

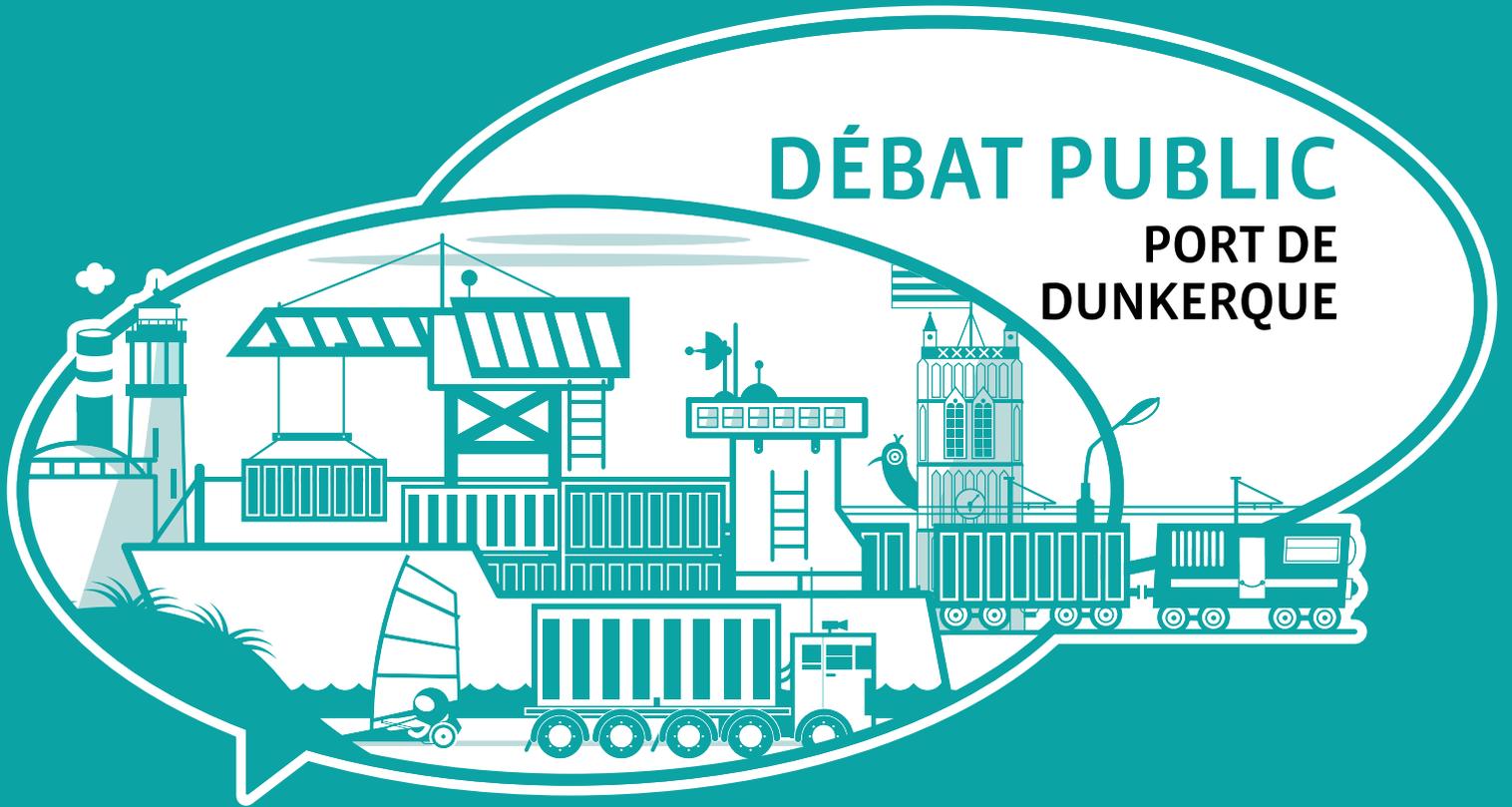
cndp

Commission nationale
du débat public

Vous donner la parole
et la faire entendre.

DÉBAT PUBLIC

PORT DE
DUNKERQUE



COMPTE RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

22 FÉVRIER 2018

**Ce document est établi
par le Président et les membres de la Commission
particulière du débat public**

Jacques ARCHIMBAUD,
Président



Marie-Claire EUSTACHE



Isabelle HAREL-DUTIROU



Jérôme LAURENT



Philippe MARLAND



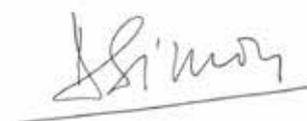
Jim SCHEERS



Barbara SERRANO



Dominique SIMON



Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat
sur le site internet de la Commission nationale du débat public.

<https://portdedunkerque.debatpublic.fr>
www.debatpublic.fr

Directeur de publication : Jacques Archimbaud
Rédaction : Jacques Archimbaud, Marie-Claire Eustache, Isabelle Harel-Dutirou, Jérôme Laurent,
Barbara Serrano, Philippe Marland, Jim Scheers, Dominique Simon
Conception et impression : www.happyday.fr • Photographies : ©CPDP sauf mentions particulières

LE MAÎTRE D'OUVRAGE



Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) est un établissement public de l'Etat.

Sa gouvernance comprend :

- Un directoire qui dirige et gère l'établissement
- Un conseil de surveillance qui arrête les orientations stratégiques
- Un conseil de développement, consulté sur la stratégie du port
- Un comité d'audit qui assure le contrôle de l'activité du GPMD

3^{ème} port français et 9^{ème} port de la rangée Nord en terme de trafic global

PRÉSENTATION DU PROJET

- Création d'un nouveau bassin au port Ouest de Dunkerque
- **2000 mètres** de quais et terre-pleins supplémentaires
- **350 hectares** de zones logistiques complémentaires, dont 170 hectares d'entrepôts
- **2 phases** de travaux (2 postes à quai par phase, fin de la première phase envisagée en 2024 et de la seconde en 2032)
- **1 solution** (Atlantique) / **1 variante** (Baltique)



Objectifs :

- pouvoir accueillir simultanément 4 grands navires porte-conteneurs en plus au port Ouest
- traiter les volumes supplémentaires des conteneurs



Financements :

▪ Coûts prévisionnels:

- Baltique : **829 M€**
- Atlantique : **689 M€**
- Autofinancement : **70%**
- Subventions (Etat, Région, Europe, Département, CUD) : **30%**





Vue aérienne du projet dans le territoire fournie par le GPMD et imprimée sur une bache (5m x 3m) utilisée lors des débats mobiles ©GPMD

Bénéfices annoncés :

- **16 000 emplois** directs et indirects
- **1,8 milliard d'euros** de valeur ajoutée pour l'économie régionale





QUELQUES CHIFFRES CLÉS

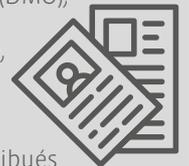
- + de 2 200** participants aux 71 rencontres publiques
- 1** journée préparatoire
- 4** grandes réunions publiques
- 9** focus groupes
- 25** débats mobiles
- 21** auditions d'experts
- 1** rendez-vous du débat
- 1** débat à l'université
- 5** conférences-débats dans les collectivités locales et en entreprise
- 3** initiatives auprès des jeunes
- 1** atelier de clôture
- + de 2 500** conversations* avec des citoyens lors des débats mobiles
- 1 242** questionnaires renseignés

- 5 949** visiteurs différents sur le site Internet
- 200** avis sur la plateforme participative
- 100** questions posées sur le site
- 253** abonnés Facebook et **201** followers sur Twitter
- 54** cahiers d'acteurs et **14** contributions



COMMUNICATION

- 49** références presse (journaux, radio, télévision locale)
- 3 000** dossiers du maître d'ouvrage (DMO),
- 4 600** synthèses du DMO,
- 20 000** dépliants,
- et **3 000** journaux du débat distribués



DATES REPÈRES



17 octobre 2016

Saisine de la CNDP par le GPMD, maître d'ouvrage du projet



7 décembre 2016

Décision d'organiser un débat public et de confier son animation à une commission particulière



4 janvier 2017

Jacques ARCHIMBAUD, vice-président de la CNDP, est désigné président de la commission particulière du débat public

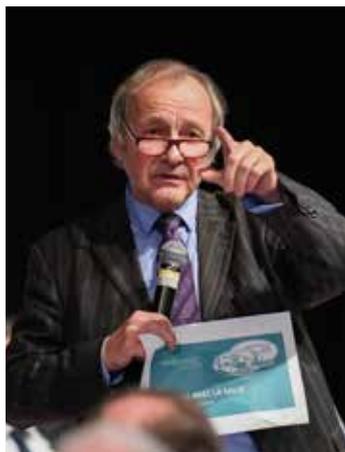


5 avril 2017

Désignation des membres de la CPDP

* N'ont été comptés que les échanges ayant duré au moins 3 minutes

LES MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT



Jacques ARCHIMBAUD,
Président



Marie-Claire EUSTACHE



Isabelle HAREL-DUTIROU



Jérôme LAURENT



Philippe MARLAND



Jim SCHEERS



Barbara SERRANO



Dominique SIMON



26 juillet

Validation du dossier du maître d'ouvrage en plénière de la CNDP



18 septembre
au 22 décembre 2017

Débat public



22 février 2018

Publication du compte-rendu de la CDPD et du bilan du Président de la CNDP



Délai de 3 mois

Décision du maître d'ouvrage



2018-2020

Enquête publique si le maître d'ouvrage poursuit le projet

DATE	TYPE D'ÉVÉNEMENT	HEURE	LIEU	
SEPTEMBRE	mardi 19	Journée préparatoire	9h - 17h30	<i>Escale - Dunkerque</i>
	jeudi 28	Réunion publique d'ouverture	18h30 - 21h30	<i>CCI Littoral Hauts-de-France, Dunkerque</i>
OCTOBRE	lundi 2	Focus groupe acteurs portuaires	10h - 12h	<i>Union Maritime Commerciale, Dunkerque</i>
	jeudi 12	Débat mobile	matin	<i>Marché, Grande-Synthe</i>
	vendredi 13	Débat mobile	après-midi	<i>Centre commercial Marine, Dunkerque</i>
	samedi 14	Débat mobile	matin	<i>Marché, Dunkerque</i>
	samedi 14	Débat mobile	après-midi	<i>Auchan, Grande-Synthe</i>
	dimanche 15	Débat mobile	matin	<i>Marché, Dunkerque Rosendaël</i>
	dimanche 15	Débat mobile	après-midi	<i>Malo-les-Bains</i>
	lundi 16	Débat mobile	après-midi	<i>Auchan, Grande-Synthe</i>
	mardi 17	Réunion publique	18h30 - 21h30	<i>L'Atrium, Grande-Synthe</i>
	jeudi 19	Focus groupe entreprises de l'hinterland	17h - 19h	<i>CCI Hauts-de-France, Lille</i>
	vendredi 20	Focus groupe industries du port (CCI)	11h30 - 14h	<i>CCI Littoral Hauts-de-France, Dunkerque</i>
	vendredi 20	Focus groupe syndicats de salariés	18h - 20h	<i>Boutique du Débat, Dunkerque</i>
	Semaine du 23 octobre et le 7/11	21 auditions d'experts	toute la journée	<i>Boutique du Débat, Dunkerque</i>
	mardi 24	Focus groupe associations protection de l'environnement	18h - 20h	<i>Maison de l'environnement, Dunkerque</i>
	jeudi 26	Rendez-vous du débat - Port et Histoire	18h30 - 20h30	<i>Musée portuaire, Dunkerque</i>
	vendredi 27	Débat mouvant	14h - 16h	<i>Université du Littoral Côte d'Opale, Dunkerque</i>
	samedi 28	Débat mobile	matin	<i>Marché, Dunkerque</i>
	samedi 28	Débat mobile	après-midi	<i>Centre commercial Marine, Dunkerque</i>
dimanche 29	Débat mobile	matin et après-midi	<i>Salon du vin et de la bière, le Kursaal, Dunerque</i>	

DATE	TYPE D'ÉVÈNEMENT	HEURE	LIEU	
NOVEMBRE	mardi 7	Focus groupe entreprises du Dunkerquois	8h - 10h	CCI Littoral Hauts-de-France, Dunkerque
	jeudi 9	Focus groupe acteurs du numérique	12h - 14h	Dunkerque Promotion, Dunkerque
	samedi 11	Débat mobile	matin et après-midi	Expo Nord France, Sportica, Gravelines
	dimanche 12	Débat mobile	matin et après-midi	Marché, Loon-Plage
	lundi 13	Débat mobile	matin	Marché, Bergues
	lundi 13	Débat avec les étudiants	14h - 16h	Université du Littoral Côte d'Opale, Dunkerque
	mardi 14	Débat mobile	matin	Marché, Malo-les-Bains
	mercredi 15	Réunion publique	18h30 - 21h30	Salle Coluche, Loon-Plage
	mardi 21	Séminaire emploi et formation - 1 ^{ère} séance	14h - 17h30	Boutique du Débat, Dunkerque
	jeudi 23	Focus groupe associations usagers de la mer et du littoral	18h30 - 20h30	Maison de la vie associative, Dunkerque
	mardi 28	Séminaire emploi et formation - 2 ^{ème} séance	14h - 17h30	Boutique du Débat, Dunkerque
DÉCEMBRE	mardi 5	Débat mobile	9h - 12h	Marché, Bourbourg
	mardi 5	Visite du port	après-midi	Terminal des Flandres, Loon-Plage
	mercredi 6	Débat mobile	après-midi	Marché, Grand-Fort-Philippe
	jeudi 7	Débat mobile	9h - 12h	TER Dunkerque-Lille puis Lille-Dunkerque
	jeudi 7	Débat mobile	15h30 - 19h	Gare SNCF, Dunkerque
	vendredi 8	Débat mobile	14h - 18h	Salon de l'Étudiant, le Kursaal, Dunkerque
	vendredi 8	Focus groupe agriculteurs du Dunkerquois	15h - 17h	Maison des associations, Loon-Plage
	samedi 9	Débat mobile	9h - 12h	Marché, Cappelle la Grande
	samedi 9	Débat mobile	16h - 20h	Marché de Noël, Gravelines
	lundi 11	Rendez-vous du débat - Port et Ville	18h30 - 20h30 Annulé	Halles aux sucres, Dunkerque
	mercredi 13	Atelier circulation routière	18h - 20h	Boutique du Débat, Dunkerque
	jeudi 14	Réunion publique	18h30 - 21h30	Sportica, Gravelines
	lundi 18	Débat	14h - 16h	Mission locale des Rives de l'Aa et de la Colme, Gravelines
mardi 19	Atelier de clôture	18h - 21h	L'Escale, Dunkerque	

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	4	D. LA MOBILISATION DES ACTEURS	32
QUELQUES CHIFFRES CLÉS	6	1. Des élus locaux invitant la population à participer	32
LE CALENDRIER DU DÉBAT	8	2. Une mobilisation particulièrement forte de la communauté portuaire locale	33
01 DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC	13	3. Une participation plus discrète de l'Etat, de la Région et du Département	33
A. INTRODUCTION	14	4. Des syndicats de salariés actifs, des associations sur la réserve	33
1. Un virage stratégique dans un contexte socio-économique difficile	14	02 CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS	35
2. Une idée ancienne, un projet mal identifié par la population	14	A. UN DÉBAT STRATÉGIQUE À APPROFONDIR	36
3. Un maître d'ouvrage qui s'est bien impliqué dans un débat d'une ampleur nouvelle pour lui	16	1. Commerce international et marché du conteneur	37
B. ORGANISATION DU DÉBAT	17	a. Un choix stratégique largement soutenu	37
1. Installation de la commission	17	b. Des oppositions	38
2. Rédaction du dossier par le maître d'ouvrage	18	2. Les relations entre les ports français	40
3. Entretiens préalables et journée préparatoire	18	3. La stratégie du port de Dunkerque et la reconquête de l'hinterland	43
4. Une communication grand public	19	a. Des questions sur les dimensions du projet	43
5. Couverture presse	19	b. Des doutes sur la priorité qu'il est prévu d'accorder à l'accueil des plus gros porte-conteneurs	45
6. Des méthodes et des règles du jeu plutôt consensuelles	20	c. Des interrogations sur les conditions à réunir pour permettre la reconquête de l'hinterland	46
7. Budget du débat	20	4. La place de l'industrie	49
C. LES MODALITÉS DU DÉBAT	21	5. Un investissement rentable ?	54
1. Les réunions publiques	21	B. DEUX CONDITIONS ESSENTIELLES DE RÉUSSITE	56
2. Les débats mobiles	22	1. Innovations et services	56
3. La participation des jeunes	23	a. Une nécessaire prise en compte des évolutions technologiques	56
4. Interventions dans les collectivités locales et en entreprise	23	b. Une offre digitale existante à Dunkerque	57
5. Les focus groupes	24	c. CAP 2020 : "Une opportunité" pour développer l'offre digitale	58
6. Auditions publiques	26	d. Vers une stratégie territoriale digitale à l'échelle des Hauts-de-France	60
7. Séminaire emploi / formation	28	2. L'effectivité du report modal	61
8. Un atelier consacré à la circulation routière	29	a. Un projet qui fait du développement de la multimodalité une condition et un objectif	61
9. Des "rendez-vous du débat"	29	b. Le report ferroviaire	63
10. Les outils numériques	30	c. Le report fluvial	65
11. Les cahiers d'acteur	31		
12. Le questionnaire	31		

C. DES IMPACTS À MIEUX ÉVALUER	68	E. ATLANTIQUE ET/OU BALTIQUE ?	99
1. Le trafic des poids lourds	68	1. Quel impact pour le site sidérurgique ?	99
a. L'état des lieux de la circulation routière	69	2. Des arguments techniques	100
b. L'impact du projet sur l'état du trafic routier	70	3. La question économiques	100
c. Les propositions de solutions	71	4. Les impacts agricoles	101
2. Emploi et formation	72	5. Les impacts environnementaux et paysagers	101
a. Le projet d'extension du port a été clairement perçu comme une chance du point de vue de l'emploi	72	6. Exploiter la flexibilité qu'apporte le phasage ?	102
b. Emplois dans les services ou emplois dans l'industrie ?	73		
c. Les chiffres de l'emploi ont été questionnés	74	03 CARTOGRAPHIE DES POSITIONNEMENTS	105
d. Des emplois oui, mais pour qui ?	76		
e. Qualité de l'emploi	77	A. CAHIERS D'ACTEUR ET CONTRIBUTIONS	106
f. La formation : un rôle incontournable dans toutes les phases	79		
3. Environnement et qualité de vie	82	B. RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE GRAND PUBLIC	108
a. Les émissions de gaz à effet de serre (GES)	83		
b. Environnement / santé	84	04 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	113
c. Biodiversité	87		
d. Eau	90		
e. Sécurité	91	05 ANNEXES	121
D. UNE ORGANISATION DU TERRITOIRE QUESTIONNÉE PAR LE PROJET	92	A. LES ACTEURS RENCONTRÉS POUR PRÉPARER LE DÉBAT	122
1. Le déplacement historique et géographique vers l'Ouest	92		
2. Une coupure territoriale accentuée par le projet ?	93	B. ACRONYMES ET LEXIQUE	124
3. Un accès à la mer, des loisirs à préserver	94		
4. Un paysage à redessiner	95	C. PRESSE	128
5. L'agriculture : un impact économique à ne pas minorer	96		
6. Intégrer le développement portuaire à une réflexion plus vaste.	97	D. BUDGET	130
7. Une mise en cohérence nécessaire des documents de planification	98		
		E. LISTE DES AUDITIONS PUBLIQUES	131



1

DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

A. Introduction	14
B. Organisation du débat	17
C. Les modalités du débat	21
D. La mobilisation des acteurs	32

A. INTRODUCTION

1. Un virage stratégique dans un contexte socio-économique difficile

►
**Un participant aux
 États Généraux
 de l'Emploi**
 ©Communauté
 urbaine de
 Dunkerque



Le projet CAP 2020 est soumis au débat public dans un contexte particulier. La Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) affiche en effet une décroissance démographique depuis la fin des années 1990. Elle enregistre un vieillissement de sa population et un déficit migratoire touchant en particulier les couples de jeunes actifs les plus qualifiés. Cela l'a conduit à organiser des États généraux de l'emploi local (EGEL), qui ont souligné que le chômage dans le Dunkerquois était supérieur à la moyenne nationale, et que celui-ci atteignait spécifiquement les jeunes et les seniors. Les difficultés rencontrées en matière de recherche d'emploi constituent ainsi le premier motif de départ de la région.

Le territoire reste de surcroît marqué par la fermeture de plusieurs entreprises, parmi lesquelles les chantiers navals en 1987 et la raffinerie Total en 2010, mais affiche également de nombreuses ressources. Parmi celles-ci, son port se classe au troisième rang national pour son

trafic global, et constitue un pôle économique majeur de la région, avec ses emplois directs et indirects. Son secteur industriel affiche toujours un fort dynamisme.

Au regard de son ampleur (financement, objectifs, impacts), le projet CAP 2020 apparaît ainsi comme le principal projet de développement des décennies récentes et à venir du Dunkerquois, et suscite de ce fait l'attention et l'implication des acteurs régionaux.

En misant sur la filière du transport de marchandises par conteneurs, et non plus seulement sur celui de vrac, le GPMD engage un virage stratégique, qui concerne l'ensemble du territoire alentour, à travers les impacts du projet CAP 2020 : réussir la diversification de ses activités tout en préservant sa filière industrielle, qui reste à cette heure le maillon essentiel du tissu économique local.

2. Une idée ancienne, un projet mal identifié par la population

Les premiers plans d'extension des bassins situés dans la partie Ouest du Port de Dunkerque datent de la fin des années 1960. Pourtant, au moment de l'installation de la commission en avril 2017, le projet CAP 2020 semblait être peu connu par la population dunkerquoise, au-delà des acteurs économiques et institutionnels impliqués directement dans l'activité du port. Le débat, à travers sa phase préparatoire et les nombreuses initiatives organisées sur le territoire, a ainsi permis d'améliorer considérablement la connaissance du projet.

La tâche s'est avérée d'autant moins aisée pour la

commission que l'organisation fonctionnelle et spatiale du port est apparue relativement étrangère au public. L'éloignement géographique progressif de ses activités par rapport au centre de Dunkerque ces dernières décennies, et la sécurisation accrue des accès au domaine portuaire pour répondre aux nouvelles normes en la matière, ont ainsi poussé bon nombre de participants à exprimer leur impression d'une séparation physique entre le port et la ville. Ceci a régulièrement conduit la commission à devoir rappeler le lien entre l'activité du port, même peu visible, et la vie quotidienne des habitants dans ses différents aspects,

afin de les convaincre de l'importance de participer au débat.

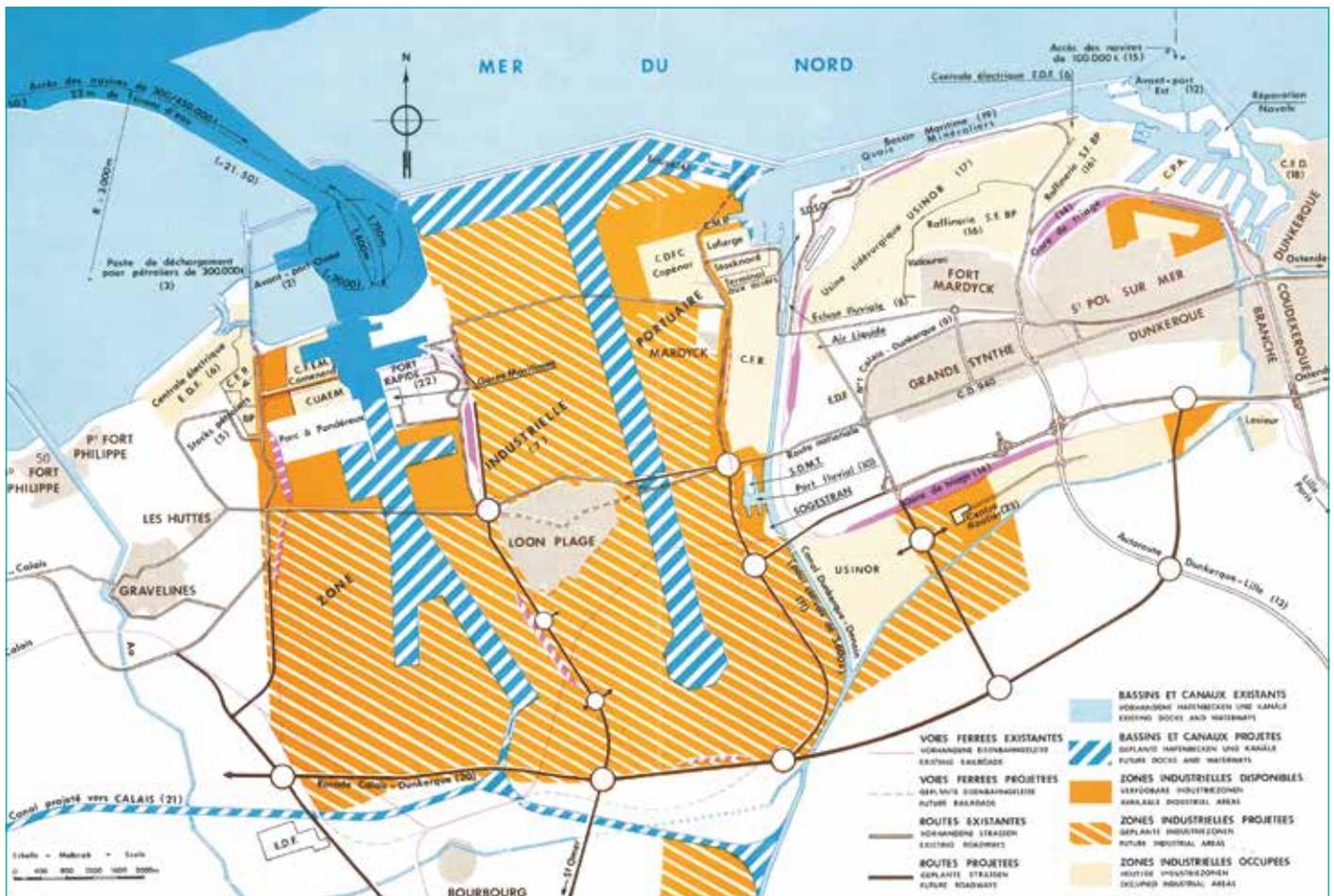
Par ailleurs, plusieurs éléments ont pu engendrer chez les participants une certaine confusion dans l'appréciation du projet CAP 2020 et du débat lui-même.

- Un débat public avait déjà eu lieu au port de Dunkerque en 2007, sur le projet d'installation d'un terminal méthanier. Inauguré en 2017, son implantation a laissé un sentiment mitigé aux habitants, qui escomptaient à l'époque des retombées plus importantes en nombre d'emplois locaux. Ils l'ont fait savoir durant cette nouvelle concertation. Le projet CAP 2020 a été présenté par le GPMD comme s'inscrivant dans une stratégie de développement dont il n'est qu'un des aspects, cette stratégie n'ayant pas fait elle-même l'objet d'une large concertation.
- Pendant le débat, des travaux ont débuté à l'endroit même du projet présenté par le GPMD, permettant une extension du quai de Flandre et l'accueil simultané d'un second grand navire porte-conteneurs. Ces travaux en cours, ayant fait l'objet de deux enquêtes publiques successives, ont pu brouiller la compréhension du public. Il a en effet du se pro-

noncer sur un projet d'extension d'un bassin sur lequel des travaux avaient déjà débuté, pouvant le conduire à estimer que tout était décidé. Ce premier prolongement et celui visé par le projet CAP 2020 ont le même objet : accueillir davantage de porte-conteneurs. De même, lors des rencontres organisées à proximité de ce quai déjà en chantier, en particulier à Loon-Plage, de nombreux riverains ont exprimé leurs inquiétudes quant aux impacts du possible chantier du projet CAP 2020, eu égard à leur expérience sonore des travaux en cours.

