque est un port multimodal, nous pouvons limiter les camions qui vont se multiplier en même temps que les projets industriels, en passant par la voie fluviale ou par le rail.

3) La sécurité aux abords de l'usine

La proximité avec le centre nucléaire de production d'électricité de Gravelines et d'autres site SEVESO seuil haut appelle une vigilance extrême. Le classement SEVESO seuil haut implique des obligations dont nous savons qu'elles seront au cœur des préoccupations du projet.

Conclusion

Alors que Verkor 1 doit livrer ses premières batteries d'ici la fin de l'année, nous sommes, vous l'aurez bien compris, favorable au projet d'implantation de deux nouvelles unités. Ce qui permettrait à Verkor de passer de 16 GWh à 56 GWh.

C'est un soutien inconditionnel que nous apportons à la batterie française, à l'heure où notre savoir-faire peut être remplacé par des produits chinois ou autre. Choisissons de soutenir des produits français qui soutiennent notre économie.

Nous avons la chance de pouvoir implanter des nouveaux projets d'ampleur. Ne nous privons pas d'emplois assurés pour de nombreuses années à venir et pour la souveraineté de notre pays en matière de nouvelles technologies. En espérant que tout ce souffle autour de la voiture électrique ne retombe pas, au regard de l'actualité qui ébranle la filière et de la frilosité des consommateurs à l'égard de cette nouvelle technologie.