- Dans son dossier de saisine, le GPMD mettait en discussion deux options possibles pour son projet : Atlantique et Baltique. Mais entre la saisine de la CNDP et le début du débat, le GPMD a officiellement exprimé sa préférence pour la "solution Atlantique", aux dépens d'une variante Baltique présentée comme plus coûteuse et plus dommageable sur le plan environnemental. Si la commission n'a pas considéré comme illégitime l'affichage d'une telle préférence, ceci a néanmoins conduit le GPMD à mettre davantage en avant l'option Atlantique, et à réduire considérablement la visibilité de l'option Baltique, ce qui a amené certains participants à le regretter.

Principes d'aménagement du port Ouest figurant au SDAU de 1967
©GPMD



3. Un maître d'ouvrage qui s'est bien impliqué dans un débat d'une ampleur nouvelle pour lui



Les caractéristiques de ce débat étaient différentes des concertations auxquelles le port avait déjà pu participer, et de celles du débat organisé en 2007 sur le terminal méthanier. La CNDP, s'attache aujourd'hui à toucher davantage le grand public.

Lorsque la commission a fait part au GPMD de la manière dont elle envisageait de faire participer le plus largement la population, il est possible que celui-ci ait craint de voir remises en question les avancées auxquelles il était parvenu. En effet, ce projet d'extension d'un bassin dans la partie Ouest du port est ancien et n'avait pu se concrétiser jusqu'ici. Pour parvenir à la phase obligatoire du débat public, le GPMD a notamment dû au préalable obtenir le soutien de sa tutelle, mobiliser des lignes budgétaires, tisser des partenariats locaux et régionaux, souder les acteurs portuaires dunkerquois et de l'hinterland autour d'une vision commune de son développement pour l'avenir et d'une ambition partagée. Norlink Ports, association née en 2016 pour fédérer les énergies et les ressources au niveau régional. Son

▲ **Les représentants du GPMD, de g. à dr. : François Soulet de Brugière (Président du conseil de surveillance), Stéphane Raison (Président du directoire) et Erwan Le Bris (Directeur de l'aménagement et de l'environnement).**

projet stratégique 2014 - 2018, à défaut de présenter explicitement le projet CAP 2020, se fixe l'objectif de "reconquérir l'hinterland naturel de Dunkerque sur le segment du conteneur" et d'étendre ses bassins.

Malgré cette inquiétude, le GPMD est parvenu à être présent à toutes les rencontres publiques organisées par la commission, se livrant à chaque fois à une présentation complète de son projet et se soumettant volontiers au jeu des questions et réponses.

La commission regrette cependant qu'un certain nombre de questions régulièrement posées n'aient pu conduire le GPMD à étayer davantage ses réponses, celles-ci n'ayant guère été enrichies au cours du débat.

B. ORGANISATION DU DÉBAT

1. Installation de la commission



Saisie le 17 octobre 2016 par le GPMD, la CNDP a décidé le 7 décembre 2016 de l'organisation d'un débat et désigné le 4 janvier 2017 Jacques Archimbaud comme Président de la commission particulière chargée de l'animation du débat. Sept autres membres ont été nommés par la CNDP, constituant une commission aux compétences complémentaires : Marie-Claire Eustache, Isabelle Harel-Dutirou, Jérôme Laurent, Philippe Marland, Jim Scheers, Barbara Serrano, Dominique Simon.

Un secrétariat général a été installé en mars 2017 pour appuyer la commission : secrétaire général, secrétaire générale adjointe en charge de la communication et des médias, assistante, chargée de mission rédaction. L'appel d'offres relatif à la prestation numérique se révélant infructueux, l'équipe a été complétée de septembre à décembre 2017 sur ces aspects par une chargée de mission. La commission a également recruté de septembre 2017 à février 2018 quatre volontaires du débat, par le dispositif de service civique, qui ont contribué à ses activités : déploiement de la communication, accueil du public, traitement des données recueillies.

Après avoir été accueillie quelques semaines à son arrivée dans les locaux du GPMD, la commission a élu domicile dans un local commercial situé en plein centre ville de Dunkerque, à proximité de la gare. Ces locaux offraient un espace de réunion d'une capacité de 40 places où ont été filmées les auditions d'experts, des bureaux disposant d'espaces de travail et du matériel informatique nécessaire, d'une photocopieuse, d'une

remise pour stocker la documentation et d'une salle pour se restaurer. Bien que bénéficiant d'un emplacement idéal, ces locaux n'ont pas offert toute la visibilité espérée, dans un contexte de travaux de grande ampleur sur l'espace public dunkerquois durant la période. La commission a également utilisé un véhicule utilitaire dédié au transport de ses membres et des documents distribués lors des rencontres publiques. Enfin, pour compléter son dispositif organisationnel, la commission a eu recours à deux appels d'offres de maîtrise d'ouvrage : agence de communication et d'événementiels (Happy Day), débats mobiles (What Time Is It ?). La commission note qu'au sein du GPMD, la procédure relative à la passation de ces marchés fut relativement longue, et regrette ainsi de ne pas avoir pu davantage s'adresser au grand public durant la phase préparatoire.

Les quatre volontaires du débat public accueillent les participants à la réunion d'ouverture, 28/9



▲ **La boutique du débat en centre ville de Dunkerque**

2. Rédaction du dossier par le maître d'ouvrage



▲
Une participante au débat consulte la synthèse du dossier du maître d'ouvrage lors d'une réunion publique.

La commission a tenu avec le maître d'ouvrage quatre réunions consacrées à l'élaboration de son dossier de présentation du projet. Elle lui a notamment suggéré de le rendre plus didactique et plus explicite. Un séminaire spécifique a eu lieu à Paris en juillet, réunissant la commission et le maître d'ouvrage. Finalement, lors de sa session plénière du 26 juillet 2017, la CNDP a considéré que le dossier du GPMD était suffisamment complet pour être soumis au public.

Sur le fond, la commission a attiré l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que le déséquilibre dans la présentation de la solution Atlantique, aux dépens de la variante Baltique, pourrait être relevé par des participants au débat, ce qui fut effectivement le cas.

La commission a par ailleurs enregistré comme une difficulté du débat le fait que le maître d'ouvrage ne pouvait mettre à disposition plusieurs études relatives aux enjeux stratégiques du projet, en raison de leur caractère sensible (secret industriel et commercial) dans un contexte hyperconcurrentiel. La publication de ces études aurait pu davantage éclairer certains enjeux : évolution générale du marché des conteneurs, capacité du GPMD à capter des parts de marché de l'hinterland au détriment de ses concurrents belges, rentabilité socio-économique du projet et ses effets sur l'emploi, impact du projet en matière d'effet de serre et impact sur le secteur agricole. Ainsi, l'impact du projet sur l'emploi (16 000 nouveaux emplois sont annoncés par le GPMD), dans une région qui connaît des difficultés particulières sur ce point, fut insuffisamment détaillé dans ce dossier. La référence à des projections de la banque mondiale n'a pas suffi à convaincre une partie de la population particulièrement sceptique sur ces sujets. Finalement, sur proposition de la commission, le GPMD a ajouté au dossier plusieurs annexes résumant le contenu de certaines études.

Sur la forme, la commission a estimé que les illustrations et tableaux auraient pu être davantage commentés, et que la pédagogie relative à certains points cruciaux, comme les calculs de rentabilité, restait insuffisante.



▲
Table ronde à la journée préparatoire, 19/9.
De g. à dr. : Jacques Archimbaud, Sönke Maatsch (Institut of shipping Economics and Logistics, Allemagne), Stéphane Raison (GPMD), Paul Tourret (ISEMAR).

3. Entretiens préalables et journée préparatoire

Pour permettre aux membres de la commission de bien comprendre les enjeux du débat, une centaine d'entretiens a été organisée pour recueillir le point des acteurs majeurs du territoire : services de l'Etat, parlementaires et élus locaux, services des collectivités, responsables d'entreprises, syndicats, chambres consulaires, responsables associatifs, universitaires, acteurs du port et des transports, organes de presse et médias...

Une journée préparatoire a enfin réuni plus de 200 personnes, représentant 90 structures du Dunkerquois et de la région, le 19 septembre à Dunkerque. Plusieurs tables rondes le matin ont mis en perspective quelques questions essentielles :

Quelle politique portuaire en France et en Europe ? (Sönke Maatsch : ISL, Allemagne ; Stéphane Raison

GPMD ; Paul Turret : ISEMAR). Comment la programmation portuaire s'insère dans la planification territoriale ? (Magalie Debalte : SGAR Hauts-de-France ; Nathalie Dominique : AGUR ; Cédric Ghesquières : CUD ; Erwan Le Bris : GPMD). Quel avenir pour la filière du conteneur ? (Olivier Richard : société SRS ; Antoine Frémont : IFSTTAR ; Alain Lefebvre : Port de Lille). Quelles connexions multimodales présentes et futures ? (Charles Bizien : VNF ; Benoît Dubus : SNCF Réseau ; Christophe Husser : DREAL).

L'après-midi, un atelier participatif a invité les personnes présentes à identifier ou confirmer les enjeux dont il faudrait discuter au cours du débat.

Cet événement a permis d'instaurer chez les acteurs locaux un climat propice à la bonne tenue du débat.



▲ Plus de 200 participants à la journée préparatoire au débat, le 19/09 à l'Escale, Dunkerque.

4. Une communication grand public

La commission s'est appuyée sur le réseau des équipements publics des villes pour assurer la publicité du débat, en y disposant flyers et affiches. Des panneaux publicitaires dans l'espace public ont annoncé la réunion d'ouverture à Dunkerque, et deux calicots ont systématiquement été disposés à des croisements routiers très fréquentés dans les autres villes accueillant également des réunions. Plusieurs lignes de bus du réseau de l'agglomération ont mis à disposition leur affichage numérique à bord. Un "journal du débat" a été diffusé largement dans les équipements publics de l'agglomération début décembre, pour présenter à la population les premiers enseignements tirés du débat. Cinq newsletters ont été adressées en moyenne à 4 000 destinataires pour revenir sur les événements et faits marquants, et inviter aux rendez-vous suivants.



▲ Calicot de 4 mètres annonçant la réunion publique à Loon-Plage.

5. Couverture presse

La commission a rencontré et informé les journalistes des diverses publications locales, qui ont par ailleurs assisté aux réunions publiques et ont couvert les débats mobiles à plusieurs reprises. Des communiqués de presse ont été adressés à une liste de plus de 200 journalistes de la presse locale et spécialisée. Une conférence de presse a également été organisée

le 28 septembre 2017, avant la réunion d'ouverture, une seconde le 22 février 2018 pour la publication de ce compte rendu. La commission a relevé une cinquantaine de références au débat public dans la presse écrite, les journaux télévisés et à la radio (voir annexes p. 128).

6. Des méthodes et des règles du jeu plutôt consensuelles

La méthode et les modalités proposées pour le débat public ont été globalement appréciées des participants. Le débat mobile a été particulièrement salué et utilisé par la population, tant pour s'informer sur le projet que pour émettre des avis, les participants soulignant lors de chaque session combien ce dispositif leur semblait pratique, pour mieux connaître les contours du projet.

La disposition des participants aux réunions publiques de Grande-Synthe, Loon-Plage et Gravelines, a permis de créer un climat propice à la participation du plus grand nombre à ces occasions.

Toutes les personnes demandant la parole lors des rencontres publiques, tous les acteurs souhaitant rédiger un cahier d'acteur ou être entendus par la commission ont pu le faire.

La commission a en revanche pris bonne note d'un certain nombre de remarques, à des moments précis du déroulement du débat.

- Dans un courrier adressé le 17 octobre à la commission, le GPMD, estimant notamment que le questionnaire du débat était "orienté" et "peu adapté" à un public selon lui insuffisamment informé, lui a suggéré d'en reconsidérer le contenu. La commission a répondu que cette requête n'était pas recevable. La commission ne pouvait passer par pertes et profits les premiers questionnaires renseignés depuis l'ouverture du débat, et remodeler ce questionnaire aurait dans ce cas nécessité d'impliquer l'ensemble des acteurs, et non seulement le GPMD, ce qui apparaissait bien difficile, au-delà de la remise en cause de l'indépendance de la commission qu'aurait constitué une telle démarche. En outre, réaffirmant sa neutralité, la commission a confirmé que la rédaction de ce questionnaire répondait aux règles en la matière : formulations prudentes, balancées, et sans biais ; pluralité dans le choix des réponses possibles et équilibre entre les thèmes.

- L'audition d'une spécialiste des questions de santé et d'environnement, salariée de France Nature Environnement (FNE), a fait l'objet d'une critique sur le site internet du débat. Son auteur estimait que l'association était engagée, défendait un point de vue partisan, et ne pouvait donc figurer au rang des "experts". La commission a pris bonne note de cette remarque, mais considère néanmoins que les personnes auditionnées doivent présenter une expérience significative sur tel ou tel sujet, ce qui était bien le cas ici.
- A plusieurs reprises durant le débat, et lors de l'atelier de clôture du 19 décembre, des participants ont déploré les retards pris dans la mise en ligne de questions posées et des réponses apportées par le GPMD. La commission a bien pris note de ces remarques justifiées, expliquant en particulier les difficultés techniques rencontrées. Plusieurs participants ont également regretté les retards dans la mise en ligne et la publication de cahiers d'acteurs. La commission a là aussi enregistré cette alerte, et admet qu'il conviendra à l'avenir d'élaborer un système permettant de gérer plus rapidement l'afflux massif de cahiers d'acteurs dans les tout derniers jours du débat, qui a engendré ici l'engorgement du processus de validation par la commission et de mise en page par le prestataire.

Enfin, lors du débat co-organisé avec l'université le 13 novembre, plusieurs professeurs ont souligné combien il serait utile pour le débat de proposer en préambule d'une telle rencontre, non seulement le projet du port, mais aussi les points de contestation. Attentive à cette question, et travaillant elle-même pour que le débat public en France puisse se montrer davantage délibératif, la commission a entendu ces remarques et transmettra à la CNDP des propositions concrètes en ce sens.

Elle souligne néanmoins que les initiatives mises en place pour ce débat public ont permis, fût-ce insuffisamment, d'avoir un débat contradictoire.

7. Budget du débat

Le budget du débat est estimé à ce jour à 649 390 euros, 20,7 % pour l'organisation des rencontres avec le public, 16,3 % pour les outils d'information et d'expression du public, 9,2 % pour les outils et l'animation numériques, 53,6 % pour le fonctionnement de la commission (voir annexes p. 130).

Conformément à la loi, les frais du débat ont été financés par le maître d'ouvrage, et les frais concernant les membres de la commission ont été réglés par la CNDP.

C. LES MODALITÉS DU DÉBAT

Rencontres publiques, outils d'expression en ligne, cahiers d'acteur et questionnaire.

1. Les réunions publiques

Quatre réunions publiques ont été programmées par la commission : la réunion d'ouverture en centre ville de Dunkerque, les suivantes à Grande-Synthe, à Loon-Plage et à Gravelines.

La réunion d'ouverture, le 28 septembre à la CCI Littoral Hauts-de-France, s'est déroulée de la manière suivante : diffusion du film d'introduction de la commission ; accueil par Patrice Vergriete, Maire de Dunkerque, et par Michel Lalande, Préfet de la région Hauts-de-France ; présentation par la commission des objectifs et des modalités du débat public ; premier échange avec la salle sur l'organisation proposée ; présentation par le GPMD de son projet ; échange sur le fond du projet avec la salle.



◀ Michel Lalande,
Préfet de la région
des Hauts-de-
France,
Préfet du Nord

Les trois réunions suivantes ont proposé un déroulé sensiblement différent : après le traditionnel accueil par le Maire de chacune de ces villes (Damien Carême à Grande-Synthe le 17 octobre, Eric Rommel à Loon-Plage le 15 novembre, Bertrand Ringot le 14 décembre à Gravelines), la présentation du débat par un des membres et du projet par le GPMD, l'échange fut organisé en deux temps. La première partie a été consacrée aux sujets globaux : le transport maritime, le marché du conteneur, l'emploi et la formation, l'avenir de l'industrie ou encore les connexions intermodales. La seconde partie a été consacrée aux impacts immédiats du projet sur le cadre de vie, l'environnement, la circulation routière dans l'agglomération, les possibles nuisances pour les riverains, l'agriculture locale, l'accès au littoral...



◀ Christian Leyrit,
Président
de la CNDP

Au total, 1 200 personnes ont participé à ces réunions. En moyenne, une trentaine de questions ont été posées par le public à chaque réunion. Les responsables politiques locaux sont intervenus sans jamais entraver les prises de parole des nombreux habitants. Les représentants d'associations constituées ont été très présents.



◀ Patrice Vergriete,
Maire de
Dunkerque
et Président
de la CUD

2. Les débats mobiles



▲
Des participants débattent autour de la carte du projet, débat mobile de Gravelines, 11/11.

Pour toucher le plus large public, informer et recueillir l'avis de la grande majorité des personnes ne se rendant habituellement pas dans les réunions publiques, la commission a organisé 25 débats mobiles dans le Dunkerquois. Le principe est d'aller au contact des habitants, dans leur grande diversité, en s'installant dans les lieux qu'ils fréquentent dans leur vie quotidienne : supermarchés, gare, foires et marchés locaux, fêtes...

En s'installant ainsi de manière très visible au cœur des grands flux piétons, la commission a pu mener plus de 2 500 discussions, et impacter un très grand nombre de personnes. Elle est ainsi parvenue à améliorer considérablement la connaissance du projet du GPMD, et à recueillir un grand nombre de questions et d'avis.

Pour cela, la commission s'est appuyée sur un prestataire (What Time Is It?), qui a mis à disposition une banque d'accueil pouvant se déployer partout dans l'espace public. La commission a ensuite fait fabriquer une grande carte du territoire (cinq mètres de long sur trois mètres de large). Il s'agit d'une photographie satellite du Dunkerquois fournie par le GPMD, entre Gravelines et Dunkerque, sur laquelle a été ajouté, par un système de calque, le dessin du projet du port.

▼
Des débats mobiles dans les lieux de grand flux, ici le 15/10 sur la Digue de Malo-les-Bains, Dunkerque.



On distingue la solution Atlantique et les zones logistiques prévues autour, ainsi que les possibles routes de contournement du bassin. La variante Baltique est indiquée en pointillé.

La commission a noté que l'arrivée de ce nouvel outil a constitué un tournant dans le déroulement des débats mobiles, en renforçant l'intérêt des passants et en apportant une plus-value pédagogique très nette. Les visiteurs déambulent ainsi sur la carte disposée en général au sol, ou accrochée à la verticale lorsque le contexte l'imposait. Leur premier réflexe est souvent de chercher à repérer sur la carte un lieu familier : son habitation, la route qui mène à son travail, et équipement public fréquenté. Puis ils se penchent plus particulièrement sur l'emplacement du bassin concerné par le projet. Cela permet au public de mieux appréhender le projet, sa situation géographique et son insertion territoriale, ses dimensions, ses aménagements, ses connexions envisagées, ses impacts sur le territoire. Avec cette carte, le débat mobile a changé d'échelle. Non seulement le projet est devenu davantage concret et palpable dans l'esprit du public, mais la discussion autour de celui-ci s'est rapprochée du lieu d'aménagement et donc de ses impacts directs. Devant cette grande carte, les échanges impliquaient également davantage de monde à la fois, sous forme de petite agora, au sein de laquelle le maître d'ouvrage et la commission ont pu être interrogés par plusieurs personnes à la fois. Ainsi les participants pouvaient débattre entre eux, et des convergences s'organiser sur tel ou tel sujet au rythme des arguments échangés.

Les débats mobiles ont non seulement permis d'informer le public, mais aussi de collecter un grand nombre de questionnaires renseignés, des avis et des questions ensuite mis en ligne sur le site internet de la commission.

3. La participation des jeunes



Souhaitant réfléchir et travailler à une participation accrue des jeunes à la vie démocratique en général, la commission a organisé plusieurs initiatives en leur direction.

Un débat a ainsi eu lieu le 13 novembre à l'Université du Littoral-Côte-d'Opale à Dunkerque (ULCO), mobilisant les étudiants de différents cursus liés au management et au transport maritime, à la logistique et à l'aménagement du territoire. L'organisation d'un tel rendez-vous était particulièrement important compte tenu du fait que ces jeunes des habitants, des usagers et des travailleurs d'aujourd'hui et de demain du Dunkerquois. La rencontre avait été préparée préalablement avec les professeurs de l'université enseignant dans ces différents masters et avec les étudiants eux-mêmes.

▲ **“Débat mouvant” à l'ULCO le 27/10, organisé avec les volontaires d'Unis-Cité.**

25 volontaires engagés auprès d'Unis-Cité Dunkerque, en mission de service civique, ont participé le vendredi 27 octobre à une rencontre originale par sa méthode d'animation, davantage ludique que les autres rendez-vous du débat : analyse du film de la commission, “débat des citations”, “débat mouvant”...

De la même manière un débat a été organisé le 18 décembre avec 16 jeunes de la Mission Locale des Rives de l'Aa et de la Colme.

4. Interventions dans les collectivités locales et en entreprise

La commission a présenté les objectifs du débat et ses modalités dans plusieurs collectivités locales : les services de proximité de la Ville de Dunkerque, le conseil municipal de Gravelines puis sa commission chargée de la démocratie participative et les élus du conseil municipal de Bourbourg. Elle a également participé à une rencontre organisée par le MEDEF Côte d'Opale à

Dunkerque, et à une session de la Commission locale d'information (CLI) de la centrale nucléaire de Gravelines. A chacune de ces occasions, la commission a pu informer les interlocuteurs, et débattre avec les participants et le GPMD quand il était également représenté pour présenter son projet.

5. Les focus groupes

La commission a organisé neuf focus groupes réunissant des familles d'acteurs particulièrement identifiées pour leur communauté d'intérêts ou d'usages : les focus groupes répondaient à un double objectif : comprendre le positionnement des acteurs clés du territoire et directement concernés par le projet, tout en incitant ces derniers à devenir eux-mêmes prescripteurs du débat. La commission estime qu'il aurait été intéressant que ces rencontres, très utiles, débouchent sur l'expression collective d'un point de vue.

Acteurs portuaires (50 personnes)

> 2 octobre

Co-organisé dans ses locaux avec l'Union Maritime et Commerciale (UMC) dans ses locaux, qui a réuni les différents acteurs portuaires, pour la plupart membres de l'UMC, contribuant quotidiennement à l'activité du port.

Principaux thèmes discutés

Le coût et le plan de financement du projet, le report modal, le trafic routier et les poids lourds, les infrastructures portuaires et les conditions de navigation dans les bassins, le phasage du projet, la place des entreprises du Dunkerquois et l'emploi local, la logistique et l'innovation numérique, l'avenir de l'industrie, les évolutions réglementaires.

Entreprises de l'hinterland (50 personnes)

> 19 octobre

Co-organisé avec la Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France dans ses locaux à Lille.

Principaux thèmes discutés

Le développement régional et l'attractivité du territoire, le transport maritime et la concurrence des ports de la rangée Nord du point de vue de l'hinterland, les avantages comparatifs entre les ports, l'emploi, les connexions modales, l'innovation numérique et la "spécialisation intelligente", le projet de canal Sein-Nord, le choix de l'opérateur du terminal en projet, le gaz naturel liquéfié (GNL).

Industries du port (20 personnes)

> 20 octobre

Co-organisé avec la CCI Littoral Hauts-de-France dans ses locaux, qui a notamment réuni les responsables d'importants groupes industriels installés sur le port.

Principaux thèmes discutés

L'avenir de l'industrie, la sécurité industrielle, le choix stratégique entre les scénarii Atlantique et Baltique, le GNL, la pollution générée par l'activité, le report multimodal, la circulation routière et l'afflux de poids lourds supplémentaires, la massification et l'enjeu des petits volumes, le positionnement d'ArcelorMittal, le conteneur et le vrac, l'innovation et le port du futur, le choix de l'opérateur et la performance des installations, la possibilité de construction d'un réseau industriel et d'une stratégie industrielle collective, l'écologie industrielle.

Syndicats de salariés (30 personnes)

> 20 octobre

Organisé dans les locaux de la commission qui avait invité largement les syndicats de salariés (unions locales, branches professionnelles...).

Principaux thèmes discutés

La création de nouveaux emplois, les secteurs et les métiers concernés, la stratégie nationale et européenne portuaire, l'avenir de l'industrie et la place d'ArcelorMittal, le modèle social induit par ces nouveaux emplois, les travailleurs détachés, le Canal Seine-Nord Europe, le report modal, le choix stratégique entre les scénarii Atlantique ou Baltique, le rôle du débat public, le coût du projet, la gouvernance territoriale du projet, la santé, la sécurité et le transport de produits dangereux, le modèle de développement, l'environnement, l'énergie nécessaire pour alimenter le futur terminal.

Associations de protection de l'environnement (40 personnes)

> 24 octobre

Co-organisé dans ses locaux avec la Maison de l'environnement de Dunkerque qui a réuni les associations engagées sur ce sujet.

Principaux thèmes discutés

Le modèle de développement, la stratégie du port dans le contexte de concurrence française et européenne, la stratégie nationale portuaire, les impacts des travaux du chantier puis pour les riverains autour du terminal, le coût financier, les connexions intermodales, le risque de submersion marine, le devenir des mesures compensatoires obtenues à l'occasion de projets antérieurs, la gestion du trait de côte, la biodiversité.

Focus consacré aux entreprises et acteurs de l'hinterland, Lille, 19/10.





Focus consacré aux agriculteurs du Dunkerquois, Loon-Plage, 08/12.

Entreprises du Dunkerquois (20 personnes)

> 7 novembre

Co-organisé avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Littoral Hauts-de-France dans ses locaux à Dunkerque, qui a réuni plusieurs entreprises de l'agglomération.

Principaux thèmes discutés

Le développement économique du territoire, la capacité d'accueil des ports et leur tirant d'eau, le mix conteneurs / vrac, les opportunités pour les entreprises du Dunkerquois et le développement de l'emploi local, la formation des transporteurs routiers, le développement du GNL à Dunkerque, la capacité d'accueil des ports belges, l'augmentation prévue du trafic routier et la réflexion pour limiter l'impact du projet CAP 2020, le transit time et la manutention des petits volumes, la stratégie foncière du port, le risque de coupure territoriale entre Gravelines et Loon-Plage.

Acteurs du numérique (30 personnes)

> 9 novembre

Co-organisé avec la Communauté urbaine de Dunkerque et Dunkerque Promotion dans ses locaux.

Principaux thèmes discutés

La qualité des services portuaires, l'optimisation de la chaîne logistique, l'innovation numérique, la mobilisation et la stratégie numérique territoriale, la compétitivité, le Cargo Community System et les systèmes d'information dans l'hinterland, la spécialisation intelligente et l'Internet physique, l'accès aux données numériques, la place et le rôle possible pour les acteurs locaux du numérique pour accompagner le développement du port, l'écologie industrielle, l'e-commerce et les petits volumes.

Usagers du littoral (15 personnes)

> 23 novembre

Co-organisé avec la Maison de la Vie Associative (MVA) dans ses locaux à Dunkerque.

Principaux thèmes discutés

L'accès à la mer, les normes de sécurité régulant l'accès au domaine portuaire, les loisirs, la régulation du trafic routier et l'augmentation attendue du nombre de poids lourds, les liens entre le port et la ville, le financement du projet, les connexions modales, la concurrence avec les ports belges.

Agriculteurs du Dunkerquois (30 personnes)

> 8 décembre

Co-organisé avec la Chambre régionale d'agriculture à Loon-Plage.

Principaux thèmes discutés

La gestion du foncier et le devenir des agriculteurs du Dunkerquois, la circulation routière et des engins agricoles, l'impact du projet sur l'agriculture, l'accès au contenu des études de la SAFER, l'hydrologie.



Focus consacré aux syndicats de salariés, Boutique du Débat, 20/10.

6. Auditions publiques

La commission a organisé 21 auditions publiques, en invitant des experts et des acteurs présentant une expérience significative, à venir éclairer des enjeux particulièrement liés au projet CAP 2020. Menées par les membres de la commission, filmées dans ses locaux à Dunkerque et mises en ligne sur le site internet, ces auditions ont été utiles à la commission, à plusieurs égards :

- mieux appréhender certains sujets qui nécessitaient l'éclairage de personnalités particulièrement qualifiées, présentant une expertise ou une expérience indiscutable en la matière ;
- se rapprocher d'expériences menées ailleurs, notamment dans d'autres ports, présentant un contexte proche ou éloigné de celui de Dunkerque, pour mettre en perspective ses dynamiques ;
- nourrir ses propres réflexions et les échanges des rencontres publiques organisées ensuite ;
- permettre au maître d'ouvrage et au public d'accéder à ces ressources via le site internet.



Olivier Arrigault (FNTR)
Impacts du projet pour les transporteurs routiers



Charles Bizien (VNF)
et **Sabine Van Honacker (VNF)**
Connexions modales et voies fluviales



Sylvain Cabaret (SNCF Logistics)
Connexions modales et voies ferroviaires



Karima Delli (Parlement européen)
La politique portuaire européenne



Laurent Desprez (Euralogistics)
Innovation et efficacité du système logistique



Hélène Devilliers (ATMO Hauts-de-France)
et **Sandra Versmeesch (ATMO Hauts-de-France)**
Santé et qualité de l'air



Hervé Flanquart (ULCO)
Les risques industriels dans le Dunkerquois



Antoine Frémont (IFSTTAR)
L'avenir de la filière du conteneur



David Gaborieau (université de Marne-la-Vallée)
Les conditions de travail dans le secteur de la logistique de l'hinterland



David Guerrero (IFSTTAR)
Le transport maritime mondial
et nord-européen



Christophe Husser
(DREAL Hauts-de-France)
Connexions intermodales
et infrastructures routières



Claude Lenglet (TIR)
La 3^{ème} révolution industrielle



Charlotte Lepitre (FNE)
La pollution marine



Frédéric Leprete
(Conseil régional des Hauts-de-France)
La formation professionnelle
aux emplois futurs



Zeting Liu (i-Trans)
et **Rochdi Merzouki (université Lille 1)**
"Smart ports" et ports connectés



Jimmy Mary (CUD)
Le plan climat territorial
et la qualité de l'air



Géraldine Planque
(Grand Port Maritime de Marseille)
Le développement de la filière
du conteneur à Marseille



Marie-Hélène Ruz (ULCO)
Le risque de submersion marine



Michel Segain (UMEP)
La politique portuaire nationale



Paul Tourret (ISEMAR)
La stratégie portuaire
et logistique française



Jean-François Vereecke (AGUR)
La Toile industrielle et l'avenir
de la filière industrielle

7. Un séminaire emploi / formation



A l'occasion de toutes les initiatives proposées par la commission, lors des réunions publiques, des débats mobiles, des focus groupes ou des auditions d'experts, la question de l'emploi et de la formation est apparue au cœur des préoccupations des participants : Combien ? Pour qui ? Quels emplois précisément ? Avec quelle formation pour y accéder ?

Considérant à la fois le caractère central de la promesse du GPMD dans son dispositif argumentatif (la création de 16 000 nouveaux emplois, dont 5 500 dans le Dunkerquois) et parmi les enjeux discutés par les acteurs et les habitants, la commission a décidé d'organiser un séminaire consacré à ce sujet. Une première session sur le volet emploi s'est déroulée le 21 novembre dans ses locaux, une seconde sur la formation le 28 novembre.

Ces deux rencontres ont réuni chacune une quarantaine de personnes représentant une trentaine de professions et institutions des différents domaines concernés : syndicalistes salariés et patronaux, innovation économique et sociale, proviseurs de lycées et directrice de l'Université de Dunkerque, services emploi des collectivités locales, experts des conditions de travail et de la santé au travail, services emploi de

▲ Séminaire pour l'emploi et la formation, Boutique du Débat, les 21 et 28/11

l'Etat et du Département, service formation du Conseil régional...

Les objectifs de la demi-journée consacrée à l'emploi étaient notamment : comprendre les chiffres et la méthode de calcul des projections en emploi annoncées par le maître d'ouvrage ; interroger la sensibilité de ces projections aux dynamiques macro-économiques et conjoncturelles ; interpeller les problématiques sociales induites par ces perspectives.

Parmi les thématiques abordées lors de la demi-journée consacrée à la formation : l'offre de formation aux métiers portuaires et de la logistique, les liens entre le port et les prestataires de formation, les évolutions attendues à l'horizon 2035, les partenariats utiles pour accompagner un tel projet.

Pour la commission, ce séminaire a constitué une contribution importante au débat.

8. Un atelier consacré à la circulation routière



Le second enjeu soulevé avec récurrence par les participants a concerné la question de la circulation routière. Plus précisément, le GPMD prévoit que son projet, s'il était réalisé, multiplierait le nombre de poids lourds transportant des conteneurs, depuis le nouveau terminal et à destination de celui-ci. Après l'interpellation de chefs d'entreprises et d'élus locaux, et consciente que ce sujet dépassait là aussi les seules prérogatives du GPMD, la commission a décidé l'organisation d'un atelier consacré à cette question. Il s'est tenu le 13 décembre, réunissant dans ses locaux les différents services compétents : l'Etat (DREAL, SGAR,

▲ Atelier consacré à la circulation routière, Boutique du Débat, 13/12

DDTM, DIR), le Vice-président du Conseil régional en charge des transports, le Conseil départemental, la police nationale, ainsi que des transporteurs, des associations de riverains, des syndicats patronaux et salariés.

Cet atelier a permis d'objectiver davantage la situation actuelle et à venir, ainsi que de recenser les difficultés particulières sur le territoire et les sujets à approfondir.

9. Des "rendez-vous" du débat

La commission a organisé un "rendez-vous du débat", s'éloignant du projet en tant que tel pour finalement mieux le mettre en perspective. Deux thèmes étaient identifiés : l'histoire du port et les relations entre la ville et le port. Si la seconde rencontre a dû être annulée en raison des intempéries, la première, organisée le 26 octobre avec le musée portuaire, a réuni une soixantaine de participants. Y sont intervenus notamment Philippe Bertonèche, président du conseil d'administration du musée, par ailleurs président du conseil de développement du GPMD, Anne Bignolas, animatrice culturelle au musée, et Frédéric Cornette, membre de la société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie et auteur d'ouvrages sur les navires produits par les anciens chantiers navals de Dunkerque. Le débat a porté sur les grandes périodes qui jalonnent l'histoire du port de Dunkerque, ses crises et ses phases d'expansion, ses forces et ses faiblesses, sur ce qui fait sa spécificité dans le paysage portuaire jusqu'à aujourd'hui, son positionnement par rapport à ses concurrents

dans la stratégie nationale portuaire et ses liens avec la population locale.

▼ Rendez-vous du débat sur l'histoire du port, au musée portuaire, 26/10



10. Les outils numériques

• Site internet

Le site internet du débat a été ouvert en juin 2017 et pleinement opérationnel à partir de septembre 2017. Il a permis à porter à la connaissance du public le calendrier et les modalités du débat. Il a également été un support de participation en ligne à travers la page des questions et réponses. La plateforme participative de la CNDP a permis quant à elle de publier des “avis” et des “contributions”.

Le site internet du débat public a été visité par 5 949 personnes différentes. Le maître d’ouvrage a répondu aux 91 questions qui lui ont été adressées. La commission a quant à elle répondu aux 9 questions la concernant. Les sujets les plus abordés ont été ceux des impacts locaux, de l’environnement et de l’emploi.

Nombre d'expressions publiées par thématique	THÉMATIQUES	QUESTIONS	AVIS
		Impacts locaux	22
	Environnement	18	25
	Aménagement du territoire	13	11
	Emploi	8	31
	Organisation du débat	7	5
	Gouvernance du projet	6	2
	Coût et financement	6	0
	Connexions modales	5	4
	Accès à la mer	3	2
	Transport maritime et filière conteneur	4	2
	Economie	2	11
	Industrie	1	2
	Stratégie portuaire	1	13

• Réseaux sociaux

Sur les réseaux sociaux, la commission a communiqué auprès du public à travers une page Facebook et un compte twitter alimentés en continu par des actualités du débat. La commission note une activité modé-

rée de la part du public sur ces deux vecteurs. Elle a également envoyé cinq lettres numériques d’information au cours du débat à 2 278 personnes.

Chiffres clés du débat en ligne	SITE INTERNET		
		5 949 visiteurs uniques ¹	34 466 pages vues
	RÉSEAUX SOCIAUX		
	Twitter	205 abonnés	204 tweets de la commission
	Facebook	253 abonnés	207 publications

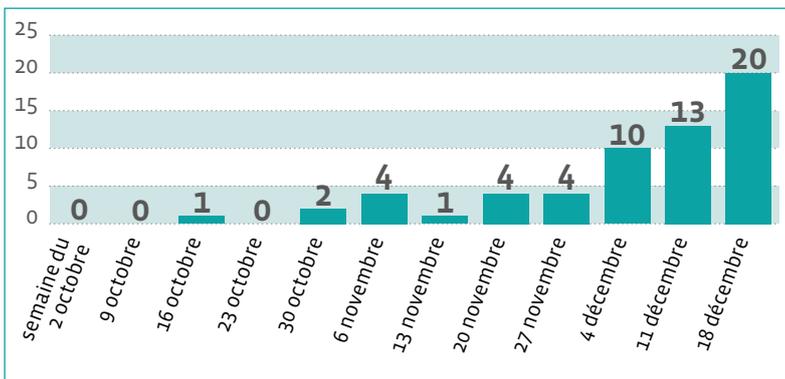
¹ A titre comparatif, les chiffres du débat public sur le Réseau Express Grand Lille : 9624 visiteurs uniques, 57 680 pages web consultées, 114 questions posées, et 225 avis postés.

11. Les cahiers d'acteur

Le cahier d'acteur est un document formaté de quatre pages qui permet aux personnes morales (associations, collectifs, syndicats, collectivités territoriales, partis politiques, chambres consulaires) d'exprimer leur avis argumenté sur le projet. Il est à la fois un

outil d'information qui permet à chacun de prendre connaissance du positionnement des acteurs et un outil d'expression utile pour ces derniers.

Voir le positionnement des acteurs pages 106 et 107.



◀ Nombre de cahiers d'acteurs réceptionnés par la commission chaque semaine.

12. Le questionnaire

La commission a élaboré un questionnaire visant à objectiver davantage l'avis des participants au débat. L'objectif n'était pas de réaliser un sondage représentatif de la population, mais d'enregistrer un nombre important d'avis dans leur diversité (âge, niveau de diplôme, secteur d'activité professionnelle, lieu de résidence).



▶ Des participants répondent au questionnaire, débat mobile au salon du vin et de la bière, 29/10

D. LA MOBILISATION DES ACTEURS

1. Des élus locaux invitant la population à participer

La commission souligne l'appui des élus à l'organisation du débat lorsqu'elle les a sollicités. Cette contribution s'est avérée particulièrement forte dans les villes qui ont accueilli une réunion publique. Ces villes ont relayé les informations relatives à ces événements dans leurs journaux municipaux, sur leurs sites Internet et leurs réseaux sociaux, sur leurs espaces dédiés à l'affichage, ainsi que dans leurs équipements publics.

La réunion d'ouverture, le 28 septembre, a été organisée à la CCI Littoral Hauts-de-France, qui a gracieusement mis à disposition sa grande salle à cette

occasion. Les villes de Grande-Synthe le 17 octobre, Loon-Plage le 15 novembre et Gravelines le 14 décembre ont gratuitement mis à disposition de la commission une salle.

D'autres villes du bassin dunkerquois ont également apporté leur concours, en diffusant les informations de la commission sur leurs supports, et en accueillant pour certaines d'entre elles l'organisation d'un focus groupe ou d'un débat mobile : Bergues, Bourbourg, Cappelle-la-Grande, Grand-Fort-Philippe.



▲ Patrice Vergriete, maire de Dunkerque, 28/09



▲ Damien Carême, maire de Grande-Synthe, 17/10



▲ Eric Rommel, maire de Loon-Plage, 15/11



▲ Bertrand Ringot, maire de Gravelines, 14/12

2. Une mobilisation particulièrement forte de la communauté portuaire locale

La communauté des acteurs portuaires s'est fortement mobilisée autour du GPMD lors de ce débat : l'Union Maritime et Commerciale (UMC), la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), le Medef, les pilotes, les dockers, les transporteurs routiers usagers du port, les transitaires, ou encore quelques-unes des grandes entreprises du port. Ils ont été nombreux à prendre part aux rencontres publiques, à participer aux focus groupes et à rédiger un cahier d'acteur.

L'idée que le projet CAP 2020 soit une opportunité à ne pas rater pour prendre le chemin de la diversification des activités, de la conteneurisation massive et de l'économie décarbonée, a pesé d'une façon ambivalente dans le débat : d'un côté elle a mené chacun à mesurer ses arguments, de l'autre elle a quelque peu assourdi la controverse, chacun de ces acteurs redoutant d'être accusé de compromettre le projet en affaiblissant le consensus nécessaire au franchissement des étapes d'un tel projet.

La polémique opposant des parlementaires du Havre et du Nord autour de l'opportunité du projet de développement du port de Dunkerque a illustré à cet égard la capacité de rassemblement et de mobilisation de la communauté portuaire locale autour du GPMD.

En revanche, la commission prend note de la faible participation des armateurs dont elle estime pourtant qu'ils jouent un rôle central dans le développement des activités d'un port comme celui de Dunkerque.



Jean-Charles Le Gall (président de l'UMC), focus consacré aux acteurs portuaires, 02/10

3. Une participation plus discrète de l'Etat, de la Région et du Département

Au-delà de leur participation à la journée préparatoire et à la réunion d'ouverture, la commission regrette la présence discrète de l'Etat, de la Région et du Département, dans un débat sur un projet dont les enjeux dépassent les seules prérogatives du GPMD et des collectivités communales et intercommunales. La

commission note la contribution à plusieurs reprises de la DREAL sur les sujets qui relèvent de son champ d'action. Leur présence aux réunions publiques aurait permis aux participants d'obtenir des réponses plus concrètes à leurs questions. Le Conseil départemental n'a pas déposé de cahier d'acteur.

4. Des syndicats de salariés actifs, des associations sur la réserve

La place du port dans l'évolution du tissu industriel étant à leurs yeux particulièrement importante, les syndicats de salariés ont été présents lors de la plupart des initiatives du débat. Leur contribution a été particulièrement significative lors du séminaire emploi où ils ont pu insister sur les questions de nombre et de qualité et sur la formation des futurs salariés.

Le syndicat majoritaire chez les dockers a également été fortement impliqué. Au terme du débat, il a fait connaître sa proposition alternative qui consiste, si l'on devait choisir l'option atlantique, à s'en tenir à sa première phase, pour pouvoir dans un second temps relancer l'option baltique.

Les associations qui se sont impliquées dans le débat ont été principalement des associations de protection

de l'environnement avec lesquelles le port conduit une politique de partenariat ancienne, depuis notamment le débat public sur le terminal méthanier. Critiques du modèle de développement sous-tendu selon elles par le projet du port, elles se sont sur le fond refusées à prendre partie pour ou contre le projet dont elles ont cependant critiqué les effets sur l'environnement, la biodiversité et en terme de changement climatique.

Une remarque critique recueillie auprès d'elles à l'occasion de l'atelier de conclusion est qu'elles auraient eu un temps de préparation insuffisant, par exemple pour prendre connaissance d'un dossier très dense du maître d'ouvrage et pour rattraper en quelque sorte leur retard en terme d'information.



2

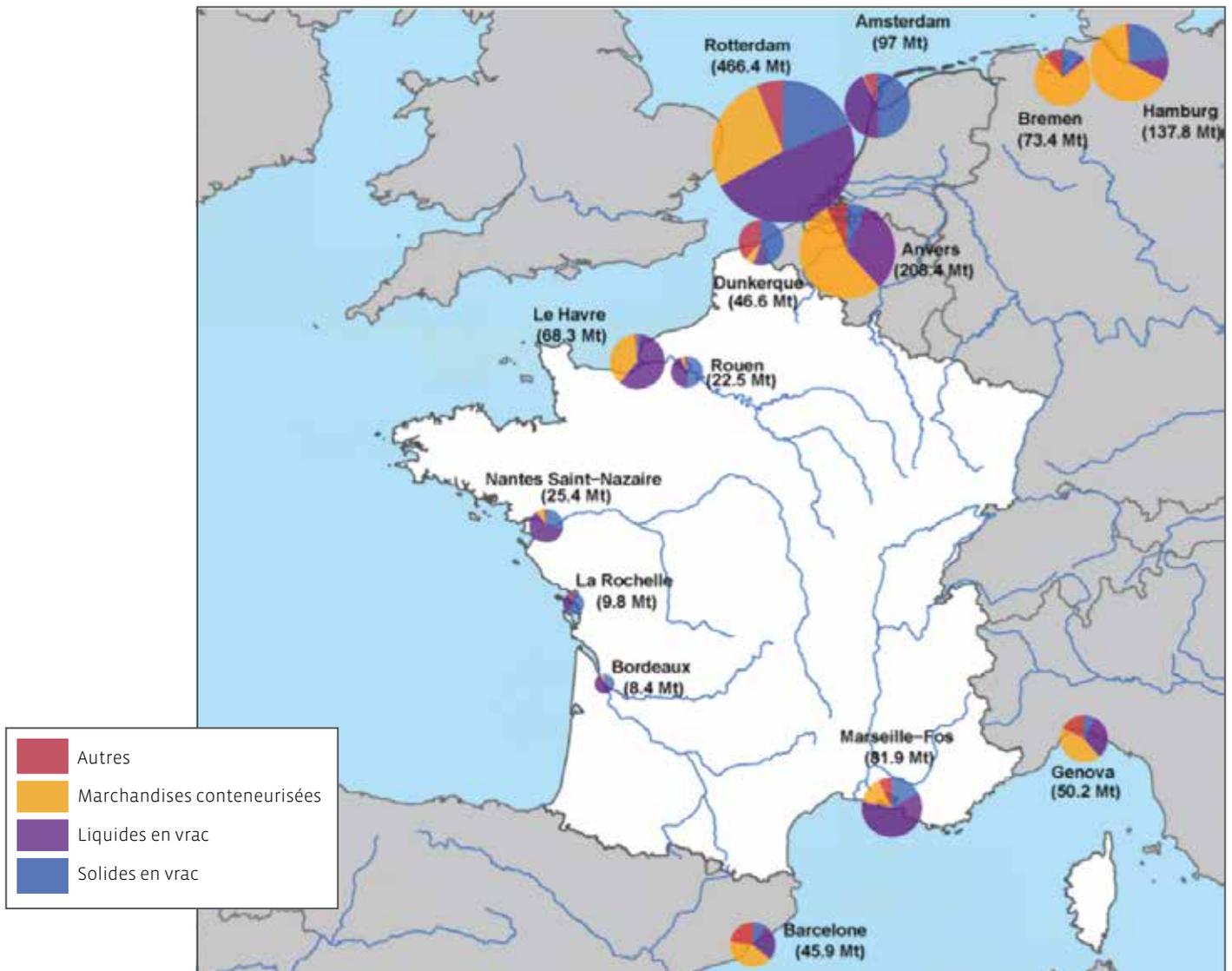
CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS

- A. Un débat stratégique à approfondir 36
- B. Deux conditions essentielles de réussite 56
- C. Des impacts à mieux évaluer 68
- D. Une organisation du territoire questionnée par le projet 92
- E. Atlantique et/ou Baltique 99

A. UN DÉBAT SUR LA STRATÉGIE À APPROFONDIR

Le projet CAP 2020 repose sur le choix stratégique que fait le GPMD, de développer ses capacités d'accueil des navires porte-conteneurs, en tirant parti des perspectives de croissance de cette filière au plan mondial et en jouant de ses atouts propres : sa proximité de la deuxième route maritime mondiale, sa capacité à accueillir les plus gros navires par toutes conditions de temps et de marée, ses réserves foncières importantes, ses connexions multimodales avec un grand bassin de consommation et d'emploi. Il vise une répartition plus équilibrée entre ses quatre

activités (vrac liquide, vrac solide, conteneurs, roulier), en dotant le terminal destiné aux conteneurs des infrastructures permettant d'accueillir à horizon 2035 six des plus gros navires simultanément (contre un seul actuellement et deux avec les travaux en cours sur le quai de Flandre), pour capter ainsi une partie de ce marché prometteur. Ce faisant, il a pour ambition de reconquérir et d'élargir son "hinterland" - c'est-à-dire sa zone de chalandise - et d'y créer plus de valeur ajoutée et d'emplois.



▲ Trafic des grands ports maritimes européens par type de marchandise (source DGITM)

Le débat a fait ressortir que ce choix stratégique bénéficie d'un très large soutien mais suscite aussi de franches oppositions et certaines questions, de la part d'une partie de ceux qui se sont exprimés.

Le soutien au choix stratégique qui sous-tend le projet CAP 2020 ne se limite pas à celui, particulièrement net, de la communauté portuaire et des acteurs économiques des Hauts-de-France ; il s'est aussi largement exprimé dans le public rencontré à l'occasion du débat et parmi les responsables élus.

Les oppositions qui s'expriment sont d'abord le fait de ceux qui récusent la mondialisation et le modèle de société qui lui est associé. Elles proviennent aussi de ceux qui craignent une dispersion des efforts d'investissement qui affaiblirait Le Havre plus qu'elle ne

servirait Dunkerque dans leur rivalité avec les ports du Benelux, et qui serait par conséquent dommageable aux intérêts français pris dans leur ensemble.

Sans s'opposer à la stratégie choisie, certains se demandent si le projet n'est pas surdimensionné, s'il est pertinent de donner la priorité à l'accueil des plus gros navires, si les conditions du succès sont réunies pour que les investissements envisagés permettent au port de Dunkerque de reconquérir son hinterland et d'y créer la richesse qu'il promet, et si le développement de la filière du conteneur ne risque pas de se faire aux dépens de l'industrie.

Se pose également la question de la rentabilité de l'investissement.

1. Commerce international et marché du conteneur

a. Un choix stratégique largement soutenu

Parmi les acteurs économiques de la Région des Hauts-de-France – compagnies consulaires, groupements professionnels, organisations patronales, grandes entreprises – qui se sont exprimés dans le débat, nul ne conteste la pertinence du choix du GPMD d'investir pour développer son activité dans la filière du conteneur. Tous le soutiennent explicitement dans leurs cahiers d'acteur et leurs interventions dans les réunions publiques, les focus groupes ou les ateliers, à la seule exception de la Chambre d'agriculture Nord-Pas-de-Calais qui se limite à traiter des impacts du projet sur les exploitations agricoles, sans exprimer ni soutien ni opposition au projet lui-même, ni à la stratégie qui le sous-tend, mais en mettant des conditions à sa réalisation.

“Pour bénéficier des perspectives actuelles du trafic maritime de conteneurs, Dunkerque-Port se doit d'augmenter encore plus ses capacités d'accueil des navires à fort tirant d'eau afin de pouvoir accueillir davantage de navires porte-conteneurs et de capter ce marché en forte expansion.”

(CCI Littoral Hauts-de-France, cahier d'acteur n°10)



▲ François Lavallée, président de la CCI Littoral Hauts-de-France, réunion d'ouverture à Dunkerque, 28/09

Le choix stratégique du GPMD est également approuvé, parfois sous conditions plus ou moins fortes, par cinq collectivités territoriales (Région des Hauts-de-France, Communauté urbaine de Dunkerque, communes de Dunkerque et Gravelines, commune associée de Mardyck), deux députés du Nord (MM. Christian Hutin et Paul Christophe) et deux syndicats de salariés (la Coordination Nationale des Travailleurs Portuaires et Assimilés (CNTPA), ainsi que le syndicat Force Ouvrière Dunkerque-Port) qui se sont exprimés dans un cahier d'acteur.

“Soit le port de Dunkerque demeure un acteur marginal des échanges conteneurisés, soit il tente de se faire une place sur le range nord-ouest européen et ainsi, générer de l'emploi et de la valeur ajoutée sur le territoire. Il en a les atouts et la dynamique du transport maritime permet raisonnablement

de s'engager dans cette voie.,”
(Communauté urbaine de Dunkerque
- cahier d'acteur n°15)

Un large soutien au choix stratégique du GPMD s'est enfin manifesté dans le public au cours du débat, comme l'attestent certaines interventions lors des débats mobiles et les réponses au questionnaire : 75,4 % des 1 272 personnes y ayant répondu approuvent le choix du développement de la filière du conteneur, 8% la désapprouvent et 14,9 % sont sans opinion.

“Ma grand-mère m'a toujours dit que ce qui avait tué le port de Dunkerque, c'est le fait de ne pas avoir développé l'activité des conteneurs. Donc, oui au projet, même si c'est un peu tard !,”
(Céline, débat mobile au salon du vin et de la bière, Dunkerque, 29/10)

b. Des oppositions

Un projet qui correspondrait à un modèle de société dépassé ?

Lors des réunions publiques et des débats mobiles, dans les questions posées et les avis donnés sur le site de la commission, comme dans des cahiers d'acteur (ATTAC Flandre, les Amis de la Terre - Dunkerque), certains ont exprimé leur opposition au projet au motif qu'ils rejettent le modèle de société associé à

la mondialisation des échanges dont le transport par conteneurs est l'un des piliers. Ils prônent un autre mode de développement qui privilégierait les circuits courts et la relocalisation des activités. Ils récusent en conséquence le choix du modèle libéral de croissance qui préside à ce projet qui *“nous vient d'un autre âge, quand on croyait pouvoir encore vivre dans un monde de croissance sans limites, quand on n'avait pas encore conscience du mur face auquel l'humanité allait être confronté du fait des dérèglements climatiques et de ses conséquences sur la survie même de l'espèce humaine.”*¹

“Est-ce que nous ne sommes pas en train de courir après la mondialisation avec des conteneurs qui nous inondent de produits chinois ?,”
(Un jeune, débat mobile au marché de Grande-Synthe, 15/10)

“Ce projet est le produit de la mondialisation. Dans ces boîtes, rien n'est produit en France. Bilan, nous risquons d'asphyxier nos petits commerces et de tuer nos petites entreprises”
(Avis de Gérard, site du débat, 23/10)

Martine Minne,
responsable
d'Attac Flandre,
réunion
d'ouverture
à Dunkerque,
28/09
©HAPPYDAY



¹ Les Amis de la Terre - Dunkerque, cahier d'acteur n°17



Le port d'Anvers
©Belga Imap

“On est envahi d’objets made in China. Les chiffres sont trop importants, c’est irréal ! Ce ne n’est pas le quotidien des gens.”

(Lucile, débat mobile sur le marché de Bergues, 19/11)

“On est citoyens du monde. (...) La planète est limitée, l’évidence est la relocalisation des échanges dans nos quartiers, la sobriété heureuse, pas la compulsion des achats.”

(Annie, réunion publique de Loon-Plage, 15/11)

“Merci pour la planète de ne pas réaliser ce projet. Nous trouverons d’autres alternatives, il suffit de laisser s’exprimer les citoyens”

(Lise, débat mobile au centre commercial Marine de Dunkerque, 28/10)

Dans son cahier d’acteur, la ville de Grande-Synthe prend position contre “un projet qui tombe d’en haut, sans accroche avec le territoire”, et fustige la vision d’un modèle dépassé à ses yeux et contraire à ses choix.

“L’activité containers conforte le modèle de développement actuel de surconsommation de produits manufacturés à l’autre bout du monde alors que le territoire souhaite s’engager dans la transition.”

(Ville de Grande-Synthe, cahier d’acteur n° 46)

D’autres considèrent à l’inverse qu’il convient de développer les échanges, sources de richesse, que cela ne sert à rien de s’opposer aux transformations inexorables du paysage économique mondial et qu’au contraire il faut savoir en profiter.

“On part du fait que plus on échange plus on devient riche (...); plus il y a de valeur ajoutée qui se crée, plus il y a d’opportunités de vendre. (...) 30 % de l’activité en France se fait vers l’export (...); est-ce que l’on peut demander aux gens qu’ils reçoivent nos produits et que nous on ne reçoive pas les leurs.”

(François Soulet de Brugière, Président du conseil de surveillance du GPMD, réunion publique de Grande-Synthe, 17/10)

“Cessons d’être les dindons de la farce de la mondialisation ; puisqu’elle est de facto à nos portes, autant en tirer profit.”

(Le Front National, cahier d’acteur n° 35)

Par son ampleur, le projet CAP 2020 interroge ainsi des choix stratégiques et politiques, un choix de civilisation qui dépasse largement la seule responsabilité du GPMD. C’est au demeurant la réponse qu’a apporté le maître d’ouvrage.

“Je ne peux pas faire le débat de la mondialisation... ce n’est pas la mission qui m’a été confiée.”

(Stéphane Raison, Président du directoire du GPMD, réunion publique de Loon-Plage, 15/11)

2. Les relations entre les ports français



▲
Le port
de Marseille
©GPMM

Un projet qui développerait l'activité du conteneur à Dunkerque aux dépens du Havre et affaiblirait les ports français face à ceux d'Anvers et Rotterdam ?

Lors de la réunion publique d'ouverture le 28 septembre, un intervenant se présentant comme géographe a fait part de son scepticisme sur le projet, estimant que Dunkerque *"n'a plus d'hinterland"* et *"ne peut pas lutter avec Anvers"*. Selon lui, la priorité au plan national devrait être de *"ne pas affaiblir Le Havre"*. Si cette position est restée isolée, la crainte de voir Le Havre entraver les ambitions de Dunkerque a été exprimée à maintes reprises au cours du débat, posant ainsi la question de la concurrence entre les deux ports.

"Dunkerque-Port devra veiller à ce que l'augmentation de son trafic de conteneurs ne se fasse pas au détriment des autres ports français. En effet, la proximité des ports de Dunkerque et du Havre pourrait être perçue comme un risque".

(Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), cahier d'acteur n° 34)

Deux cahiers d'acteur ont été versés au débat par des représentants des milieux économiques de Normandie et d'Ile-de-France, marquant leur opposition catégorique au projet CAP 2020 : Paris Seine Normandie, une association d'acteurs économiques créée par les CCI régionales de Normandie et de Paris Ile-de-France, et Logistique Seine Normandie (LSN), une fédération des acteurs économiques du transport et de la logistique de Normandie. Tous deux dénoncent un saupoudrage des investissements, en appellent à *"un schéma de gouvernance qui associe l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs privés pour penser stratégie, pour penser cohérence, pour penser complémentarité et enfin pour penser priorité d'investissement"*². Leur prise de position contre le projet s'appuie sur une remise en cause argumentée des prévisions de trafic et de gain de parts de marché. Ils estiment qu'il s'agit d'un projet en concurrence directe avec celui d'HAROPA³, concurrence que devrait selon eux renforcer la réalisation du canal Seine-Nord EUROPE.

Lors de son audition par la commission, le Président de l'Union maritime et portuaire du Havre (UMEP), Michel Segain, a tenu à rappeler que Le Havre, selon lui *"spécialiste du conteneur"*, traite quelque 3 millions

² Logistique Seine-Normandie, cahier d'acteur n°45

d'EVP par an contre environ 0,35 à Dunkerque. Il considère qu'avant de faire autre chose, il faut *“renforcer ce qui existe”* c'est-à-dire *“terminer Port 2000”* (ce qui nécessiterait un investissement d'environ 300 millions d'euros). Il fustige une *“régionalisation mortifère”* et *“les baronnies qui nous divisent et nous affaiblissent face aux ports du Nord”* pour conclure qu' *“il faut chasser en meute au niveau français et non s'opposer entre nous”*.

“L'objectif du port de Dunkerque de concurrencer le port d'Anvers crée une concurrence indirecte avec HAROPA³ et l'axe Seine, notamment dans la région Grand Est. Il est même à craindre que cette concurrence soit encore renforcée par l'ouverture du canal Seine - Nord Europe, en particulier sur le territoire de l'Île-de-France, partie intégrante de l'axe Seine.

Dans sa configuration actuelle, le projet CAP 2020 s'inscrit dans une logique de concurrence plutôt que de complémentarité entre ports français du Range nord européen, au risque de ne pas trouver ses propres trafics. „

(Paris-Seine-Normandie, cahier d'acteur n° 51)

Le GPMD et ceux qui soutiennent son projet soulignent pour leur part que CAP 2020 vise à étendre

l'hinterland du port de Dunkerque, dans la Région des Hauts-de-France et au-delà vers le Grand Est. Le dossier du maître d'ouvrage mentionne *“les nouveaux trafics captés du fait de l'élargissement de l'hinterland accessible au port de Dunkerque via le développement des territoires et des services intermodaux”*⁴. Par ailleurs le rapport d'activité 2017 du GPMD indique, page 43, que *“le terminal à conteneurs fournit à ses clients un accès direct aux marchés du Nord de la France, d'Île-de-France et d'Europe centrale par les voies routières, ferroviaires et fluviales”* et il précise page 31 que *“l'ouverture du canal Seine-Nord Europe permettra d'étendre l'hinterland fluvial du port vers la Picardie et la région parisienne dont Dunkerque est le débouché naturel”*.

En insistant sur le fait que l'un des atouts majeurs de Dunkerque est d'être situé au cœur d'un bassin de *“80 millions de consommateurs dans un rayon de 300 kms”*, le GPMD indique aussi qu'il considère le bassin parisien et la vallée de la Seine comme faisant partie de sa zone de chalandise potentielle.

Le maître d'ouvrage se défend pourtant de vouloir faire concurrence au Havre avec CAP 2020 qu'il présente comme complémentaire des projets de développement du port normand et les milieux économiques de la région dunkerquoise sont à son unisson.

Le port du Havre
©Haropaports



³ HAROPA est un groupement d'intérêt économique qui réunit les ports du Havre, de Rouen et de Paris.

⁴ cf. Fiche n°4, p. 36 des annexes DMO

“CAP 2020 n’est pas concurrent avec Le Havre-Port 2000 - Réunis au sein du GIE HAROPA Paris Seine Normandie, les ports du Havre - Rouen - Paris considèrent que l’axe Seine est la clef de voûte du Grand Paris. L’ambition à long terme est de doter Paris d’un grand port maritime et le Bassin parisien d’un dispositif logistique multimodal.

Le projet de Dunkerque-Port est de se doter d’un hinterland marchand sur le Nord et le Grand Est de la France dans la filière conteneurs aujourd’hui dominée par Anvers et Rotterdam. Ni les ambitions, ni les hinterlands de Dunkerque-Port et du Havre-Port ne sont les mêmes. „

(MEDEF Côte d’Opale, cahier d’acteur n°8)

Les experts entendus par la commission soulignent qu’un port n’a pas l’exclusivité de son hinterland, même proche, et que Marseille et Le Havre visent comme Dunkerque à développer leurs activités dans l’Est de la France.

“On est dans une situation de très forte concurrence entre les ports et, cette concurrence, elle est nationale entre les Etats mais aussi à l’échelle des territoires.”

“Dès que le port du Havre va aller vers l’Est, on va entrer en concurrence sur les hinterlands. „

(Audition d’Antoine Frémont, IFSTTAR⁵, 07/11)

Le maître d’ouvrage fait valoir que le port de Dunkerque est situé sur le corridor “mer du Nord - Méditerranée” du réseau trans-européen de transport dont il constitue un nœud tri-modal (canal/rail/route), et il s’appuie, pour justifier son projet, sur la stratégie nationale de développement portuaire exposée le 17 novembre 2017, à Brest, par le comité interministériel de la mer, et illustrée par les déclarations du Premier Ministre lors des “Assises de l’économie de la mer”, le 21 novembre 2017, au Havre :

“le grand port français de l’activité transmanche, de la mer du Nord, c’est Dunkerque. Dunkerque qui se trouve en compétition avec les grands ports belges et néerlandais. Dunkerque qui doit devenir notre tête de pont sur l’axe Nord en se coordonnant, bien sûr, avec les ports proches, en particulier celui de Calais. [...] à terme, je ne veux plus que trois ports nationaux : je veux un seul port français, avec trois portes d’entrée.”

Concurrence ou complémentarité entre les ports français ? La question est sous-jacente au débat qui s’est noué à propos du projet CAP 2020, sans qu’à ce stade les éléments d’information fournis permettent de trancher. La réponse à cette interrogation est en premier lieu du ressort des autorités chargées de définir la politique portuaire au niveau national et d’arrêter en conséquence les priorités en matière d’allocations des deniers publics aux investissements jugés nécessaires.

La commission propose que l’Etat indique comment et à quelles conditions le projet CAP 2020 de Dunkerque pourra être réalisé en complémentarité avec le Havre Port 2000 pour éviter une concurrence entre eux qui pourrait affaiblir les ports français, face à ceux du Benelux.

⁵ Institut Français des Sciences et Technologies de Transports, de l’Aménagement et des Réseaux

3. La stratégie du port de Dunkerque et la reconquête de l'hinterland

a. Des questions sur les dimensions du projet

Pour justifier l'importance de l'investissement projeté, le maître d'ouvrage se fonde sur les perspectives de croissance du trafic de conteneurs au niveau mondial. Celles-ci reposent sur des projections établies à partir d'observations des trafics au cours des dix dernières années et d'hypothèses de croissance de l'économie mondiale d'ici à 2035. Il table sur un doublement du trafic à cet horizon et vise, en captant une partie de cette augmentation, à faire passer sa part de marché de 0,7 à 2,3 % du trafic de conteneurs dans la rangée Nord ; le volume conteneurisé attendu à l'horizon 2035 serait ainsi de 2,5 millions d'EVP contre quelque 0,34 en 2017, soit une multiplication par plus de sept de l'activité de la filière conteneurs à Dunkerque en 18 ans. Le projet CAP 2020 est quant à lui dimensionné en fonction de ces perspectives de croissance du trafic de conteneurs pour atteindre l'objectif fixé.

Si certains participants jugent les hypothèses retenues réalistes et le projet correctement dimensionné, d'autres mettent en garde contre des anticipations excessivement optimistes.

“Le projet CAP 2020 présenté par le GPMD apparaît mesuré et pragmatique dans son montage technique et financier, et permet avant tout au port de Dunkerque d'atteindre la taille stratégique pour une pérennisation du trafic conteneurs.”

(Région Hauts-de-France, cahier d'acteur n°13)

Certains des experts entendus par la commission mettent en doute les perspectives de croissance de la filière conteneurs sur lesquelles est bâti le projet : à côté des facteurs de poursuite de la croissance du commerce international, ils relèvent des éléments qui vont en sens inverse : ralentissement économique en Asie orientale, vieillissement de la population en Europe, tendances isolationnistes aux États-Unis... Ils invitent d'autant plus à la prudence dans les anticipations que les terminaux de la rangée Nord sont aujourd'hui en surcapacités (60 millions d'EVP disponibles pour un trafic de 35 millions d'EVP). Ils font observer que Le Havre visait un trafic de 6 millions d'EVP avec son projet Port 2000 et qu'il en traite aujourd'hui deux fois moins.



Olivier Richard du groupe SRS⁶, logisticien pour l'un des plus importants groupes de la région. Table ronde "avenir de la filière conteneur", journée préparatoire du débat le 19/09

“Poursuivre les courbes alors que depuis 2008 on est entré dans l'ère des incertitudes, mérite réflexion”

“Ce n'est pas parce que le trafic mondial doublera que celui de Dunkerque doublera : il n'y a rien de mécanique.”

(Audition d'Antoine Frémont, IFSTTAR, 7/11)

Certains, en particulier parmi ceux qui redoutent les impacts sur l'environnement et le cadre de vie, jugent le projet surdimensionné et demandent qu'il soit revu à la baisse.

“CAP 2020 ne constitue-t-il pas à nouveau pour le Dunkerquois l'archétype du projet surdimensionné ? (...) L'ADELFA comprend les ambitions du port et n'entend pas s'opposer de front au projet. Toutefois, elle demande que raisonnablement les chiffres, revus à la baisse, s'inscrivent dans la logique du souhaitable et du possible pour éviter les désillusions de demain.”

(Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois, cahier d'acteur n° 20)

Le maître d'ouvrage fait valoir que le phasage du projet en deux tranches permettra d'adapter son calendrier de mise en oeuvre aux évolutions du marché telles qu'elles seront constatées, et que les prévisions de trafic sur lesquelles il s'appuie, sont “plutôt prudentielles” comparées avec d'autres prévisions mentionnées dans la fiche 4 jointe à son dossier.

⁶ Centrale d'approvisionnement d'une vingtaine d'enseignes de distribution de la “galaxie Mulliez”, tels Auchan, Kiabi, Leroy-Merlin...

La commission constate à ce propos que les prévisions de trafic retenues par le GPMD, réalisées par SYSTRA en 2016, sont très nettement supérieures⁷ à celles des trois études les plus récentes qu'il cite : celles de NEA réalisée en 2011, d'ISL en 2013 et d'AD en 2014 ; elles ne sont inférieures qu'à celles d'OSC et ISL, réalisées en 2009 et 2010 respectivement, à des dates ne permettant pas de prendre en compte pleinement les effets de la crise de 2008.

Certains soulignent que la massification du transport maritime avantage les ports les plus gros qui sont au cœur de l'Europe, par rapport à ceux qui sont plus pé-

riphériques, tels Dunkerque et Le Havre, et qu'en toute hypothèse *"ce sont les grands armateurs mondiaux et les grands manutentionnaires qui ont la décision sur le choix du port"*.⁸

La commission relève l'absence des armateurs dans le débat et s'interroge sur ce qu'il convient d'en comprendre. Dans son cahier d'acteur (cf. page 4), La Redoute qui *"porte une attention particulière à la concertation autour du projet"* - qu'elle soutient - *"s'inquiète de cette absence des compagnies maritimes dans les échanges"*.

Le Mol Triumph : plus grand porte-conteneurs du monde ©MOL Mitsui O.S.K Lines



⁷ Ex. : pour la période 2010-2025, le taux de croissance annuel moyen du trafic dans la rangée Nord, sur lequel s'appuie le projet (étude faite par SYSTRA en 2016) est de 5,1 %, contre 3,9 % pour l'étude de 2011 de NEA, 4,1 % pour ISL (2013) et 4,3 % pour AD (2014) ; la valeur retenue est ainsi supérieure de 30,7 %, 24,4 % et 18,6 %, respectivement, à celles de ces trois études.

⁸ Audition d'Antoine Frémont, l'IFSTTAR, 07/11

b. Des doutes sur la priorité qu'il est prévu d'accorder à l'accueil des plus gros porte-conteneurs

Le maître d'ouvrage souligne dans son dossier non seulement que la filière du conteneur est en expansion mais qu'elle se caractérise par la massification du trafic, avec des armateurs qui se concentrent dans des alliances de moins en moins nombreuses et recourent à des navires de plus en plus grands : les porte-conteneurs ayant une capacité supérieure à 13 000 EVP représentent près de 30 % des navires en commande alors qu'ils constituent moins de 6 % de la flotte existante. Cette *“évolution de la taille des porte-conteneurs est un facteur structurant pour le dimensionnement des nouveaux terminaux”* et justifie d'autant plus l'investissement projeté que Dunkerque est, sur la rangée Nord, l'un des rares ports - avec Rotterdam et Felixtone - capables d'accueillir en tout temps les plus grands navires à 16,5 m de tirant d'eau. Attirer ces plus grosses unités est à ses yeux *“stratégique pour compter parmi les plus grands ports européens”*.⁹

“Sur la rangée Nord, seuls Rotterdam et Dunkerque peuvent accueillir les bateaux les plus gros. (...) Si Dunkerque ne les capte pas ce sera Rotterdam.”

(Éric Dujardin, Président des consignataires et agents maritimes, réunion publique de Dunkerque, 28/09)

La priorité accordée à l'accueil des plus gros porte-conteneurs pour tirer parti de la croissance de la filière n'a pas fait l'objet de réelle discussion. Plusieurs intervenants l'approuvent expressément dans leur cahier d'acteur et rejettent l'idée de limiter le développement du port aux activités de *feeder*. Pour eux comme pour le GPMD, l'enjeu est de faire de Dunkerque une escale incontournable sur les routes maritimes des grands armateurs (les *“loops”*) ce qui nécessite d'accroître ses capacités d'accueil des plus gros porte-conteneurs. Dans son cahier d'acteur, Conforma cite l'exemple des lignes au départ du sous-continent indien pour déplorer qu'elles ne desservent pas Dunkerque et que les *“solutions alternatives de feeder”* organisées depuis Anvers, auxquelles il est contraint de recourir, *“rallongent considérablement les délais de livraison”*.

“Le feeder n'est pas une solution suffisante (...) Il est impensable de reléguer la 3^{ème} grand port maritime national à ce rang de port “secondaire”. D'autant que ce statut ne peut satisfaire entièrement les exportateurs/

importateurs dont un certain nombre banissent le feeder de leurs conditions de vente.”

(Association des Transitaires des Hauts-de-France (ATHF), cahier d'acteur n° 26)

Le feeder “ne doit pas se substituer au véritable enjeu du projet du projet CAP 2020 : convaincre les nouvelles alliances maritimes de mettre Dunkerque sur leurs loops.”

(Société de Recherche de Synergie (SRS), cahier d'acteur n° 38)

“Pour ne pas être relégué à un rôle de port de feeder, Dunkerque doit se doter d'infrastructures capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs de 20 000 EVP.”

(UMC, cahier d'acteur n°5)

Un chercheur à l'IFSTTAR, auditionné par la commission¹⁰ s'interroge pourtant sur la pertinence de la priorité accordée à l'accueil des plus gros porte-conteneurs. Il souligne que la massification du transport maritime tend inéluctablement à creuser l'écart entre les *“grandes portes d'entrée continentales”* et les autres ports qui ont vocation à développer plutôt leur activité de *feeder*. Il ajoute qu'il serait imprudent de tabler sur la saturation de ces grands ports : ils ne cessent d'investir pour s'adapter aux exigences des armateurs qui ont la décision dans le choix du port où ils accostent. Mieux vaudrait donc, selon cet expert, avoir *“l'ambition d'être un bon port de feeders”* ou jouer la carte de la *“spécialisation intelligente”*, que de privilégier l'accueil des plus gros porte-conteneurs.

“En dehors des grandes portes d'entrée continentales, les autres ports tels Le Havre ou Dunkerque, ont vocation à être desservis par navettes via l'une de ces portes d'entrée continentales. Même si on ne sait pas quand cela se produira, c'est une tendance inéluctable.”

“Quand on est Dunkerque ou Le Havre, on ne peut pas raisonner comme Anvers ou Rotterdam. C'est déjà très ambitieux d'être un bon port de feeder. Le feeder peut être une bonne solution.”

(Audition de David Guerrero, IFSTTAR, 24/11)

⁹ Cf. DMO p. 18

¹⁰ David Guerrero, IFSTTAR, le 24/10

La voie de la “spécialisation intelligente” sur des secteurs dans lesquels le port de Dunkerque occupe une position dominante et dispose de savoir-faire ou d'équipements particuliers (fruits et légumes, froid dirigé, par exemple) n'a pas non plus été discutée à l'occasion du débat. La question a seulement été évoquée - sans qu'il y soit fait écho - lors du focus groupe réunissant les entreprises de l'hinterland.

“La spécialisation intelligente est un sujet à considérer entre les ports, tels que les ports de Calais, de Dunkerque, et même au-delà en prenant en considération les ports du Benelux et leur rapprochement avec le Royaume-Uni.”
(Christophe Bartholeyns, CCI des Hauts-de-France, focus groupe des entreprises de l'hinterland, Lille, 23/10)

Suite au débat, la décision du maître d'ouvrage devra expliciter le choix de ne pas asseoir prioritairement le développement du port de Dunkerque :

- sur les activités de **feeding** générées par la filière conteneur
- et sur la **spécialisation intelligente** que ses atouts et savoir-faire permettraient de développer.

c. Des interrogations sur les conditions à réunir pour permettre la reconquête de l'hinterland

Parmi les facteurs clés du succès dans la reconquête de l'hinterland d'un port, les experts auditionnés par la commission¹¹ mentionnent l'importance de disposer de réserves foncières suffisantes pour permettre aux activités logistiques de se développer au plus près des quais, d'avoir de bonnes connexions multimodales avec l'hinterland, d'accompagner l'investissement par une qualité de service et une politique commerciale appropriées et de pouvoir s'appuyer sur la vision partagée et l'élan collectif de tous les acteurs du territoire.

• Les réserves foncières

“Dans les facteurs clés du succès de la filière conteneur, on a l'existence et le développement de zones logistiques portuaires associées qui permettent de fixer des activités souvent volatiles et qui peuvent sans difficultés être traitées ailleurs.”
(Audition de Géraldine Planque, 25/10)

Les réserves foncières du GPDM
©GPMD, Jean-Louis Burnod



¹¹ Géraldine Planque du Grand Port maritime de Marseille, 25/10 ; Paul Turret, de l'Institut supérieur de l'économie maritime (ISEMAR), 07/11 ; Antoine Frémont, Institut français des sciences et technologies de transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), 07/11.

Personne ne discute le fait que l'un des atouts majeurs du GPMD est de pouvoir disposer des espaces logistiques nécessaires, en rapport avec son projet.

**“La disponibilité foncière est une pépite,,
(Audition d’Antoine Frémont, IFSTTAR, 07/11)**

• Les connexions multimodales

La qualité des connexions multimodales entre le port et son hinterland fait en revanche débat. Nonobstant les assurances données par les gestionnaires du réseau routier local, les représentants régionaux de Voies Navigables de France (VNF) et ceux de SNCF-Réseau pour ce qui est de leur ressort, certains expriment des craintes à ce sujet : les autoroutes seraient saturées, les capacités de report modal seraient surestimées compte tenu de l'état des voies et des équipements ferroviaires, comme des canaux, et de la faiblesse des services associés (sillons ferroviaires insuffisants, écluses fermées la nuit...). Ils estiment que le projet ne prend pas en compte les coûts importants de remise à niveau qu'exigeraient les autoroutes, voies ferrées et canaux, ni ceux des services à développer pour permettre la reconquête de l'hinterland visée par le projet. Ces points sont développés plus loin (page 61).

**“Pour être opérationnel à l'échelle de l'hinterland, ce projet demande de forts investissements et fonctionnements induits sur l'ensemble de ce vaste territoire. (...) C'est un risque d'emmener notre région sur des investissements lourds et hasardeux.,,
(Europe-Ecologie-Les Verts Flandre maritime, cahier d'acteur n°12)**

• La qualité de service et la politique commerciale

De nombreux participants ont souligné *“qu'il ne suffit pas de creuser un bassin et d'installer des portiques autour pour que de nouveaux bateaux arrivent à Dunkerque”*. Pour eux, la qualité du service offert figure parmi les conditions incontournables pour attirer de nouveaux clients. Elle recouvre notamment tout ce qui peut contribuer à la fluidité des marchandises, à la capacité d'accueil et à l'optimisation de la chaîne logistique en général.

Ce point est revenu d'autant plus régulièrement dans le débat que le projet CAP 2020 s'inscrit à la fois dans un contexte d'évolution technologique et de forte concurrence dans la Rangée Nord et que la puissance commerciale des ports du Benelux est montrée en exemple à ce sujet.

“Si nous avons probablement quelques leçons à recevoir de leur part[les ports du Benelux], c'est sur leur capacité à capter les marchés, à sentir les évolutions, à s'immerger dans les territoires. Et tout cela c'est important. Et c'est éminemment commercial”

(Audition de Laurent Desprez, Euralogistic, 24/10)

Ainsi les discussions liées à l'accompagnement d'un vaste projet qualitatif de service sont revenues de manière systématique, en particulier chez les acteurs des professions économiques, portuaires et de la logistique, qui ne contestent pas l'opportunité du projet.

Des acteurs de la communauté portuaire ont répété la “régularité”, la “fiabilité” et “la fluidité” du Port de Dunkerque comme port d'accueil et de transit. À ce titre, la Coordination nationale des travailleurs portuaires et assimilés (CNTPA, syndicat majoritaire chez les dockers du Port de Dunkerque), affirme que *“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”*.¹²

Aussi, le développement de certaines spécialisations et leurs outils associés¹³ sur des marchandises (la banane, les produits à température dirigée) ou la mise en place de *“dispositions innovantes pour rendre les ports français compétitifs”*¹⁴ sont parmi les atouts du port les plus cités. Son rôle de *“laboratoire de la politique portuaire nationale”*¹⁵ lui a été reconnu. Ainsi, beaucoup ont affirmé que *“Dunkerque est en capacité de garantir des prestations de qualité (...) sur le plan des services.”*¹⁶ Pour autant, la CUD souligne que *“c'est probablement au niveau de la diversification et de la qualité de l'offre de services qu'une attention particulière doit être portée”*.

¹² CNTPA, cahier d'acteur n°16

¹³ La mise en service en octobre 2015 d'un nouveau poste d'inspection frontalier dédié aux contrôles vétérinaires et phytosanitaires.

¹⁴ L'auto-liquidation de la TVA, l'harmonisation des Terminal Handling Charges (THC) ou du Cargo Community System sont évoquées dans le cahier d'acteur n°30 de l'Association des consignataires et agents maritimes.

¹⁵ Ville de Dunkerque, cahier d'acteur n°43

¹⁶ Contribution de la CUD

Le GPMD a rappelé durant le débat que le projet vise à répondre à la demande des chargeurs et des clients afin de leur offrir un service de qualité. En matière de capacité de stockage d'abord, l'installation de zones logistiques¹⁷ à proximité immédiate des terminaux à conteneurs et des infrastructures multimodales a été plébiscitée. Pour le groupe Conforama, qui y importe un quart environ de ses marchandises à destination du marché français, ces installations supplémentaires *“permettront plus de flexibilité et de rapidité et a fortiori une réduction des transit times”*.¹⁸

L'installation sur ces espaces de PME et d'activités innovantes a été suggérée par des entreprises mais aussi envisagée par le maître d'ouvrage. Par ailleurs, il a proposé dans son cahier d'acteur l'installation d'entrepôts sous douanes alors que l'Union locale de la CGT a proposé des dispositifs de désenfumage pour les conteneurs contenant des produits toxiques.¹⁹

- **La vision globale et l'engagement de tous les acteurs du territoire**

Les experts entendus par la commission soulignent que le développement d'un port, comme celui de sa région, est tributaire de sa capacité à développer une stratégie commerciale et territoriale globale : il ne suffit pas d'investir dans les équipements portuaires, il faut aussi mettre en réseau les espaces logistiques pour optimiser les flux. Le projet du port doit s'inscrire dans un projet de territoire et s'appuyer sur un élan collectif qui dépasse largement le seul maître d'ouvrage et nécessite une vision globale partagée entre tous les acteurs.

“Ce projet doit devenir une ambition régionale,,

(Dunkerque en mouvement²⁰, cahier d'acteur n°41)

La création en 2016 de Nordlink Ports qui fédère les ports maritimes et fluviaux des Hauts-de-France et la plateforme multimodale de Dourges, est présentée par le maître d'ouvrage et ceux qui soutiennent son projet comme un atout majeur à ce titre.

Comme on le verra dans les développements qui suivent, nombre des questions soulevées à l'occasion du débat appellent des réponses qui ne sont pas du ressort du GPMD seul et rendent par conséquent indispensable l'engagement durable de ses partenaires à ses côtés pour assurer le succès de son projet CAP 2020. Dans son cahier d'acteur (cf. page 4) le Parti Socialiste qui soutient le projet rappelle à ce propos que le rapport sénatorial Vandierendonck-Bignon sur l'attractivité portuaire de la façade nord de la France proposait en 2016 de 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”*. La nécessité d'une synergie des acteurs au niveau régional est également soulignée dans plusieurs cahiers d'acteurs.

Selon certains, leur engagement est déjà acquis.

“Les objectifs de Dunkerque-Port en termes de volumes de conteneurs seront atteints grâce à la mobilisation déjà acquise de tous les acteurs du territoire,,

(Trailer and container service industrie, TCSI,²¹

Cahier d'acteur n° 50)

A l'inverse, d'autres se demandent où se trouve le *“projet de territoire”* porté à l'échelle régionale et, comme on l'a déjà vu, l'absence des armateurs ou la présence plutôt discrète de l'Etat, de SNCF-Réseau et des grandes collectivités territoriales (Région, Départements) durant le débat public, conduisent à s'interroger sur le degré d'engagement de ces acteurs en faveur du projet CAP 2020.

“(Il faut)... une démarche prospective avec les autres parties prenantes pour avoir un projet qui fait consensus et s'appuyer sur un élan collectif (...), une démarche inclusive pour avoir un élan collectif ? (...) On s'interroge sur le projet de territoire,,

(Audition d'Antoine Frémont, IFSTTAR, 07/11)

¹⁷ 350 hectares supplémentaires de zones logistiques et dédiés au report modal sont prévus par le maître d'ouvrage dans le cadre de son projet CAP 2020

¹⁸ Conforama, cahier d'acteur n°44

¹⁹ Focus groupe dédié aux syndicats de salariés, le 20/10

²⁰ Association créée en 2013 qui se présente comme a politique et déclare avoir pour objectif de *“faire bouger et faire gagner Dunkerque”*

²¹ TCSI SA se présente comme *“l'un des principaux leaders dans l'activité de la maintenance et de la gestion de conteneurs en France depuis 1983”*

4. La place de l'industrie

• Un colosse aux pieds d'argile

L'histoire du Port, celle de l'industrie et celle du territoire sont intimement liées. Ainsi le développement du port à partir du milieu du 20^{ème} siècle s'est essentiellement appuyé sur l'implantation d'installations industrielles génératrices de logistique maritime et d'activité économique.

Les Dunkerquois savent ce qu'ils doivent à l'industrie en termes d'emplois. Dans leur majorité, ils en ont au fil des ans accepté en contrepartie les risques et les impacts environnementaux. C'est ce qui permet au territoire portuaire Dunkerquois d'accueillir la plus grande concentration de sites industriels classés SEVESO (Dix neuf au total).

Certains citoyens, qui se retrouvent parmi ceux qui plaident pour un modèle alternatif de développement évoqué ci-dessus, remettent en cause la place prépondérante de l'industrie.

“Quel type d'attractivité voulons-nous ? Le tourisme et l'industrie lourde sont-ils solubles ? (usines SEVESO, centrale nucléaire). Ne pensez-vous pas que les populations ont assez donné pour le pays ? Quels coûts sommes-nous prêts à payer ?”

(Question n° 8)

Mais pour la plupart des citoyens la vocation industrielle du territoire ne fait aucun doute: *“c'est le prix à payer !”, “Sollac sans la poussière, ce n'est pas possible”, “il ne faut pas oublier que c'est aussi un port industriel”.*²²

“Il faut savoir ce que l'on veut. Nous sommes un territoire industriel. Les impacts, certes, il faut se battre pour les atténuer, mais il ne faut pas perdre de vue notre objectif : trouver du boulot pour les jeunes, sinon, on va crever. Ces nuisances en termes de trafic, de bruit, de pollution... C'est malheureusement le prix à payer pour créer de l'emploi.”

(Un citoyen, débat mobile d'Auchan à Grande-Synthe, 14/10)

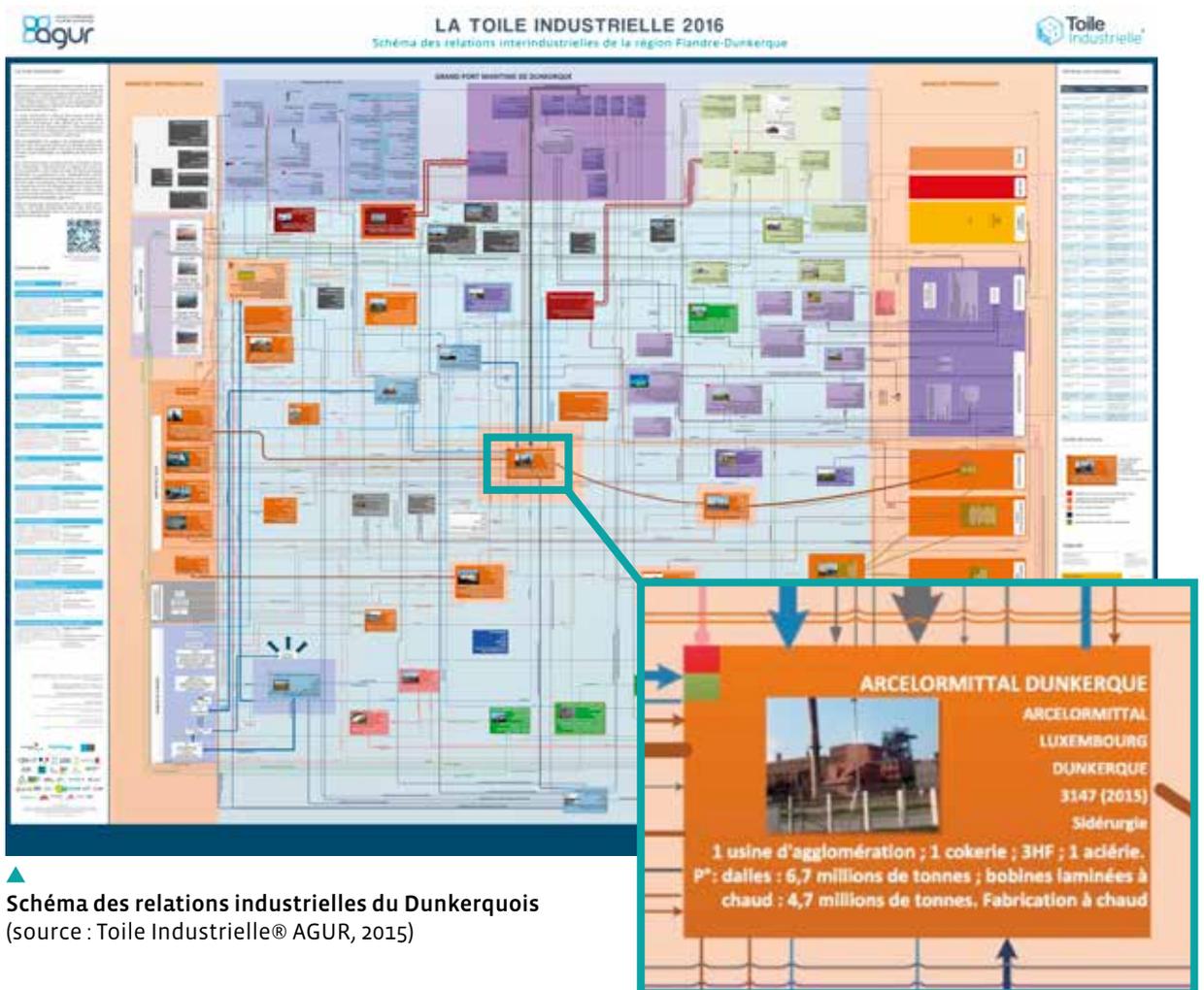
"Dunkerque en mouvement" résume dans son cahier d'acteur : *“Le Dunkerquois reste très marqué par son passé maritime et industriel. Zone d'échange et de transit, fortement industrialisée avec un parc industriel dynamique. Dunkerque se positionne comme la première plateforme industrialo-portuaire et énergétique d'Europe. Son évolution peut s'entendre à travers sa nécessaire diversification industrielle et à travers la nécessité de conforter les liaisons de son hinterland”.*

Les chargeurs de l'hinterland : *“la vocation de Dunkerque est d'être un territoire industrialo-portuaire.*

**Deux brames
d'acier,
ArcelorMittal**



²² Citoyen, débat mobile d'Auchan à Grande-Synthe, 14/10



▲ Schéma des relations industrielles du Dunkerquois
(source : Toile Industrielle® AGUR, 2015)

*Un ensemble d'activités économique dépend donc du port de Dunkerque. S'il venait à disparaître, c'est tout un territoire qui serait menacé.*²³

Au cours des années récentes, les Dunkerquois ont fait la douloureuse expérience de la fermeture des activités pétrolières, celle-ci ayant entraîné une baisse des trafics de vrac liquide et de nombreuses pertes d'emploi.

Cette expérience a illustré pour eux le fait que l'avenir des sites industriels installés sur la zone portuaire n'est pas garanti, et ce d'autant plus que ces sites appartiennent pour une majorité à de grands groupes internationaux dont les centres de décision sont à l'étranger.

Lors de son audition, Jean François Vereecke de l'AGUR, qui a mis au point et développe l'outil de la Toile In-

dustrielle®, ne dit pas autre chose lorsqu'il parle d'un "colosse aux pieds d'argile". Il faut, dit-il, "prendre la mesure de la fragilité de cet écosystème même si c'est une puissance industrielle"²⁴. Il illustre son propos par deux statistiques : 1 % des établissements concentre 44 % de l'emploi et 44,7 % des salariés travaillent dans des établissements contrôlés par des groupes étrangers.

Ainsi, la consolidation et la pérennisation de leur industrie est une priorité absolue pour de très nombreux habitants. Et comme exprimée lors de l'atelier préparatoire du débat le 19 septembre, l'une de leurs premières interrogations à propos du projet CAP 2020 est de savoir s'il contribue vraiment à cet objectif. "Le projet ne doit pas abandonner l'activité industrielle du port", ou encore "il faut garder en tête la vocation industrielle prioritaire du port."

²³ Chargeurs du Nord, cahier d'acteur n°53

²⁴ Audition de Jean François Vereecke, 24/10

- **Vrac et/ou conteneurs ? Faut-il diversifier ?**

Aujourd'hui l'essentiel du trafic engendré par l'industrie locale est un trafic vrac. Alors investir dans le trafic conteneurs, n'est-ce pas "tourner le dos à l'industrie" ?

“Le risque c'est de tourner le dos à l'activité originelle du port qui était au service de l'industrie. Il faut du boulot pour tous même si la diversification est nécessaire.”

(Romuald, débat mobile au salon de la bière et du vin à Dunkerque, 29/10)

“On a occulté le vrac, n'oublions pas que Arcelor est le premier employeur”

(Un citoyen, réunion publique de Loon-Plage, 15/11)

Partant du même constat que les citoyens, celui de la dépendance entre son propre développement et celui de l'industrie, le GPMD y voit aussi une forme de fragilité que précisément le projet CAP 2020 doit atténuer par la diversification de ses trafics. Pour illustrer le propos, il a utilisé au cours des réunions publiques l'image d'une table dont chaque pied représenterait un type de trafic. La table aujourd'hui reposerait sur deux pieds solides (le vrac solide et le roulier) et souffrirait de la faiblesse des deux autres (vrac liquide et conteneurs). Après avoir investi sur la filière vrac li-

guide à travers le projet du terminal méthanier, le port souhaite avec CAP 2020 renforcer le pied conteneur. Ce faisant, il renforce l'équilibre et la solidité de la table.

- **En quoi le projet peut-il soutenir l'industrie ?**

Se refusant à opposer les deux activités habituellement classées dans des secteurs économiques forts différents, le GPMD a souvent utilisé la formule selon laquelle la filière conteneur serait une industrie. Il indique :

“à travers la valeur ajoutée dans le territoire, et au-delà du développement de la filière logistique, c'est toute l'économie industrielle du Nord de la France qui bénéficierait du gain de parts de marchés du trafic conteneurs du port de Dunkerque. En effet, la croissance économique liée au projet concourrait à conforter les entreprises déjà présentes localement et à favoriser l'implantation d'entreprises, d'industriels et de logisticiens de façon durable sur le territoire [...]. On notera en particulier comme éléments confortant les entreprises en place à travers la croissance économique induite par le projet :

1. *une meilleure lisibilité de Dunkerque-Port à l'échelle européenne, voire mondiale, avec un impact commercial important pour l'attractivité de nouvelles lignes, et donc l'opportunité pour les entreprises de disposer à l'export et à l'import de nouveaux services et de nouvelles destinations.*

Quai de Grande-Synthe devant ArcelorMittal
©GPMD,
Jean-Louis Burnod



2. des recettes supplémentaires pour Dunkerque-Port qui lui permettront d'investir sur d'autres filières, mais également d'accompagner ses clients et les industriels actuels dans leur démarche commerciale et de recherche de compétitivité;
3. des économies d'échelle permettant de réduire les coûts de passage portuaire qui bénéficieront également à toutes les entreprises en lien direct ou indirect avec les activités du Port."

(Réponse du maître d'ouvrage à la question n° 8)

Les grands acteurs économiques, et à travers eux les industriels du Dunkerquois, en particulier ceux qui sont installés dans la zone industrialo-portuaire, adhèrent à ce scénario d'une spirale vertueuse qui profiterait au développement du tissu industriel.

Ils partagent la vision d'une filière vrac et d'une filière conteneur qui se renforcent mutuellement au lieu de se concurrencer.

"Il n'y a pas de concurrence entre ces deux marchés sur le port de Dunkerque ; ils sont complémentaires et permettent par les effets d'échelles qu'ils génèrent (ressources de pilotage, remorquage, lamanage, manutention, maintenance et exploitation des infrastructures) d'améliorer la performance globale et donc celle de chacun,"

(ArcelorMittal, cahier d'acteur n°33)

Ils expriment très majoritairement leur soutien à ce projet et au développement qu'il sous tend. Ainsi, la CCI évoque "un effet positif sur toutes les filières d'activité de Dunkerque-Port" "une opportunité de développement par le renouveau industriel", et poursuit : "CAP 2020 participerait durablement à la relocalisation de l'activité industrielle dans les Hauts-de-France". De son côté, le cahier d'acteur du MEDEF Côte d'Opale souligne que "les synergies de CAP 2020 avec l'industrie méritent d'être affirmées. La solution Atlantique sera un atout pour un développement industriel futur".

- **Quel développement industriel ?
A quelles conditions ?**

Selon le GPMD, la réalisation de CAP 2020 ouvrira la possibilité d'assurer des prestations qui devraient naturellement lui incomber et qui pourtant aujourd'hui lui échappent : il vise ici les sites industriels installés sur son territoire qui ne travaillent pas avec le port de Dunkerque.

Au cours de la réunion de Gravelines, le président du GPMD cite en exemple, l'usine de BASF implantée sur le port et dont les matières premières et les produits finis ne passeraient pas par Dunkerque faute de lignes maritimes correspondant à ces flux. De même, l'activité export de l'usine d'Arcelor Dunkerque et de Montataire passerait en intégralité par le port d'Anvers. Le port considère que ces produits conteneurisés à

**Industries
sur le port**
©GPMD





L'usine Rio Tinto
à Loon-Plage
© GPMD

Anvers devraient l'être à Dunkerque. Pour y parvenir poursuit-il, il faut attirer de nouvelles lignes et développer une offre logistique complémentaire.

Le représentant de BASF apporte son soutien au projet mais attire l'attention sur trois points qui méritent d'être traités pour prétendre en obtenir un tel résultat.

- Le premier concerne la réalité du report multimodal prévu, en particulier ferroviaire (l'industriel serait contraint aujourd'hui d'utiliser des gares de triage éloignées du port).
- Le second point critique est le développement de zones de stockage. Dans son cahier d'acteur, le MEDEF Côte d'Opale souligne également l'importance de la distribution entre les activités logistiques et industrielles autour du bassin ; il propose que soit *"mise à l'étude la faisabilité d'une plateforme chimique sur les zones industrielles situées à l'ouest du projet"*.
- Le troisième point est la capacité à transporter de manière souple et efficace les petits volumes, en particulier pour ceux des industriels qui n'ont pas la possibilité de remplir des trains complets.

Sur ce dernier point essentiel, il est rejoint par d'autres industriels qui font état d'une exigence accrue de la part des utilisateurs finals pour davantage de flexibilité en termes de délais et de quantités : petits lots et rapidité de livraison deviennent un facteur de compétitivité incontournable.

De ce fait, la croissance attendue du trafic de conteneurs ne se fera pas seulement avec de gros volumes mais passera par la multiplication de petits volumes. La capacité à les combiner et à développer la souplesse et la modularité du service logistique, qui lui font défaut aujourd'hui à Dunkerque et que les grands ports belges semblent lui offrir, seront un élément indispensable pour réussir ce développement. En l'absence de cette performance, les entreprises sont contraintes de prendre la route.

La question du calendrier a été évoquée ; si les industriels entendent avec intérêt les retombées positives pour eux en termes de compétitivité du projet soumis au débat, ils font remarquer que ses effets concernent pour eux le long terme, n'y a-t-il pas lieu d'aménager la transition, d'anticiper ? Quel chemin de développement construire d'ici 2030 ?

Une autre question est apparue au cours du focus groupe consacré aux entreprises du Dunkerquois concernant la possibilité que le bassin Atlantique en projet puisse servir (côté Ouest du bassin) également à des industries qui auraient besoin d'un accès "bord à quai", en plus du dispositif entièrement consacré aux conteneurs sur la rive Est du bassin .

Le représentant d'Aluminium Dunkerque interroge le maître d'ouvrage sur la compétitivité du port induite par le projet : est-il prévu d'aller plus loin sur les modalités de déchargement en termes de technologies ?

Comme cela sera évoqué ci-après, on perçoit bien que le projet ne se réduit pas à un projet d'infrastructure mais ouvre un chantier d'innovation en matière de services et de technologies ; quel sera le port de demain ?

De ce point de vue entre autres, le choix de l'opérateur sera essentiel ; sur ce sujet mais aussi sur d'autres enjeux tels que la gestion des risques, les aspects de circulation, la gestion des compétences, le développement d'une véritable économie circulaire, il y aurait intérêt à associer les industriels à un tel développement. C'est à une telle réflexion collective qu'appellent certains d'entre eux : "faites-nous rêver" disait l'un d'entre eux.

Le GPMD a manifesté son intérêt sur l'ensemble des questions qui viennent d'être évoquées. Il a, à plusieurs reprises fait référence aux discussions bilatérales qu'il entretient avec chacun des industriels du port mais n'a pas apporté de réponse précise sur les dispositifs qui pourraient être mis en place pour continuer à travailler, collectivement cette fois, avec les industriels.

5. Un investissement rentable ?

Les pages 66 et suivantes du DMO expliquent la méthode et détaillent les résultats des calculs de rentabilité financière du projet pour le Port. Le GPMD indique que *“les retombées attendues et les coûts estimés permettent de qualifier ce projet ambitieux de “raisonnable” à travers notamment une rentabilité socio-économique (TRI) de 10%, bien supérieure au taux de 4% préconisé par l'état pour ce type d'études, une valeur actuelle nette (VAN) socio-économique supérieure au milliard d'euros et un équilibre socio économique atteint en moins de 20 ans concernant les avantages cumulés et actualisés”*. L'annexe n°4 donne par ailleurs des indications de sensibilité aux principaux paramètres.

D'une manière générale, ces éléments de rentabilité ont été peu contestés. Le port s'en est tenu à ces analyses lorsque des précisions ont été demandées.

Certains participants sont sceptiques sur la capacité à contrôler les dépenses d'investissement... C'est ce que dit ce participant sur le site :

“Votre projet Atlantique va coûter 700 millions d'euros d'après vos calculs. Laissez moi en douter car tous les travaux engagés en France ont plutôt coûté le double de ce qui était prévu initialement,,

(Question n°103)

Une autre inquiétude de l'association ADELFA dans son cahier d'acteur : *“restera-t-il un budget correct pour l'entretien courant des infrastructures portuaires existantes ?”* n'a pas trouvé de réponse de la part du port, pas plus que la précédente.

D'autres questions liées à ces sujets de rentabilité ont néanmoins émergé au travers d'interrogations plus larges. Par exemple, un doute a été exprimé sur la réelle prise en compte de l'ensemble des coûts associés au projet. Certains participants au débat pensent que des investissements seront nécessaires sur des installations qui ne sont pas sous la responsabilité du port mais relèvent d'autres exploitants (par exemple de VNF, SNCF réseau ou encore sur le réseau routier), et que le projet induira des coûts supplémentaires de fonctionnement (par exemple pour assurer un service 24h/24).

A ces questions le port martèle qu'il n'y a pas de coûts cachés et que les échanges conduits avec les partenaires du projet ont permis de conclure à la compatibilité des principales infrastructures existantes avec les ambitions de croissance de trafic du projet CAP 2020.

Sur le site du débat là aussi, une participante demande à ce que l'on chiffre *“les coûts indirects humains et financiers liés au projet”*²⁵ faisant référence aux impacts environnementaux et sanitaires du projet.

Enfin une série de questions à propos du financement traduisent la demande des citoyens de pouvoir s'exprimer sur l'utilisation des fonds publics et de connaître l'origine des financements :

“Qui paiera ce le projet n'aboutit pas aux résultats escomptés?,,

(Question n° 100)

“Le coût du projet annoncé, est divisé en une part publique et privée. Pouvez-vous préciser l'origine de cet argent?,,

(Question n° 42)

“Il n'y a plus de sous nulle part mais il y a des travaux partout. Qui va payer? Quelles seront nos dettes?,,

(Pascal, débat mobile de Rosendaël, 15/10)

Ce qui conduit le maître d'ouvrage à apporter des précisions à ce sujet :

La part des investissements sous maîtrise d'ouvrage de Dunkerque-Port concerne les travaux d'infrastructures et de bassin, et représente 60 % (respectivement 70 %) du montant total de l'investissement dans la variante Atlantique (resp. Baltique). Les investissements concernant les équipements des terminaux et des superstructures sont portés par des exploitants privés. Pour la part qui lui incombe, le GPMD indique envisager de recourir en majeure partie à ses fonds propres, estimant pouvoir s'appuyer sur sa bonne santé financière ; l'Etat et les collectivités territoriales pourraient s'engager financièrement dans le projet ; des fonds européens pourraient également être apportés.

²⁵ Question n°23

- **Rentable pour qui ?**

Le GPMD a régulièrement expliqué quels étaient les bénéfices attendus de son projet pour le territoire: création de valeur ajoutée, développement de la filière logistique, soutien de l'économie industrielle du Nord de la France, création d'emplois... Il s'est appuyé dans ce discours sur l'exemple des ports du Nord, notamment celui d'Anvers.

Sur ces aspects, le maître d'ouvrage est soutenu par un ensemble de participants industriels et portuaires qui ont illustré son propos, notamment dans les cahiers d'acteurs.

Parmi ces retombées figure *“l'opportunité pour les entreprises de disposer à l'export et à l'import de nouveaux services et de nouvelles destinations”*. Une nécessité manifestée par de nombreux acteurs pour renforcer l'attractivité économique de Dunkerque auprès de ses clients.

Pour le GPMD, il s'agit aussi *“d'investir sur d'autres filières, (...) d'accompagner ses clients et les industriels actuels dans leur démarche commerciale et de recherche de compétitivité”* de part les recettes supplémentaires envisagées. Et enfin de réaliser *“des économies d'échelle permettant de réduire les coûts de passage portuaire qui bénéficieront également à toutes les entreprises en lien direct ou indirect avec les activités du Port”*.²⁶

Pourtant, ces retombées positives restent encore obscures pour ceux des citoyens qui, ne se sentant pas concernés par les filières logistiques ou industrielles, ni par les créations d'emploi, peinent à matérialiser les bénéfices du projet.

“A travers ce projet ambitieux, c'est aussi une plus juste répartition de la richesse créée qui se pose. Que gagne concrètement le citoyen lambda dans cette affaire ?”

(Pascal, question n°8)

Au cours de la réunion publique de Gravelines, un citoyen de Dunkerque s'est interrogé sur l'intérêt du projet CAP 2020 pour la population, se demandant quels en étaient les bénéfices attendus, hormis les emplois créés qu'il qualifiait d'enjeu essentiel.

Le GPMD a souligné que la création de valeur ajoutée se traduisait par des recettes fiscales importantes pour les collectivités territoriales (contribution économique territoriale par les entreprises, taxe sur le foncier des entreprises...), recettes qu'elles pourraient utiliser pour mettre en œuvre leurs politiques publiques au service du citoyen. Il cite à l'appui de ce propos, l'exemple des retombées positives de la mise en service du terminal méthanier pour la ville de Loon Plage.

Exemple que le maire de Loon-Plage avait lui-même développé au cours de la réunion publique tenue dans sa ville : *“Si on a pu développer la ville, c'est parce qu'il y a les activités portuaires. Il faut se le rappeler. En 2017 les taxes foncières du terminal méthanier – plus de 4 millions d'euros – nous ont permis de supporter la baisse des dotations d'Etat.(...) Quand l'emploi se développe, le prix des maisons augmente.”*

- **Un phasage bienvenu**

La démarche proposée par le GPMD de découper le projet en deux phases et de n'enclencher la seconde que si les résultats obtenus par la réalisation de la première étaient conformes aux attendus et validaient les hypothèses de développement, a été unanimement considérée comme un gage de prudence, de sérieux et de pragmatisme. A ce titre le phasage du projet constitue un élément supplémentaire pour conforter la position des acteurs qui lui apportent leur soutien.

“Pensée en deux phases, la solution Atlantique permet de prendre le recul nécessaire, selon les résultats obtenus suite à la phase 1, avant de mettre en œuvre le deuxième volet. Cette approche prudente, semble bien adaptée à la volonté de renforcer la place de Dunkerque sur un marché encore relativement nouveau pour le Port. Alors que réaliser un aménagement de cette envergure d'un seul tenant pourrait s'avérer risqué, le phasage ici imaginé semble à la hauteur des enjeux.”

(Commune de Mardyck, cahier d'acteur n°37)

²⁶ Réponse du GPMD à la question n°8

B. DEUX CONDITIONS ESSENTIELLES DE RÉUSSITE

1. Innovations et services

a. Une nécessaire prise en compte des évolutions technologiques

Les discussions liées à l'accompagnement d'un vaste projet qualitatif de services sont revenues de manière systématique. Des participants ont notamment répété que la prise en compte des évolutions technologiques dans les domaines portuaires et de la logistique constituait à la fois une opportunité et une condition de réussite essentielle du projet CAP 2020.

Dans le document du projet, le GPMD fait une rapide référence à ses enjeux. Il indique *“qu'une démarche axée sur l'innovation dans les domaines du BTP, du transport de marchandises et de la logistique sera engagée”*. Il ajoute qu'à *“l'image de la démarche port connecté 3.0 en cours, Dunkerque a souvent été pris en exemple et, dans cette optique, souhaite mettre en place une démarche de promotion de l'innovation avec les centres de recherche du territoire.”*¹ Pour autant, le GPMD a été actif et a rappelé son intérêt pour ces thématiques liées au *“port intelligent”* (*“smart port”*) ou au *“port connecté”* à plusieurs reprises.

Sur ces sujets, la grande partie des contributions émane des focus groupes organisés par la commission et des cahiers d'acteur. Elles ont été principalement formulées par des acteurs des professions portuaires, économiques et de la logistique qui ne contestent pas l'opportunité du projet.

Beaucoup ont mis en exergue les opportunités de ces évolutions comme leur nécessité pour permettre au port de Dunkerque de *“renforcer sa position dans la Rangée Nord”*². Dès la journée préparatoire du débat public, un participant avait notamment demandé : *“comment mettre en place un réel écosystème innovant pour faire émerger un port connecté ?”*

Compte-tenu des enjeux, la commission a décidé d'organiser un focus groupe dédié aux acteurs du numérique du territoire. Il visait à réunir les agents de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) qui travaillent sur ces domaines mais également des *start-up* et des groupes importants du secteur du numérique.

Un terminal à conteneur automatisé à Rotterdam
©Port de Rotterdam



¹ DMO p. 85

² DMO p. 51

Elle a décidé aussi d'auditionner plusieurs personnes qualifiées sur ces sujets dans les Hauts-de-France. Tout au long du débat, de nombreuses évolutions technologiques ont ainsi été citées : la libération et l'exploitation des données, les systèmes d'information et de communication, l'automatisation, la robotisation, la mise en réseau des objets, les conteneurs clipsables et connectés pour n'en citer que certaines.

Pour de nombreux participants, ces technologies sont associées à des promesses d'abord à un gain de compétitivité et de différenciation pour la place portuaire dans un environnement mondial très concurrentiel.

Comment parvenir à associer la rapidité et la fiabilité du service tout en maîtrisant les coûts ? Comment améliorer la transmission des informations ? Autrement dit, comment optimiser le traitement des marchandises de bout en bout en intégrant les évolutions de la chaîne logistique mondiale et des nouvelles technologies ?

“Dans ce cadre là, par rapport à certaines exigences qui ne font que croître vis-à-vis de la marchandise, de la sécurisation de la marchandise et bien donc c'est un élément

extrêmement important et les ports qui ne seront pas un maillon de la chaîne, un maillon qui n'est pas connecté, vont sortir du jeu,,

(Journée préparatoire du débat, Alain Lefebvre, directeur des Ports de Lille, le 19/09)

Il en va de même des promesses liées à la réduction de la congestion des infrastructures de transports routiers et de l'impact carbone par la maximisation des taux de remplissage des camions ou le développement des énergies économiquement responsables. Le maître d'ouvrage affirme compter également sur l'innovation et la recherche sur les problématiques citées³.

Le débat a aussi été nourri des divers exemples de “ports intelligents” (“*smart ports*”) ou de “ports connectés” qui ont été décrits lors du débat. À titre d'exemples, les ports de Düsseldorf, Hambourg et Rotterdam ont été cités pour leurs initiatives dans ces domaines ou leur forte démarche d'automatisation sur certains de leurs terminaux conteneurs. Auditionné par la commission, Claude Lenglet, a fait plus spécifiquement référence à la feuille de route conduite par le Port de Rotterdam, celui-ci entendant notamment devenir “le port numérique de l'Europe”.

b. Une offre digitale existante à Dunkerque

Qu'en est-il du Port de Dunkerque ? Des participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur la manière dont il travaille et prospecte sur ces sujets. Plusieurs fois, le GPMD a présenté les actions qu'il conduit dans le cadre de “ses missions régaliennes” en rappelant qu'il ne peut avoir la main sur ce qui se passe en dehors.

Au titre de ses activités régaliennes, il a évoqué son avance en matière d'extension et de mise en commun sur l'ensemble des commissionnaires régionaux du *Cargo Community System (CCS)*, un système informatique sur le transport de marchandises déployé sur plusieurs Grands Ports Maritimes. Cette démarche et les efforts réalisés ont été régulièrement soulignés par des professionnels de la logistique portuaire. Le dialogue conduit avec les partenaires de l'hinterland au travers de l'association Norlink Ports et le dialogue avec les administrations pour accélérer le développement des technologies ont été rappelés par le maître d'ouvrage.

Le Premier ministre, lors de son discours du 22 novembre 2017, aux Assises de l'Économie de la Mer, a appelé “à la digitalisation complète de la logistique maritime avec la mise en place d'une plateforme nationale de données portuaires”. Étape qui seconderait la “convergence des systèmes logistiques de chaque axe portuaire” en un système unique⁴. Ce qui pose la question du lancement d'une dynamique nationale sur ces sujets et dans laquelle le Port de Dunkerque devrait prendre sa place.

Enfin, d'autres types d'actions ont été exposés par le maître d'ouvrage le déploiement d'un système d'échange de données pour une meilleure circulation routière et la possibilité de susciter l'innovation par les marchés publics ou en cédant des parcelles aux entreprises innovantes.

³ Focus groupe dédié aux acteurs portuaires, 02/10

⁴ Deux systèmes concurrents coexistent, l'un sur l'Axe Seine, l'autre sur l'Axe Rhône.

c. CAP 2020 : “Une opportunité” pour développer l’offre digitale

Avec le projet CAP 2020, des participants ont appelé le GPMD à se saisir de l’opportunité que représente l’innovation numérique :

“Pour moi, un des gros enjeux ici au niveau du Port de Dunkerque et également au niveau du Port de Lille, c’est de se transformer en port connecté. Ça va être fondamental.”

(Journée préparatoire du débat, Alain Lefebvre, directeur des Ports de Lille, 19/09)

“Aujourd’hui, la dimension technologique occupe une place grandissante dans la logistique portuaire mondiale. Le projet CAP 2020 doit permettre à Dunkerque d’être mieux outillé en termes de nouvelles technologies portuaires pour être en mesure d’offrir les meilleures conditions aux entreprises du secteur.”

(Conforama, cahier d’acteur n°44)

Pour les personnes qualifiées auditionnées sur ces sujets, une telle démarche devrait s’accompagner d’une réelle et forte ambition.

En soulignant l’avance prise par les Ports du Benelux, Rochdi Merzouki, professeur à l’Université Lille 1 - Polytech, affirme qu’il *“faut travailler sur des technologies*

*que les autres n’ont pas”*⁵ et continuer à s’appuyer sur les savoir-faire locaux. Pour Laurent Desprez, directeur du Pôle d’excellence Euralogistic, *“il y a une collection d’opportunités (...) qu’il faut tout simplement saisir.”*⁶

• Quelles innovations sur les terminaux à conteneurs ?

Au-delà de l’infrastructure, est-il prévu d’aller plus loin sur les modalités de déchargement en termes de technologies ? Qu’est-ce qui est mis en place pour qu’on ne cumule pas du retard au regard des concurrents ?⁷

Le maître d’ouvrage a indiqué que la réponse viendra de l’opérateur. Si le projet est maintenu, un appel à manifestation d’intérêt sera lancé l’année prochaine. Le GPMD sera vigilant à l’innovation et il devra s’inscrire dans une *“dynamique de transformation”*.⁸

Il a évoqué la mise en place de groupes de travail aux côtés du Conseil de développement du Port, chargé d’aiguiller le Port dans les stratégies techniques et la réalisation de ses marchés publics. Il a précisé le travail d’accompagnement de l’équipe d’exploitation en terme *“des schémas de progrès”*⁹ et la recherche permanente de moyens financiers, techniques et humains pour assurer une plus grande fluidité des échanges.



▲ Focus groupe consacré aux acteurs du numérique le 09/11

⁵ Audition de Rochdi Merzouki, 25/10

⁶ Audition de Laurent Desprez, 24/10

⁷ Focus groupe dédié aux industriels du port, 20/10

⁸ Stéphane Raison, réunion d’ouverture du débat public, 28/09

⁹ Focus groupe dédié aux entreprises de l’hinterland, CCI Hauts-de-France, 19/10



◀ Un conteneur déplacé par un système intelligent (prototype INTRADE), audition de Rochdi Merzouki le 25/10

• Quelles innovations dans la circulation des informations et des marchandises ?

La Société d'exploitation des Ports du Détroit (SEPD), concessionnaire de l'ensemble portuaire Ports Boulogne-Calais, appelle le GPMD à intégrer dans son projet *“des techniques et technologiques de pointe en termes d'exploitation et d'échanges d'information”*¹⁰

Sur ce développement, plusieurs propositions ont été faites.

L'une des plus fréquentes est d'améliorer le suivi en temps réel de la localisation des conteneurs qui circulent des ports asiatiques vers la région des Hauts-de-France, en passant par le Port de Dunkerque. Cela pour améliorer le service offert aux professions de la logistique portuaire et aux des clients¹¹.

Une autre proposition consiste à prendre en compte de nouveaux conteneurs “clipsables”, connectés et davantage modulables. Pour la société TCSI (Trailer and Container Service Industrie), spécialisée dans l'activité de maintenance et de gestion de conteneurs, l'enjeu est que le Port se saisisse *“de cette évolution en l'intégrant dans la conception du projet CAP 2020”*, notamment en prévoyant des *“espaces adaptés”*¹².

La mise en réseau d'objets connectés, l'Internet physique, constituent pour certains une spécialisation intéressante, qui a également fait l'objet de discussions¹³.

Le développement de cette technologie pour ses promoteurs, permettrait d'utiliser le réseau pour optimiser les capacités, atteindre la flexibilité par la mi-

ni-conteneurisation et améliorer la polyvalence des unités de transport¹⁴.

Elle favoriserait également l'amélioration du traitement de grands flux par l'agrégation de petits flux¹⁵ et apporterait une réponse aux problèmes des “capacités vides”. Un problème évoqué par Patrice Depaeuw, propriétaire d'une société de transport routier à Dunkerque : *“quand on prend un conteneur à Dunkerque et qu'on l'emmène à Lille, on revient avec le conteneur à vide et on recommence”*.

Au cours du débat, le maître d'ouvrage ne s'est pas prononcé sur une la mise en œuvre de l'Internet physique. En revanche, il considère que l'augmentation de l'activité permettra de faciliter les possibilités de transport à plein, dans les deux sens¹⁶.

Les problématiques autour de la sécurité numérique ont quant à elles été peu abordées lors du débat. Les Républicains de la 13^{ème} circonscription du Nord ont néanmoins interpellé le maître d'ouvrage dans leur contribution : *“En vue de contrer la cybercriminalité est-il envisagé par le GPMD de mettre en place toutes les protections nécessaires pour se défendre ? Le coût est-il comptabilisé dans le projet ?”*

En matière de motorisation des bateaux ou des camions, des propositions ont été formulées à la fois par le Port et les participants. Cela fait l'objet d'un développement dans la partie “Impacts sur l'environnement”.

L'évolution de la motorisation des bateaux et des carburants utilisés a été mis en avant par le port. Cet argument a été conforté ou contesté par des participants.

¹⁰ Société d'exploitation des Ports du Détroit (SEPD), cahier d'acteur n°25

¹¹ Focus groupe dédié aux acteurs du numérique, 09/11

¹² TCSI (Trailer and Container Service Industrie), cahier d'acteur n° 50

¹³ Focus groupe dédié aux acteurs du numérique, 09/11

¹⁴ Focus groupe dédié aux entreprises du Dunkerquois, 07/11

¹⁵ Focus groupe dédié aux entreprises de l'hinterland - CCI Hauts-de-France, 19/10

¹⁶ Focus groupe dédié aux entreprises du Dunkerquois, 07/11

d. Vers une stratégie territoriale digitale à l'échelle des Hauts-de-France

Au cours du débat, les conditions du développement d'une stratégie digitale, à l'échelle des Hauts-de-France ont été évoquées comme intimement liées à l'existence d'une mobilisation territoire et d'une réflexion partagée sur ces sujets.

Pour Laurent Desprez, auditionné par la commission, le "smart port", "le port intelligent", c'est aussi la capacité à activer "une véritable démarche d'animation" et faire de la maîtrise de certains domaines de spécialisation, "un facteur de différenciation". Plusieurs questions et propositions ont surgi des débats sur la mise en place d'un tel écosystème consacré au développement du digital et des évolutions technologiques.

“On ne peut plus aujourd’hui, tout un chacun, vivre sans s’abreuver des bonnes idées des autres. Et je pense que là, ça suppose une démarche d’animation collective diverse et variée, de veille, de recherche de solutions nouvelles. Et je pense que c’est la clef (...) Il faut que ce soit un port en continuelle ouverture aux idées nouvelles,,

(Audition de Laurent Desprez, Euralogistic, 24/11)

Un conteneur commandé à distance
audition de Rochdi Merzouki le 25/10

Lors du focus groupe dédié aux acteurs du numérique, Jean-Pierre Triquet, directeur de la communication à la CUD, a appelé à connecter le territoire à des observatoires, à l'hinterland commercial et à créer des partenariats sur l'innovation et la recherche, l'innovation



La commission propose au GPMD de poursuivre la dynamique engagée en matière d'innovations et de services numériques en s'appuyant sur les acteurs et les ressources du territoire qui ont manifesté leur intérêt.

devant permettre au Port de Dunkerque de trouver de nouvelles solutions.

Pour illustrer son propos, il a présenté les exemples de Anvers et Rotterdam qui se sont appuyés sur des instituts de recherche afin de développer la technologie du "blockchain" (pour une meilleure traçabilité et pour associer différentes prestations dans une même chaîne logistique).

À son tour, la ville de Dunkerque dans son cahier d'acteur, propose une démarche proche de celle des États Généraux de l'Emploi sur ces sujets : "il est important de préparer la mutation de la logistique et de promouvoir une excellence et développer une vision logistique globale pour assurer la réussite de projets innovants."¹⁷

Lors du focus groupe rassemblant les acteurs du numérique, le GPMD a annoncé qu'il envisageait d'intégrer le groupe de travail piloté par la CUD et sur cette thématique.

Il a aussi évoqué la mise en place future d'ateliers d'innovation en partenariat avec la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Littoral¹⁸.

Une autre question est celle du rôle qui sera donné aux des petites et moyennes entreprises du territoire et les *start-up* : quelle est leur place dans le projet ? Comment leur donner les capacités pour innover et monter en compétences ? Pour faire connaître les besoins du port ? Le risque étant que le changement d'échelle induit par le projet se fasse en faveur uniquement des grandes entreprises. En réponse à ces éléments, le Port de Dunkerque a assuré qu'il travaillait sur ce point avec la CCI Littoral Hauts-de-France¹⁹.

¹⁷ Ville de Dunkerque, cahier d'acteur n°23

¹⁸ Focus groupe dédié aux acteurs portuaires, 02/10

¹⁹ Focus groupe dédié aux entreprises du Dunkerquois, 07/11

2. L'effectivité du report modal

a. Un projet qui fait du développement de la multimodalité une condition et un objectif

Le dossier du maître d'ouvrage annonce que *“les études conduites par le GPMD pour déterminer les variations de trafic ferroviaire, fluvial et routier sur le long terme montrent que l'augmentation massive des trafics conteneurs liés au projet CAP 2020 est une occasion pour renforcer l'offre multimodale du port et permettrait de faire passer la part routière de 80 % à 49 % à l'échéance 2035, principalement au profit du mode ferroviaire”*.

Il ajoute que *“les conclusions de ces études ont été partagées avec les gestionnaires des infrastructures de transport concernées dans le cadre de différents groupes de travail autour du rail (SNCF), fluvial (VNF), et de la route (CUD, Département, direction interdépartementale des routes du nord, DREAL) et que ces échanges [...] ont permis de conclure à la compatibilité des principales infrastructures existantes avec les ambitions de croissance de trafic du projet CAP 2020”²⁰*.

La question du report modal a donné lieu à de nombreuses discussions. Face à un projet devant conduire à une augmentation significative du nombre des conteneurs acheminés depuis et vers le port de Dunkerque, le débat a montré que les enjeux étaient vastes et concernaient l'ensemble du territoire.

Certains participants ont manifesté leur déception à la lecture du projet, considérant notamment que le dossier n'apportait pas de garantie concernant la capacité du report modal. Ils relèvent qu' *“un acte fort aurait été d'organiser une intermodalité ferroviaire et fluviale à 100%, aucun camion supplémentaire sur les routes”²¹*.

Pour d'autres, la capacité intermodale est compromise dès lors qu'une partie du réseau souffre de vétusté et connaît des défauts d'interconnexion avec les autres modes de transport, le fret ferroviaire étant lui abandonné (la part du transport de marchandises par rail étant tombée à 9,5% en 2015).²²

Il a également été estimé que le projet ne prenait pas en compte les coûts importants de remise à niveau qu'exigeraient les autoroutes, voies ferrées et canaux, ni ceux des services à développer pour permettre la reconquête de l'hinterland visée par le projet. Ainsi, pour la ville de Gravelines :

“des engagements précis doivent être pris,, et “le GPMD doit demander aux opérateurs concernés (VNF, SNCF) de réaliser des investissements nécessaires afin que la part modale du ferroviaire et du fluvial dans le transport de marchandises soit augmentée, et cela, afin de réduire le trafic des poids lourds,, (Ville de Gravelines, cahier d'acteur n°4)

Ce n'est pas l'avis de l'Union maritime et commerciale (UMC), qui estime que *“l'augmentation du volume de conteneurs permettra de dynamiser les trois types de transport modal liés au port”* et que *“l'utilisation des dessertes ferroviaires et fluviales, loin d'être à saturation aujourd'hui, sera optimisée”²³*. La Chambre de Commerce et d'Industrie Littoral Hauts-de-France relève de son côté que la desserte multimodale de l'hinterland du port est variée et solide²⁴.

Le syndicat des cadres du GPMD explique en outre que le projet pourra capter les flux provenant des ports du Benelux vers les Hauts-de-France, en favorisant les modes de transport alternatifs à la route qui seraient loin d'être saturés. Il ajoute qu'il est possible de faire circuler sur l'artère Nord-Est des trains de grandes longueurs et de faire naviguer des convois fluviaux de grandes dimensions²⁵.

Le port de Lille
©VDM



²⁰ DMO p. 75

²¹ Europe-Ecologie-Les Verts Flandre maritime, cahier d'acteur n°12

²² ATTAC, cahier d'acteur n°1

²³ UMC, cahier d'acteur n°5

²⁴ CCI Littoral Hauts-de-France, cahier d'acteur n°10

²⁵ Syndicat CFE - CGC des cadres du GPMD, cahier d'acteur n°19,



►
Plateforme multimodale de Douges
©Altimage - Philippe Fruitier

Au-delà des divergences, chacun a convenu que le report modal nécessite une réflexion globale.

Les sections du Parti Socialiste de l'agglomération dunkerquoise ont relevé à ce titre que CAP 2020 constituait un projet de territoire autour duquel l'ensemble des partenaires devaient se mobiliser (CUD, Département, Région, Etat notamment). Il indique qu'il faut anticiper la saturation routière et encourager le report modal en réfléchissant à la fois aux infrastructures fluviales et ferrées et à l'offre de services attractifs et compétitifs en la matière.²⁶

De même, la Chambre d'agriculture Nord-Pas-de-Calais émet la demande que des scénarii prévoyant les besoins d'infrastructures de transport soient étudiés, afin, "d'éviter dans un futur proche la création ou l'extension d'infrastructures routières impliquant la consommation de nouvelles terres agricoles".²⁷

"le projet CAP 2020 est indissociable du renforcement des connections multimodales : routières, ferroviaires et fluviales [...] Le SIVOM souhaite donc que les acteurs économiques et portuaires du territoire puissent interagir dans le but, in fine, de parvenir à une augmentation des connections ferroviaires et fluviales, afin de faire diminuer la part du routier dans le transport de marchandises,, (SIVOM, cahier d'acteur n°3)

²⁶ Parti Socialiste, cahier d'acteur n°6

²⁷ Chambre d'agriculture régionale, cahier d'acteur n°32

²⁸ Associations des transporteurs usagers du port de Dunkerque, cahier d'acteur n°22

Plus encore, certains font de cette exigence une des conditions nécessaires à la durabilité du projet CAP 2020.

L'association des transporteurs usagers du port de Dunkerque affirme que "c'est en incluant la multimodalité dès l'origine qu'un tel projet pourra s'épanouir".

Selon eux, les chargeurs attendent, comme c'est le cas pour le Benelux, que l'hinterland soit desservi par le meilleur de chacun des trois modes de transport, lesquels correspondent aux cibles de clientèle ciblées par le projet ; face à la concurrence, il faut des démarches volontaristes permettant la souplesse et la réactivité.²⁸

Le maître d'ouvrage rappelle sur ce point que l'association Norlink Ports est un outil pour créer un système multimodal efficient et décarbonné à l'échelle régionale.

La réflexion autour du report multimodal a donné lieu à l'examen de deux grandes thématiques : le report modal ferroviaire et le report modal fluvial.



◀ **Chargement d'un train au Port de Dunkerque**
©Jean-Claude Mallevaey

b. Le report ferroviaire

S'agissant du fret ferroviaire, la capacité de SNCF réseau à traiter un trafic supplémentaire a été fortement questionnée par les participants au débat.

Le maître d'ouvrage présente les atouts de son raccordement ferroviaire. Il indique que le port traite 12 millions de tonnes tandis que la capacité de la gare de tri de Grande-Synthe serait de 20 millions de tonnes. Le port disposerait par ailleurs d'un réseau ferroviaire avec une double voie électrifiée pour aller vers l'Est, mise en état et améliorée depuis 2011.

Pour lui, l'association Norlink apporte une solution et permet de fédérer le port, le littoral et les plateformes intermédiaires.

Un travail serait en cours, avec une concrétisation avant CAP 2020, avec la plateforme de Dourges pour mettre en place des liens ferroviaires réguliers (navettes) permettant ensuite la distribution de la marchandise à travers la France et l'Europe entière. Actuellement, sur le trafic conteneurisé, le port recourt à trois trains par semaine.

**“Demain et en 2035, c'est 54 navettes que nous souhaitons opérer par semaine,,
(Maître d'ouvrage, réunion publique de Grande-Synthe, 17/10)**

Pour certains acteurs, le projet CAP 2020 s'inscrit dans le corridor de fret ferroviaire “Mer du Nord Méditerranée” et permettra de renforcer la compétitivité du Port qui est le premier pôle de fret ferroviaire français²⁹.

²⁹ MEDEF Côte d'Opale, cahier d'acteur n°8

Deux questions principales ont été très nettement soulevées au cours du débat public : d'une part, la question de l'assurance des capacités effectives de report par ce moyen de transport, d'autre part celle des doutes existants sur l'état des infrastructures ferroviaires existantes.

- **Le questionnement sur les capacités effectives de report par le transport ferroviaire**

Plusieurs intervenants, parmi lesquels des industriels, considèrent qu'il faut mettre à niveau les infrastructures pour être capable de traiter les volumes supplémentaires suscités par le projet et qu'il ne serait pas raisonnable de développer le trafic conteneur s'il n'y a pas d'infrastructures ferroviaires et de stockage intermédiaires.

Lors du focus groupe consacré aux industriels du port, le directeur de l'usine BASF, a relevé qu'il serait contraint d'utiliser des gares de triage éloignées du port et qu'il faut donc mettre à niveau les infrastructures pour pouvoir traiter les volumes supplémentaires escomptés par le projet.

Sur la capacité de report, le maître d'ouvrage rappelle que SNCF réseau, présent lors de l'atelier préparatoire du débat public, a affirmé qu'il n'y avait pas de problème de capacité au regard du projet présenté, leurs études concluant que le réseau permet d'absorber “bien au-delà” du trafic de CAP 2020.

Interrogé sur ce point par la commission en qualité d'expert, l'un des représentants de SNCF Logistics part du constat que le GPMD a l'avantage d'avoir un terminal embranché et des voies qui permettent de démarquer l'activité, ce qui constitue des premiers éléments plutôt positifs.

Il ajoute qu'à plus long terme, il faut accompagner le développement de l'hinterland à travers des partenariats, veiller à ne pas développer trop d'installations embranchées, et faire un travail en amont pour être dans la compétitivité économique en faisant les investissements les plus opportuns.³⁰

Sur la problématique des volumes, le maître d'ouvrage relève que la difficulté à massifier les volumes découlerait du manque de conteneurs et que, justement, CAP 2020 serait, selon lui *"une chance pour les industriels et inversement"*, dès lors que les industriels émettant et captant des flux *"énormes"*, la mixité du vrac et du conteneur permettrait de massifier.³¹

Il soutient le fait qu'il travaille déjà à la résolution de cette problématique et souhaite mettre sur rails des trains d'une dimension de 1 000 m sur l'axe Dunkerque-Est France.

Il apporte quelques chiffres en indiquant qu'il y a aujourd'hui 30 navettes hebdomadaires et que, si le projet se réalise, se sont 50 navettes qui seraient programmées chaque semaine.

Interrogé, le représentant de la Fédération Nationale des transports routiers indique les alternatives à la route, que ce soit mode ferré comme le mode fluvial, peuvent être adaptées aux opérations de chargement-déchargement de conteneurs et *"présenter une efficacité à partir du moment où on est dans un schéma de massification, c'est-à-dire, qu'on va être en capacité de mettre beaucoup de marchandises sur un même mode de transport"*.

Selon lui, la distance de déplacement des marchandises doit également être prise en considération. Elle doit être suffisamment importante, alors qu'à l'heure actuelle, les activités sont plutôt locales ou de moyennes distances (les longues distances nationales et internationales accaparées par les transporteurs internationaux), ce qui n'est pas toujours efficient.³²

Le maître d'ouvrage prend acte de ces observations mais considère que la compétitivité du ferroviaire est davantage liée aux aides à la multimodalité accordées par les voisins belges qui créent de la concurrence. Le système belge accorderait une aide proportionnelle à la distance parcourue tandis que le système français repose sur *"l'aide à la pince"*, qui couvre en partie le coût d'une rupture de charge.

Cela fait dire au maître d'ouvrage³³ qu'il y aurait deux fois plus d'aide sur un trajet *"Anvers - Strasbourg"* que sur un trajet *"Dunkerque - Strasbourg"*. Le projet de loi mobilité en réflexion au Ministère des Transports aurait pour objectif de réviser l'intégralité du plan d'aide multimodal et ainsi de favoriser davantage les ports français.

• Le doute sur l'état des infrastructures et équipements ferroviaires existants

Pour l'association Les amis de la terre, le fait que Dunkerque constitue la première plate-forme de fret ferroviaire de France fait figure de *"réalité historique"*; il faut constater que *"le réseau ferré n'est pas en mesure de répondre aux attentes d'un report modal efficace vers le rail"*, notamment parce qu'il n'a pas été suffisamment entretenu ces dernières années (il est fait notamment état de la suppression de 20 postes à la gare de triage de Somain en 2016) et parce que certains nœuds ferroviaires à Hazebrouck ou Lille sont déjà congestionnés car impactés par le fret passager.³⁴

De même, lors d'une réunion publique, un habitant de la commune de Bray-Dunes, conducteur de train, s'est inquiété de l'état des voies du port qui auraient été rétrocedées en 2011 en mauvais état, et met en garde les responsables du projet en considérant que laisser passer des frets de 2 400 ou 4 000 tonnes dégraderait le réseau *"à une vitesse incroyable"*.

En outre, selon lui, électrifier des voies implique de l'entretien, des conducteurs et des postes intégrés et complémentaires. Or, la gare d'Hazebrouck par laquelle passe le trafic qui dessert la région parisienne ne serait pas suffisamment aménagée. Pour former les trains, il est important d'avoir une gare de triage comme celle de Grande-Synthe, mais il n'y aurait pas, selon lui, le personnel suffisant. Il interroge la temporalité du projet : les centres de tri seront-ils réalisés à la fin de la première phase ?

³⁰ Audition de Sylvain Cabaret, SNCF Logistics, 27/10

³¹ Focus groupe dédié aux industriels du port, 20/10

³² Audition d'Olivier Arrigault, FNTR, le 26/10

³³ Réunion publique à l'université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), le 13/11

³⁴ Les Amis de la Terre, cahier d'acteur n°17

En réponse à ces remarques, le maître d'ouvrage relève que 50 millions ont été investis de 2009 à 2019 pour remettre en état le réseau ferré du port et que, parmi les travaux réalisés en 2010 et 2011, figure l'électrification du faisceau de Loon-Plage qui permettra de former des trains complets au démarrage.

Il ajoute en outre que les trains de conteneurs ne sont pas des trains lourds, pesant entre 1800 et 2000 tonnes, ce qui n'est pas aussi lourd que les trains chargés par la société ArcelorMittal. Concernant le manque de personnel, le port disposerait des onze entreprises qui opèrent aujourd'hui sur le port de Dunkerque.

Cette réponse n'a pas convaincu l'intervenant qui, à propos du nœud ferroviaire d'Hazebrouck, indique que *"si rien n'est fait, c'est impossible"*, avec les usages multiples du fret, du TER, du TGV, le fait de passer de 30 à 54 trains par semaine lui semblant irréaliste.

Le port indique qu'il s'agit des chiffres fournis par la direction régionale de SNCF Réseau Hauts-de-France.

A nouveau, la commission a pu souligner la difficulté à traiter de certains sujets dans le débat puisque de nombreuses compétences se trouvent en dehors de la responsabilité du port de Dunkerque.

La commission propose la présentation d'un document écrit qui préciserait l'état des infrastructures et des services ferroviaires existants et permettrait de répondre aux objectifs de report modal fixés par le projet et les conditions éventuelles requises.

C. Le report fluvial

Le report fluvial est mis en avant par un très grand nombre de participants en ce qu'il contribue à répondre aux problèmes environnementaux soulevés par le trafic routier.

Il est cependant également questionné. Beaucoup s'interrogent sur ses capacités et se demandent notamment si les infrastructures sont suffisantes ?. Ne suppose-t-il pas "la mise aux normes du réseau" (tout particulièrement des berges, écluses, des ponts...)?

En complément, se pose la question de son conditionnement au projet de Canal Seine-Nord Europe, et au delà celle du phasage du projet d'agrandissement du port de Dunkerque avec la réalisation de ce nouvel axe fluvial.

Une péniche transportant des conteneurs ©Port de Lille



• Les interrogations sur les capacités et la fiabilité du report fluvial

Selon le maître d'ouvrage, le report fluvial représente actuellement 3 millions de tonnes et la réserve de capacité, telle qu'elle est annoncée par Voies Navigables de France (VNF), est suffisante puisqu'elle serait de 12 millions de tonnes.

Il reconnaît qu'à plus ou moins long terme, des investissements seront à prévoir pour dimensionner les infrastructures, longueur des écluses, hauteur des ponts et qu'il sera réfléchi à la création d'un second accès au sud du bassin atlantique.

Pour le représentant de la DREAL, les infrastructures fluviales sont bien développées et le mode fluvial actuel est compétitif pour connecter le port de Dunkerque aux agglomérations lilloises et valenciennes. Il relève que des actions ont été entreprises pour améliorer le report modal fluvial, à travers notamment les navettes fluviales, la coopération entre l'ensemble des ports maritimes et fluviaux, la dématérialisation des procédures.³⁵

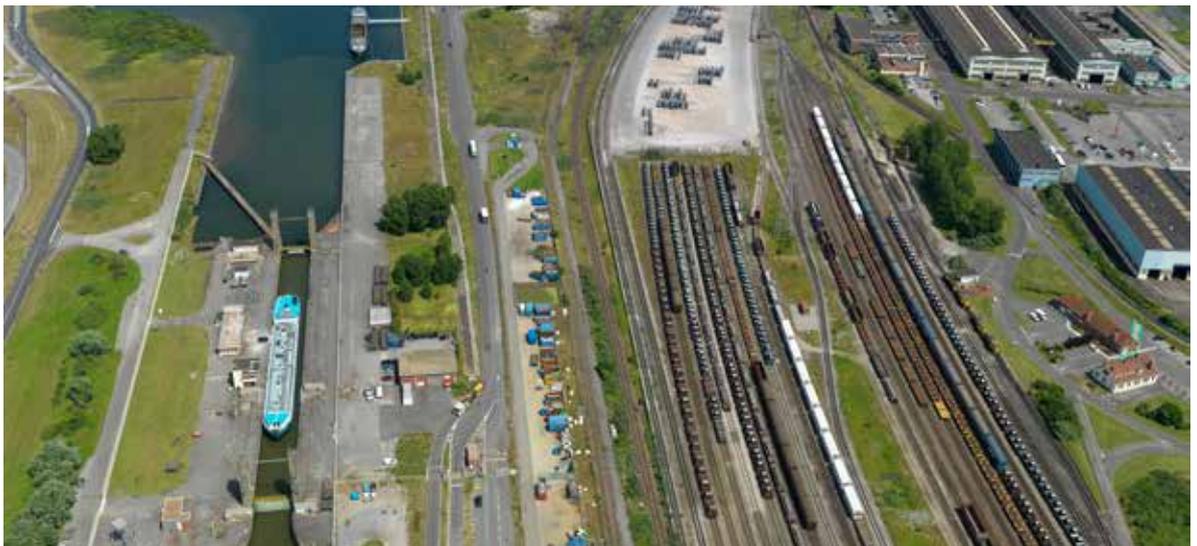
Entendus par la commission en qualité d'experts, les représentants de VNF rappellent qu'actuellement, sur Dunkerque, en flux voie d'eau, circulent 2,7 millions de tonnes de marchandises, notamment des produits agricoles et métallurgique, ce qui correspond au traitement de 20 000 EVP de conteneurs. Les flux ont augmenté de 50% entre 2006 et 2012.

Avec la perspective de l'ouverture du CSNE et du projet du GPMD, les trafics vont se développer de façon substantielle. Selon eux, le premier enjeu est de rendre le réseau accessible aux plus gros bateaux pour permettre la massification des flux.

Relevant que le GPMD a la chance d'avoir des écluses, ce qui permet une capacité de 12 millions de tonnes, ils estiment qu'en réalité, l'enjeu est plutôt celui de la fiabilité du dispositif en permettant une certaine fluidité et la possibilité d'offrir un taux de disponibilité proche de 100 %. Pour cela, le réseau doit être restauré et mis à niveau, et ce d'autant plus qu'il n'y a pas de réseau alternatif, comme c'est le cas pour les ports belges, ce qui doit conduire à réfléchir à un deuxième accès.

Sont mis en exergue, au delà de la capacité d'accueillir des gros bateaux, la nécessité d'agrandir l'amplitude en permettant une offre continue, de lancer des études de faisabilité pour les écluses, d'assurer la satisfaction des usagers grâce à l'installation de garages, de zones de stationnement, à la sécurisation des infrastructures.³⁶

Tout en assurant ainsi dans sa contribution au débat que *“la capacité d'absorption des trafics escomptés par le GPMD sur cet axe ne pose aucune difficulté pour VNF”,* cet établissement *“propose d'intégrer dans les réflexions d'aménagement l'enjeu de fiabilisation de la desserte des bassins portuaires permettant une alternative à l'écluse fluvio-maritime de Mardyck à long terme”.*



▲
Ecluse de Mardyck ©GPMD

³⁵ Audition de Christophe Husser, DREAL, 26/10

³⁶ Audition de Charles Bizien et Sabine Van Honacker, VNF, 26/10

- Certains participants au débat restent toutefois beaucoup plus dubitatifs. Ainsi, pour l'association Les Amis de la Terre, *“la configuration du projet ne permettra pas de favoriser le report multimodal”*. En effet, l'examen du schéma de la voie d'eau dans le projet permet de constater qu' *“il n'existe pas de liaison directe entre le bassin de l'Atlantique et le canal à grand gabarit”*.³⁷

Ce doute est également celui d'autres participants tels que l'association ATTAC qui considère que *“le port n'est actuellement pas configuré pour le transport fluvial de conteneurs”* et indique que la liaison avec le canal à grand gabarit est aujourd'hui impraticable, le canal des Dunes et les écluses des Dunes et de Mardyck n'étant pas dimensionnés pour le fret envisagé; il est relevé par ailleurs que des travaux seront nécessaires pour revoir la hauteur des ponts afin de permettre le passage de barges transportant trois couches de conteneurs.³⁸

- **L'enjeu de la réalisation du canal Seine-Nord Europe**

Pour le maître d'ouvrage, le projet du port *“n'est pas assis sur le canal”* mais il en tirerait un important bénéfice.

Le représentant de la DREAL et le président de la commission transport du Conseil régional soulignent sa cohérence avec le projet dunkerquois en ce qu'il doit réduire considérablement le nombre de camions qui circulent sur l'A1 avec *“au moins 150 000 camions sur des barges”*, et permettre d'envisager un marché de 100 millions de tonnes entre Dunkerque, Calais, Boulogne et Lille, ce qui constitue un atout qu'il faut valoriser à l'international.

Les représentants de VNF estiment qu'avec la perspective de l'ouverture du canal SNE les trafics vont s'accroître de façon substantielle.

Malgré tout, le canal Seine-Nord Europe suscite parfois l'inquiétude.

Est posée la question du rôle du port du Havre qui serait aussi concerné ou celle des nombreux investis-



sements nécessaires à sa réalisation, tels que le relèvement des ponts, des écluses car, si ces travaux ne sont pas effectués, on ne pourra pas faire passer les péniches excédant deux étages de conteneurs.

Il convient de relever que la Région Hauts-de-France souligne qu'elle sera vigilante au fait que *“le report sur le fluvial du trafic conteneurs de Dunkerque restera en partie tributaire de la réalisation de l'ensemble des travaux de la liaison Seine-Escaut et pas uniquement du CSNE”*.³⁹

Comme pour le report par sur le rail, le débat relatif au report fluvial a montré combien les citoyens attendent un investissement fort, aux cotés du port, de tous les acteurs, notamment des autorités locales et de l'Etat sur des sujets qui dépassent largement la seule extension des quais.

La commission propose qu'une expertise indépendante soit conduite afin de vérifier si les infrastructures fluviales, en priorité sur le domaine portuaire, permettent de répondre aux objectifs de report modal prévus par le projet CAP 2020.

³⁷ Les Amis de la Terre, cahier d'acteur n°17

³⁸ ATTAC Flandre, cahier d'acteur n°1

³⁹ Région Hauts-de-France, cahier d'acteur n°13

C. DES IMPACTS À MIEUX ÉVALUER

1. Le trafic des poids lourds

Dans son dossier, le maître d'ouvrage indique que *"l'augmentation des volumes de conteneurs dans le Range Nord conduira, à l'échelle régionale, à une augmentation du flux des poids-lourds"*.¹

A titre liminaire, relevant le cas du port du Havre qui écoulait 85 % de ses trafics conteneurs par la route, il considère que le principal problème des ports français réside dans le plan de transport qui devrait permettre d'assurer la visibilité d'un port à l'échelle européenne.

Il affirme qu'actuellement, 1,5 million de conteneurs partent des ports du Nord vers la région parisienne en empruntant les autoroutes, ce qui *"ce n'est pas normal"*, car ces conteneurs *"sont destinés à la France"* et assure de la volonté du port à agir et à être en pointe à ce sujet.

Lors de son audition en qualité d'expert, le représentant de la DREAL indique toutefois qu'il est impossible de fournir un chiffre sur ce trafic.

L'outil statistique donne des informations sur les kilomètres parcourus par les marchandises, mais il ne permet pas de reconstituer les flux origines - destinations et les trafics. Des enquêtes sont ainsi réalisées autour des principaux périmètres urbains de la région, la dernière sur Dunkerque en 2011 et en 2008 sur Lille. Mais ces enquêtes sont anciennes.

La commission n'a pas eu connaissance des sources à l'origine des dires du maître d'ouvrage.

Les inquiétudes de la population sont vives face aux impacts locaux de cette augmentation du trafic en matière de santé publique et de nuisances dans la vie quotidienne.

Lors de la réunion d'ouverture, une militante écologiste, après avoir relevé qu'avec le projet, 2 800 camions circuleraient chaque jour, soit un camion toutes les 30 secondes, expliquait ainsi que la densification de ce flux représente un risque réel sur la santé.

A Loon-Plage, un habitant raconte que son épouse est inscrite sur le réseau Alerte pollution *"L'été, nous recevons beaucoup d'alertes par sms. Pensons aux petits bambins pour préserver leur santé ! Comment pouvez-vous nous garantir que les camions ne contribueront pas à polluer davantage notre territoire sachant que nous avons peu d'emprise sur la normalisation et la régulation des poids lourds étrangers ?"*

- **Sécurité routière avec davantage de camions circulant ou à l'arrêt**

La densification du trafic de camions et le respect des pauses réglementaires incitent des personnes à s'interroger sur la dégradation de la sécurité routière induite par le fonctionnement du terminal conteneurs, en dépit de l'étalement 24 heures sur 24 mentionné de façon récurrente par le GPMD. C'est ainsi par exemple qu'un habitant de Loon-Plage s'est posé la question lors de la réunion publique d'ouverture : *"Est-ce que l'on pourra continuer à aller se promener sans croiser les camions"* ? ou qu'un autre, à la réunion de Gravelines, a mentionné qu'*"aujourd'hui la N316 est saturée ; les poids-lourds squattent les*

Article de La Voix du Nord, 17/12



1 DMO p.78

*bandes d'arrêt d'urgence au mépris de la sécurité*². Les difficultés d'accéder aux espaces de stationnement dont certains sont fermés et le caractère accidentogène d'une circulation accrue de poids lourds ont été évoqués par de nombreux acteurs au moyen de divers modes d'expression (questions, réunions publiques, focus groupes environnement et agriculture et bien sûr atelier circulation routière organisé en raison du caractère récurrent du signalement de cette problématique).

La commission a estimé nécessaire, de tenir un atelier spécifique consacré uniquement à cette thématique, en décembre 2017. La commission indique ici regretter la non participation des entreprises ferroviaires à cette réunion et l'absence de cahier d'acteur de leur part.

a. L'état des lieux de la circulation routière

Le maître d'ouvrage a noté que, d'ores et déjà, indépendamment du projet CAP 2020, l'augmentation du trafic routier amenait les gestionnaires des infrastructures routières, notamment autour de Lille et de Dunkerque, à concevoir des projets d'investissements et des mesures d'exploitation, tel que la régulation dynamique d'accès et de vitesse sur l'autoroute A 25.

En effet, de très nombreux citoyens partagent un même état des lieux, les infrastructures routières sont déjà saturées aujourd'hui. Les routes nationales et départementales, telles que la RD601, sont également très fréquentées, et pas seulement aux heures de pointe.

Les propos recueillis notamment lors des débats mobiles de Dunkerque ou Grande Synthe montrent que cette inquiétude est aggravée par le projet et les projections du nombre de camions supplémentaires attendus sur les routes, alors même que, selon plusieurs intervenants, *"le problème de la route c'est que, c'est gratuit pour les camions"*.

Cette inquiétude est particulièrement prégnante pour certaines agglomérations. La ville de Gravelines demande à l'Etat d'envisager un passage à trois voies de certains tronçons, de se prononcer sur les conditions d'accès des poids lourds à l'axe A25, et de vérifier la capacité routière des différents axes en cas d'évacuation d'urgence des populations.³

La Communauté Urbaine de Dunkerque relève qu'il convient sans attendre d'alerter les services compétents de l'État, d'anticiper les réponses à y apporter,



▲
Des camions en attente au terminal Transmanche
©GPMD,
Jean-Louis Burnod

de privilégier les modes de transport alternatif et de mener une politique volontariste en faveur de l'utilisation d'énergies moins polluantes.⁴

Lors de l'atelier thématique, la DREAL (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et la DIR (direction interdépartementale des routes) ont exposé les caractéristiques des autoroutes A16 et A 25, avec notamment les différents flux enregistrés, les dysfonctionnements existants, et les chiffres relatifs à l'accidentologie.

L'autoroute A 16 est décrite comme une *"zone chargée"* sans pour autant que les niveaux de trafic soient *"extravagants"* pour une autoroute calibrée 2x2 voies comportant entre 5 500 et 6 000 véhicules dans les deux sens, avec des heures de pointe vers 17h ; ainsi, *"cet axe n'est pas saturé mais congestionné"*.

Selon la DIR, les zones de dysfonctionnement correspondent notamment aux zones de virages, au nombre élevé d'échangeurs et aux nombreuses entrées et sorties, et, d'une façon générale, le trafic poids lourds sur l'ensemble de la région représenterait 25 % du trafic, ce qui constitue un taux beaucoup plus élevé que la moyenne en France qui se situe à 10 %, ce trafic étant lissé sur l'ensemble de la journée car les poids lourds s'organiseraient pour éviter les heures de congestion. Il est indiqué que, depuis 10 ans, l'évolution du trafic véhicule léger serait de 0,5 % et celui des poids lourds de 0,6 % par an tout sens confondus dans les deux cas.

Selon la DREAL, la dernière *"enquête cordon"* (enquête de circulation sur l'origine et la destination de

² Question n°92

³ Ville de Gravelines, cahier d'acteur n°4

⁴ Communauté urbaine de Dunkerque, cahier d'acteur n°15

flux routiers) réalisée en 2005 montre qu'en matière de véhicules légers et de poids lourds, l'essentiel du trafic interne est supporté par les autoroutes A 16 et A 25. La première étant essentiellement un axe de transit, notamment de transit international et transmanche pour les poids lourds, tandis que la seconde serait davantage un axe d'échanges entre le Dunkerquois et la métropole lilloise.

L'existence en agglomération d'un important trafic pendulaire (domicile-travail) en heures de pointe est souligné, 60 % du trafic relevant du trafic intracommunautaire entre les différentes zones de l'agglomération.

Des mesures ont été présentées pour traiter ce problème du trafic pendulaire : le projet consistant à doubler la part de déplacement de la population en bus (en la faisant passer de 5 à 10 %) avec un effet sur la part des déplacements en voiture. Le Vice-président de la Communauté urbaine de Dunkerque a indiqué que le tracé de bus à haut niveau de service et gratuit sera parallèle à l'autoroute, il doit voir le jour prochainement à Dunkerque.

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.

b. L'impact du projet sur l'état du trafic routier

• Un chiffrage incompris

Le maître d'ouvrage relève qu'en 2017, il y a 300 poids lourds transportant des conteneurs par jour et par sens de circulation.

Le projet induirait à la fin de la phase 1, 1000 poids lourds par sens en plus. En phase 2, en pleine activité avec 2,5 millions de conteneurs, on aurait 1 400 poids lourds en plus par jour et par sens.

Il ajoute que l'impact sur les voiries a été vérifié, en prenant en compte tous les projets d'aménagement de la côte d'Opale. Un modèle se basant sur tous les paramètres les plus pessimistes, et la conclusion est qu'en 2035, au terme de la seconde phase des travaux

d'agrandissement, l'augmentation du trafic généré par le projet ne représenterait *"pas plus de 2 % du trafic de référence de l'A16 et de l'A25 en entrée de l'agglomération lilloise"*⁵

Ces chiffres du DMO ont suscité parfois de vives réactions :

"Une manipulation pour masquer la réalité, à savoir la multiplication par 5 de nombre de camions sur nos routes ! Car de 300 camions par jour et par sens générés par l'activité portuaire en 2017, il est question de passer à 1400, soit 2800 camions/jour s'il s'avérait qu'ils empruntent tous le même sens ! Tout simplement impensable, d'autant qu'aucune extension du réseau routier - en dehors du point névralgique actuel de l'A25 entre Armentières et Lille - n'est envisagée dans le projet."

(Union locale CGT de Dunkerque et environs, cahier d'acteur n°54)

Entendu sur ce point lors de l'atelier thématique, le représentant du port commence par préciser que ce chiffre de 2 % ne correspond pas aux 1 600 poids lourds supplémentaires par jour envisagés dès lors qu'une partie de ces derniers est destinée à desservir des entreprises dans l'enceinte portuaire, vers l'agglomération et le département.

Il indique que le trafic de référence tient compte de la situation actuelle et de l'ensemble des projections susceptibles d'augmenter le trafic ; il explique que des taux d'augmentation annuels sont appliqués pour les véhicules légers comme pour les poids lourds et ajoute que les projets d'aménagements au niveau de l'agglomération de Dunkerque ou de Calais sont inclus à ce trafic de référence.

A la demande d'indications de données chiffrées permettant de dire quels seront les chiffres de circulation en 2035 par rapport à la circulation actuelle et face à la difficulté pour la population d'appréhender la situation à venir par rapport à celle d'aujourd'hui, le maître d'ouvrage répond qu'il ne dispose pas de chiffres.

La commission propose que des études soient menées afin d'explicitier les conséquences du développement de la filière conteneurs sur le trafic routier. Des données chiffrées devraient être communiquées, relatives au trafic actuel et au trafic envisagé à chaque étape du projet.

5 DMO p.79

c. Les propositions de solutions

Pour le maître d'ouvrage, le projet s'accompagnera d'une meilleure fluidité grâce à une régulation du trafic des poids-lourds. En effet, en massifiant la quantité de conteneurs arrivant au port, il sera en mesure de les traiter de manière étalée, sur tous les jours de la semaine, 7j/7 et 24h/24 pour les faire rouler aux heures creuses.

Le représentant de la Fédération Nationale des transports routiers indique qu'il existe des restrictions de circulation pour les poids lourds, non en termes d'horaires car il n'y a pas de réglementation qui empêche de circuler la nuit, mais plutôt par rapport au coût social.

Il souligne que le stationnement des véhicules constitue un enjeu au regard de la réglementation du temps de conduite et du temps de repos, ce qui rend indispensable l'existence de parkings de stationnement adaptés et sécurisés.⁶

Sur ces points, l'association des transporteurs usagers du port de Dunkerque relève que le fort taux de véhicules en transit concernant en particulier le Transmanche et la fermeture de toutes les zones de stationnement libres à la suite du problème migratoire rendent nécessaires des solutions à l'horizon du projet.

Elle voit dans le projet d'ouvrir le terminal 24h/24 un gain en efficacité et le moyen d'éviter l'afflux à l'ouverture, là où le trafic lié aux déplacements domicile-travail connaît son maximum.⁷

- L'impact du projet sur la circulation de la route départementale 601 a été discuté dès lors que cette route est très fréquentée aux heures de pointe et que l'augmentation du trafic risque de susciter de "sérieux problèmes" et que la route allant de Bourbourg à Gravelines, 2 fois 1 voie, est dangereuse.

Précisément, le représentant de la centrale nucléaire appelle l'attention du maître d'ouvrage sur l'impact du projet Atlantique sur cet axe qui permet d'acheminer à la fois du gros matériel et du personnel à la centrale et l'interroge sur ses conséquences en termes de flux, notamment sur une éventuelle distinction entre les différents flux (Focus groupe relatif aux industriels du port).

Lors de l'atelier thématique, le maître d'ouvrage a apporté des précisions sur ce point en indiquant prévoir



▲ Un bouchon sur l'autoroute A16
©GES

l'aménagement d'infrastructures routières dont les coûts sont inclus au budget du projet.

Il indique ainsi qu'en phase 1, l'allongement du bassin Atlantique induirait la déviation de la route "au plus près du bassin", avec un rallongement du parcours de 50 secondes, ajoutant que, suite aux demandes de compensations exprimées par les maires de Gravelines et de Loon Plage, il a proposé que cette voie soit réservée aux véhicules légers et aux cyclistes et qu'elle soit davantage sécurisée.

Plus au sud, il construirait une voie publique ouverte aux poids lourds et aux véhicules légers qui permettrait de reporter le trafic sur plusieurs échangeurs de l'A16, cette route étant "1 fois 1 voie" et l'emprise foncière réservée rendant possible l'aménagement d'une "2 fois 2 voies".

Enfin, un raccordement supplémentaire entre le port et la route RD 106 serait proposé au niveau de Loon-Plage permettant d'écouler les trafics portuaires.

Il s'engage à mener une étude permettant d'analyser l'impact du trafic supplémentaire sur chacun des échangeurs afin de mieux répartir les flux et utiliser la potentialité de chacun d'entre eux. A ce stade du projet, il ne s'agit que de schémas de principes issus d'études préliminaires, les décisions ne sont pas prises.

⁶ Audition d'Olivier Arrigault, FNTR, 26/10

⁷ Association des transporteurs usagers, cahier d'acteur n°22

⁸ Groupe BASF, focus groupe dédié aux industriels du port, 20/10

- Au delà, afin de répondre aux inquiétudes des citoyens, le maître d'ouvrage fait état des progrès des technologies dans le secteur du transport routier qui devront favoriser l'utilisation de camions électriques, hydrogènes ou au gaz naturel liquéfié. Il prévoit également notamment la création d'une butte naturelle végétalisée pouvant servir de mur anti-bruit.

Il indique qu'à ce stade le port ne dispose pas encore d'études d'impact, mais espère cependant qu'il sera possible de fournir des données complémentaires.

Lors de l'atelier thématique, Frank Dhersin, Vice Président de la CUD, a proposé de mettre en place un espace de discussion et d'élaboration sur les sujets de régulation du trafic, en associant la DIR Nord, la Région, l'Etat et la CUD.

La Commission soutient la proposition, faite lors de l'atelier thématique, de mettre en place un espace de discussion et d'élaboration sur les sujets de régulation du trafic associant l'Etat, la Région, le Département, la CUD et les habitants. Dans ce cadre, des études relatives aux points noirs relevés doivent être réalisées et portées à la connaissance du public.

2. Emploi et formation

Dans son dossier (p. 80-82, annexes 3 et 4), le maître d'ouvrage indique que le projet CAP 2020 est susceptible de créer 8 900 emplois à la fin de sa première phase de construction et d'exploitation.

A la fin de la 2^{de} phase, si le nombre attendu de conteneurs est atteint, le nombre d'emplois estimé atteindrait 16 700, dont 9 500 emplois directs et 7 200 emplois indirects. 5 500 du total seraient dédiés au Dunkerquois.

Plusieurs secteurs d'activité sont cités : la maintenance, le transport, la logistique, le secteur public, le service aux navires...

Les emplois devraient également être ventilés de manière relativement équilibrée du point de vue des cinq niveaux définis par la nomenclature nationale. Le GPMD prévoit environ 20 % des emplois par niveau de qualification.

Pour ce qui concerne une partie des emplois directs créés sur le port, le ou les opérateurs amenés à exploiter le terminal conteneur (principalement la maintenance portuaire) seraient désignés en 2018 par le GPMD dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt.

a. Le projet d'extension du port a été clairement perçu comme une chance du point de vue de l'emploi

Devant le contexte économique et social difficile, de nombreux acteurs mettent en avant l'emploi comme argument principal d'acceptation voire de plébiscite du projet : CUD, ville de Gravelines, SIVOM, FNTR, Union locale CFE-CGC, syndicat FO-Dunkerque port, CCI Hauts-de-France, Parti socialiste, Front national...

“A partir du moment où il existe des emplois à la clef, pas de problème, le reste est accessoire.”

(Dany et Amarande, débat mobile au centre marine à Dunkerque, 28/10)

“Ça va ramener de la vie. C'est mort ici. Je vais en Belgique pour bosser. Je suis tuyauteur, il n'y a pas de boulot à Dunkerque.”

(David, Débat mobile, Espace Sportica à Gravelines, 11/11)

Un contexte économiquement et socialement difficile, tellement difficile qu'il semble pour certains impossible de s'y opposer, comme en témoigne cette personne rencontrée à Gravelines :



◀ Travailleur portuaire à Dunkerque
©GPMD, Laurent Mayeux

“Ce projet est un chantage à l’emploi et à la concurrence (Le Havre, Anvers). Il est présenté pour ne plus pouvoir dire que nous sommes contre.”

(Alain, débat mobile, Espace Sportica à Gravelines, 12/11)

b. Emplois dans les services ou emplois dans l’industrie ?

La question déjà évoquée de l’articulation entre l’avenir industriel du port et le projet d’extension de la capacité conteneurs (page 49) trouve naturellement son prolongement sur la question des emplois.

Perçu plutôt positivement pour lutter contre le chômage, le projet ne tarit cependant pas toutes les sources d’inquiétudes dans ce domaine.

Lorsque le public évoque les emplois du port, il se réfère souvent, implicitement ou explicitement, à l’industrie.

“Dans le temps, on appelait [Grande-Synthe] Usinor Ville. Le port, c’est notre raison d’être. [...] Si le port fout le camp, Arcelor s’en ira et tout s’écroulera.”

(Citoyen, débat mobile de Grande-Synthe, 12/10)

Aussi, CAP 2020, n’est pas toujours à même de rassurer dès lors qu’il ne vient pas soutenir explicitement le tissu industriel local.

“On a parlé de grandes capacités, si l’industrie en a besoin, cela veut dire que l’avenir n’est pas assuré,”

(Secrétaire général de l’Union locale FO Dunkerque, focus groupe syndicats de salariés, 20/10)

Non seulement le projet ne rassure pas complètement la partie du public fortement attachée à l’industrie, mais, en participant à l’accélération du commerce international à l’origine supposée des difficultés économiques et sociales du territoire, il en symbolise à leurs yeux la menace⁴.

“Que penser enfin des emplois industriels perdus ou détruits dans le territoire et dans le pays avec le développement d’importation de biens de consommation (...) ?,”

(Union locale CGT, Cahier d’acteur n°54,)

“Il y a le sentiment que les conteneurs vont arriver pleins et repartir vides. Cela risque de faciliter l’importation et desservir l’industrie régionale et l’emploi.”

(Marcel Croquefer, CGT, focus groupe syndicats de salariés, 20/10)

Le délégué général du MEDEF Côte d’Opale ne partage pas ce sentiment et se montre pour sa part plus optimiste.

Selon lui, l’industrie française, depuis trop longtemps spécialisée dans la “moyenne gamme” se voit désormais concurrencée par les pays “émergents”. Plus l’in-

dustrie française produira du “haut de gamme”, plus elle sera susceptible de confier son transport de marchandises à la filière conteneur qui protège davantage les pièces qu’elle transporte.

On peut selon lui espérer que le projet aidera à la création, à la relocalisation ou au repositionnement économique d’industries régionales.

c. Les chiffres de l’emploi ont été questionnés

“16 000 emplois directs et indirects sur l’ensemble de la région des Hauts-de-France. Sachant que l’impact environnemental sera conséquent sur le littoral, que l’automatisation de la chaîne logistique ne sera pas neutre en terme d’emplois, sur combien d’emplois réels pouvons-nous tabler?,”

(Pascal, avis sur le site du débat)

Comme le montrent le résultat du questionnaire et qualitativement les opinions recueillies lors du débat

mobile, le grand public est partagé sur les estimations de la maîtrise d’ouvrage quant au nombre d’emplois créés par le projet.⁹

De leur côté, les syndicats de salariés (FO, CGT, etc.), dans leur grande majorité a fortement interpellé les chiffres annoncés..

De manière générale, l’ensemble des partenaires sociaux, patronat et salariés, de même que les professionnels de l’emploi ont fait part de demandes importantes de précision.¹⁰

Les questionnements ont autant porté sur la méthode de chiffrage que sur chacun des secteurs concernés.

Un responsable de l’Union locale de la CGT a interrogé le principe même d’un calcul de l’emploi fondé sur celui de la valeur ajoutée.

Il a mis en avant son expérience qui l’a amené à observer que l’augmentation de la valeur ajoutée produit souvent “un rapport inversement proportionnel en termes d’emplois”.

Les agents du lamanage amarrent et larguent les navires à quai (rapport d’activité du GPMD, 2017)
©GPMD,
Jean-Louis Burnod



⁹ 33,4 % des répondants au questionnaire de la CPDP estiment la prévision du port réaliste, 47 % “trop optimiste”, 6,4 % pessimiste.

¹⁰ Focus groupe syndicat de salariés, séminaire sur l’emploi et la formation, cahiers d’acteurs de la CGT, FO cheminots, MEDEF, etc.

Le GPMD a répondu à ces objections de méthode que l'évaluation du nombre d'emplois présentée dans le DMO n'est pas seulement le fruit d'un calcul fondé sur la valeur ajoutée, mais aussi d'un travail de terrain effectué par la CCI Littoral Hauts-de-France.

Celle-ci a en effet réalisé une série d'entretiens avec des entrepreneurs locaux pour vérifier cette estimation.

Le débat sur les chiffres de l'emploi a également porté secteur par secteur. La CGT de Dunkerque s'interroge par exemple sur les 760 emplois qui seraient créés dans le service public dans le contexte actuel de réduction des dépenses publiques. Elle s'interroge également sur les emplois indirects attendus dans l'industrie dans une période de grandes difficultés dans ce secteur.

De leur côté, Les Républicains de la 13^e circonscription du Nord demandent au GPMD d'explicitier son évaluation dans la phase de construction :

“Dans le DMO page 83 il est indiqué que ces emplois sont évalués à une centaine par an pendant la durée du chantier. Sur quelle base ce chiffre a-t-il été calculé ?”

(Les Républicains, contribution)

FO cheminots et la CGT cheminots se sont montrés fortement dubitatifs quant aux créations d'emploi dans les transports au regard de la suppression de 3 000 postes dans le fret annoncée par la SNCF.

“SNCF Mobilités, d'ici un an sera incapable de fournir les cheminots pour tirer ces trains [...] dans un an les installations n'existeront plus à Dunkerque, les cheminots n'existeront plus !”

(Focus groupe syndicats de salariés, 20/10)

A rebours du scepticisme ambiant, la Fédération nationale des transports routiers (FNTR) indique dans son cahier d'acteur être actuellement à la recherche de 2 300 salariés, dont 1 000 chauffeurs.

Toujours selon la fédération professionnelle, “ce recrutement devra se poursuivre pour répondre aux enjeux de CAP 2020 et sera bénéfique pour l'ensemble du territoire dunkerquois.” La FNTR n'aborde cependant pas explicitement le sujet des travailleurs détachés.

• Quel avenir pour l'emploi dans un secteur en voie de forte automatisation ?

Dans le domaine de la manutention et de la logistique, les chiffres ont été fortement questionnés.

En effet, l'impact des évolutions technologiques dans ce secteur en grande mutation a constitué une interrogation importante pendant toute la durée du débat.

“Les chiffres avancés en termes de création d'emplois semblent basés sur une projection en 2030 avec des conditions d'emploi actuelles. Les voitures, les trains et même des bus roulent déjà sans chauffeur aujourd'hui. Demain y aura-t-il encore des dockers, des grutiers, des chauffeurs poids-lourds, des magasiniers dans les entrepôts ? Nous pouvons légitimement en douter fortement. La sidérurgie locale employait 11 000 personnes il y a 35 ans. Plus que 2 500 aujourd'hui en battant des records de production. Il n'est pas question de retomber dans les mêmes travers.”

(Ville de Grande-Synthe, cahier d'acteur n°6)

“La CUD a perdu en 2016 5 000 personnes [...] il ne va pas rester grand monde sur la CUD [...]. Que va devenir le port de Dunkerque ? Ça sera peut-être un grand port avec sans doute des drones, des robots, mais la population elle sera où ?”

(Un habitant de Loon-plage, réunion publique de Loon-Plage, 15/11)

Selon le responsable de l'union locale CGT de Dunkerque lors du focus groupe “syndicats de salariés”, les ports modernes, comme celui de Rotterdam, ou encore les ports allemands ou de celui de Londres qui ont connu une automatisation plus récemment, auraient perdu entre 30 et 60 % de leurs emplois permanents.

La maîtrise d'ouvrage a répondu avoir pris en compte dans ses calculs les ports de la rangée Nord qui ont commencé leur mutation numérique et robotique.

Les réunions organisées avec les professionnels de l'emploi, de la formation et des syndicats¹¹ ont vu émerger une demande d'expertise de l'INSEE sur les emplois futurs induits par cette nouvelle activité portuaire.

11 Focus groupe syndicat de salariés, 20/10

“On souhaiterait que, sur ces sujets précis de l’emploi, on puisse faire travailler le service public qu’est l’INSEE qui a déjà rendu les bons rapports dans le domaine et qui a toutes les qualités pour pouvoir rendre ce type de rapport,,

(Focus groupe Syndicats de salariés, 20/10)

La CGT va plus loin dans son cahier d’acteur, demandant à participer à l’écriture du cahier des charges de cette étude.

d. Des emplois oui, mais pour qui ?

L’argument majeur du projet concernant les emplois est que ceux-ci, contrairement à ceux de l’industrie, sont peu délocalisables.

Mais seront-ils nécessairement dédiés aux Dunkerquois ? Qu’il s’agisse du grand public, des professionnels de l’emploi ou de l’insertion, des partis politiques, des élus ou des syndicats, qu’il s’agisse de la phase chantier ou de la phase d’exploitation, un consensus s’est imposé dès le premier jour du débat : ces emplois doivent absolument revenir au territoire.

La population s’est montrée fortement marquée par l’expérience vécue le plus souvent comme décevante du terminal méthanier, notamment en ce qui concerne la problématique des travailleurs détachés. Les références à ce projet sont très nombreuses.

“Le terminal méthanier et les travailleurs détachés, c’est un traumatisme.,,

(Force Ouvrière, focus groupe syndicats de salariés, 20/10)

“Cette perception a fait des ravages.,,

(MRC, cahier d’acteurs n°47)

“Arrêtons avec les travailleurs détachés. Il faut du boulot pour ceux qui vivent ici, sinon les jeunes vont partir !,,

(Un participant, débat mobile de Grand-Synthe, 12/10)

• Les emplois durant la phase chantier

A l’occasion du séminaire emploi formation, plusieurs professionnels ont regretté que le chantier du terminal méthanier ait laissé un souvenir aussi négatif : selon eux les chiffres d’emplois qui avaient été annoncés lors du débat public précédent ont été réellement tenus.

12 FO, cahier d’acteur n°29

D’autres abordent la perspective “chantier” de manière plus positive, comme le fait la Ville de Gravelines qui se réfère au contraire aux “bonnes pratiques” du chantier d’allongement du quai de Flandres mis en place par le GPMD, et attend du GPMD une continuité dans sa pratique.

Le GPMD répond sur ce point que contrairement au chantier du terminal méthanier qui a été mené par trois maîtres d’ouvrage (GRT gaz, Dunkerque LNG et le GPMD), le port sera seul maître d’œuvre pour CAP 2020.

C’est donc en effet, selon le maître d’ouvrage, plutôt le chantier actuel du quai de Flandres qui doit être pris comme point de comparaison et non le terminal méthanier.

Pour reprendre ses termes, le chantier du quai de Flandres constitue une sorte de “laboratoire” pour CAP 2020. Ces travaux ont recours à des entreprises à la fois nationales et régionales et il n’y a pas, toujours selon le GPMD, de travailleurs détachés dans les travaux du quai de Flandres.

Concernant CAP 2020, tout en respectant le code des marchés publics auquel le port est soumis pour ses travaux, ce dernier prévoit d’allotir afin de permettre aux PME locales de répondre à l’appel d’offre.

Soucieux de privilégier les entreprises régionales pendant la phase chantier du projet, le public a formulé des demandes et émis les propositions suivantes :

- aider les entreprises locales à répondre aux appels d’offre (MRC, etc.) ;
- créer un “comité d’ancrage territorial” (à l’instar de celui du CNPE de Gravelines) dont l’objet est de garantir aux entreprises du territoire un accès facilité aux appels d’offre (SIVOM) ;
- insérer une “clause locale” dans l’appel d’offre (préciser) (Les Républicains, Force Ouvrière...) ;
- inclure dans les avis d’appel à la concurrence les clauses d’insertion (Syndicat Force ouvrière Dunkerque port...) ;
- contrôler pour empêcher le dumping social, sous contrôle permanent de l’inspection du travail et des organisations syndicales (PCF) ;
- inclure une “clause Molière”, c’est-à-dire imposer l’usage du français sur le chantier (Union locale Force Ouvrière¹²).

• Les emplois durant la période d’exploitation

De la même manière que pour la phase chantier, le souhait que les emplois pérennes du projet bénéficient aux habitants du Dunkerquois est partagée par tous.

Si cette idée fait consensus parmi tous les professionnels rencontrés, la CPDP a pu sentir une demande supplémentaire de la part du grand public : une volonté forte d'égalité devant ces futures offres d'emplois. On notera également une attention particulière portée aux jeunes.

“Bien entendu, il faut encourager l'emploi pour nos enfants. L'emploi est difficile. Il faut mettre l'accent sur la formation et arrêter le piston. De l'emploi, oui. Mais de l'emploi pour tous. Ma fille a 16 ans, je l'invite à se mettre à l'informatique pour en trouver dans la logistique.”

(Afdal, débat mobile de Grande-Synthe, 12/10)

“16 000 emplois c'est bien, mais c'est toujours les mêmes qui ont du taf. Je me rends dans les boîtes d'intérim tous les matins mais il n'y a rien. C'est toujours pareil, on embauche à la tête du client. Donnons plutôt la chance à ceux qui ne sont pas favorisés.”

(Avis sur le site du débat)

e. Qualité de l'emploi

“Que penser de l'attractivité du territoire en matière d'emploi et de formation lorsque le projet ne cible aucun métier ni filière d'avenir?”

(UL CGT Dunkerque, cahier d'acteur n°54)

Durant le débat, de nombreux participants ont noté l'impact positif attendu du projet sur des emplois locaux touchant aux services, aux commerces, à l'hôtellerie, voire au tourisme industriel.

Mais les échanges se sont souvent portés sur les impacts concernant les emplois de la logistique.

Les observateurs s'accordent à souligner l'importante demande d'emplois dans ce secteur : pendant le débat des articles de presse ont régulièrement annoncé de spectaculaires créations de postes sur quasiment toutes les plateformes de la région.

Nombreux sont cependant les participants à avoir interpellé les conditions de travail dans le secteur de la manutention et la logistique, par exemple taux d'accidentologie et de maladies professionnelles sont plus élevés que la moyenne des autres secteurs d'activité.

La logistique portuaire est plus automatisée que dans la logistique classique. Les métiers y sont moins “pénibles” que dans la logistique classique. Les manutentionnaires y souffrent cependant de maux voisins.

Ainsi, alors que les habitants se sont surtout montrés inquiets de savoir si les emplois “promis” leur seront destinés, les professionnels de l'emploi se sont pour leur part montrés soucieux de leur attractivité. En effet, les agences de pôle emploi et missions locales du dunkerquois disent faire face à une crise des vocations

Un salarié manutentionne des marchandises dans un entrepôt ©Laurent Mayeux





▲
**Travail d'un
doker au
terminal à
conteneurs**
©Laurent
Mayeux

industrielles chez les jeunes dont le pendant est un intérêt croissant pour les métiers des services et de la logistique. Or ils savent que ces mêmes métiers de la logistique connaissent cette même crise de vocation chez les jeunes dans les secteurs géographiques où elle est implantée depuis plus longtemps.

La CGT intérim s'est montrée soucieuse des conditions d'emploi et de travail des salariés en phase chantier.

Elle revendique des contrats d'intérim (et non des CDI de chantiers ou contrats d'opération, plus précaires), un accompagnement social de ces salariés pour l'après-chantier, mais aussi de bonnes conditions de travail : parkings, vestiaires, réfectoires et logements pour ces travailleurs.

Concernant les conditions de travail pendant le chantier, la CGT intérim revendique également "un CHSCT inter-entreprises dont les prérogatives s'appliquent à l'ensemble du chantier, comme il en existe à Saint-Nazaire sur le chantier naval, par exemple. Il devra prévoir également l'accès du chantier aux délégués des intérimaires".

D'une manière plus stratégique, la question de la santé au travail pour les emplois annoncés a émergé dès le début du débat, lors de l'atelier préparatoire)

Pendant le séminaire sur l'emploi et la formation, l'ARACT Hauts-de-France, Association régionale pour l'amélioration des conditions de travail) qui a mis en avant une expérience de 20 ans dans le secteur de la logistique, a proposé de mettre en place une "spécialisation dédiée aux métiers portuaires".

Selon l'ARACT, il est possible de prévenir de nombreux risques en termes de santé et de sécurité, mais cette prévention sera d'autant plus réalisable et efficace qu'elle sera élaborée en amont de leur implantation sur le port.

Ce travail préventif peut se réaliser autant à l'échelle de l'entreprise qu'à celle de la zone portuaire. Au-delà du périmètre de l'entreprise, il est possible de créer des espaces communs comme un lieu de restauration par exemple, qui – au-delà de son caractère pratique – éviterait l'isolement des salariés et favoriserait un sentiment d'appartenance à un "collectif portuaire", faute de pouvoir souvent, comme l'explique David Gaborieau lors de son audition sur le travail dans la logistique, s'identifier à un métier.

“Une politique de l'emploi, c'est aussi les conditions de travail, les conditions de vies Il est indispensable que ces problématiques soient soigneusement suivies. Il en va de même pour le logement.”

(CGT Intérim, contribution)

13 Marcel Croquefer, CGT, focus syndicats de salariés, 20/10

D'autres sujets sur la santé au travail ont été abordés. La CGT¹³, par exemple, s'inquiète de la toxicité des produits présents dans les conteneurs, indiquant au passage un accident mortel survenu récemment au Havre.

Selon le syndicat, les risques vont aller croissant avec le développement des conteneurs.

“Rien n'est prévu quant aux conséquences sur la santé des travailleurs exposés aux atmosphères issues de la fumigation des conteneurs, alors que les risques vont aller croissant avec leur développement. Il ne peut être question de se contenter d'un dégazage de ces conteneurs à l'air libre, comme pratiqué actuellement, ce quel qu'en soit le nombre.”
(Union locale CGT de Dunkerque, Cahier d'acteur n°54, p.2).

Au total, si une partie importante des emplois créés par le projet sont considérés comme accessibles à des personnes moins qualifiées, ils resteront longtemps des métiers “difficiles”. La meilleure manière de les rendre attractifs réside donc dans la possibilité, pour ces salariés, d'évoluer au cours de leur carrière.

Plusieurs professionnels, comme le directeur du pôle de formation Euralogistic, ont souligné que des efforts étaient faits pour donner une certaine profondeur de carrière aux salariés des secteurs de la manutention : passage du permis de conduire poids lourds, qualification d'ambulanciers, etc.

Cependant, comme l'explique David Gaboriau lors de son audition, les entreprises de la logistique n'ont pas toujours la possibilité d'offrir cette évolution à leurs salariés.

En effet, les divers services vers lesquels ces derniers pourraient se destiner (dans l'administration, la comptabilité, la maintenance des machines par exemple) y sont souvent externalisés. C'est le cas de nombreuses PME.

Pour aborder cette question, de nombreux termes techniques ont été employés : GPECT, GTEC (Aract), ergonomie organisationnelle à l'échelle du territoire (INSET), “privilégier un raisonnement en écosystème” (Eura-énergie), “croiser les territoires avec les secteurs d'activité (MEDEF)...

Si les appellations sont diverses, elles se réfèrent toutes à la même idée, la nécessité de créer un dispositif territorial de gestion des emplois et des compétences.

Ce dispositif aurait pour but de :

- favoriser des conditions de travail de qualité dans la manutention portuaire et la zone logistique du port ;
- créer un dispositif capable d'accompagner les besoins en évolution des salariés de tous les dunkerquois, permettant des passerelles d'un secteur d'activité à un autre (à travers des entretiens annuels, bilans de carrière, etc.);
- mutualiser l'orientation et la formation.

f. La formation : un rôle incontournable dans toutes les phases

Tous les participants (spécialistes ou grand public) se sont accordés sur un point : l'urgence de préparer dès aujourd'hui les formations

En effet, d'après plusieurs intervenants, parfois six années d'anticipation sont nécessaires entre la programmation d'une formation et sa mise en œuvre, et les procédures d'habilitation sont extrêmement longues.

Il a été proposé que des plans de formation pour les filières concernées par le chantier soient prévus avec les organismes de formation et d'emploi (LR, le MRC, PS, SIVOM) Le SIVOM est plus précis à ce sujet en demandant au GPMD de se placer en “facilitateur” entre toutes les parties concernées. Le Parti socialiste, de son côté, propose de créer une déclinaison locale de la procédure dite “Grand Chantier” : un accord entre le GPMD, l'Etat, la CUD et le Conseil Régional des Hauts-de-France.¹⁴

“Le chantier devra s'inscrire dans un ancrage territorial. Pour cela, il est indispensable que le territoire et l'ensemble des acteurs de l'emploi et de la formation professionnelle travaillent ensemble pour mettre en place les formations, les apprentissages et les qualifications nécessaires à la montée en compétences des habitants afin de les créations de postes profitent d'abord à la population locale. Le GPMD doit prendre sa part dans ce travail en se plaçant en facilitateur entre toutes les parties concernées.”
(SIVOM, cahier d'acteur n°3)

Les participants ont suggéré un dispositif global de formation dans lequel le Grand Port Maritime de Dunkerque occuperait une place importante.

¹⁴ PS, cahier d'acteur n°6

Plusieurs propositions ont été émises :

- la production d'un catalogue des métiers portuaires et des formations afférentes ;
- la commande d'une étude sur l'évolution future de ces métiers et des compétences requises pour les occuper ;
- la réalisation d'une comparaison avec d'autres ports européens.

“(il est) important de construire, avec les “centralisateurs du projet CAP 2020”, l'Education Nationale ainsi que les organismes de formation professionnelle, une cartographie des formations scolaires et techniques en fonction des besoins afin de réaliser une “gestion évolutive des formations” afin que les organismes de formations puissent s'adapter dans les années à venir.”

(CFE-CGC, cahier d'acteur n°19)

Il convient, pour plusieurs participants, de créer un lien entre formation et recherche et innovation.

Ainsi, selon eux, un effort n'est pas seulement à fournir sur la formation professionnelle, mais sur le lien entre formation et recherche-innovation.

Prévoyant la robotisation des métiers portuaires et de nombreux métiers dans des fonctions support, le parti “Les Républicains” demande que soient mises en œuvre des formations axées sur les nouvelles technologies.

Aussi, à l'instar des participants du séminaire, LR propose “la création d'un pôle formation portuaire [...] sachant que nous pourrions centraliser notre savoir-faire portuaire mais aussi la recherche et l'innovation.”

Les acteurs l'ont répété lors de nos réunions : la conjonction des facteurs de réussite en matière d'em-

L'ULCO propose une formation en management portuaire et maritime

©Communauté urbaine de Dunkerque



ploi n'est pas la seule affaire du port, ni d'ailleurs celle d'aucune entreprise prise isolément.

Quantité et qualité d'emploi ne sont pas possibles sans la mobilisation de tous.

Chaque partie prenante est en effet mieux à même de traiter sa propre spécificité et de la faire connaître. Selon l'union locale FO de Dunkerque, *“chaque branche et chaque métier doit être abordé selon ses propres spécificités”*¹⁵.

Est donné en exemple, le secteur bien particulier de la réparation navale, aujourd'hui en régression (ex : pyramide des âges vieillissante), et des transporteurs poids lourds (même problématique).

De son côté, le syndicat CFE-CGC met par exemple en avant un savoir-faire local dans la manutention et la logistique.

*“Le savoir-faire pourrait optimiser l'accueil et l'accompagnement des nouveaux projets [...] assurer le lien et les relations entre les anciens et les nouveaux arrivants”*¹⁶.

Les syndicats de salariés organisés territorialement (au niveau de l'union locale et de l'union régionale) ont également leur place pour faire les “ponts” entre les différents univers de travail. Il faut donc tous en être.

Pour réaliser ces synergies et répondre efficacement à ces enjeux économiques et territoriaux, a été évoquée à de nombreuses reprises la nécessité d'organiser un mode de gouvernance commun.

- La commune de Gravelines demande dans son cahier d'acteur qu'“une mission, associant les élus locaux concernés par ces décisions, [soit] mise en place sous l'autorité du Sous-Préfet de Dunkerque”.

- Force ouvrière rappelle l'importance de la mise en place d'une concertation entre les partenaires sociaux et organisations compétentes afin de développer des “synergies”.

Un travail de suivi *via* la composition d'une commission a été évoqué.

“Les bonnes relations entre les partenaires locaux du secteur portuaire, notamment les acteurs économiques et les syndicats, contribuent depuis longue date à l'attractivité du port. Installée depuis 1993, Conhexa n'a jamais été confronté à un mouvement social d'ampleur gênant le cours de ses activités d'import-export. Au-delà des aménagements, c'est également cet équilibre qui contribue à l'attractivité du port. [...] Conhexa espère donc que l'ensemble des acteurs continueront à travailler main dans la main pour maintenir l'attractivité du port, particulièrement au travers du projet CAP 2020,,”
(Conhexa, cahier d'acteur n°52)

L'entreprise Conhexa, entreprise logistique centrale dans l'activité conteneur du port de Dunkerque, confirme ici ce qu'a indiqué à diverses reprises le secrétaire général de la CNTPA (syndicat des dockers) et ce qu'a répété maintes fois le maître d'ouvrage tout au long du débat public : les bonnes relations sociales constituent un point fort de la place portuaire de Dunkerque. sont un atout et forment le socle d'une forme d'“excellence économique”.

Le pari suggéré dans le cadre des discussions sur l'emploi dans le débat public est donc de bâtir de concert excellence économique et excellence sociale.

La commission reprend à son compte, la proposition de créer une instance de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences en s'appuyant sur tous les acteurs du territoire qui ont manifesté leur intérêt.

¹⁵ Syndicat FO, séminaire emploi et formation, 21/11

¹⁶ CFE-CGC, cahier d'acteur n°19

3. Environnement et qualité de vie

Dans la synthèse de son dossier, le maître d'ouvrage présente son projet comme allant *"dans le sens de la transition énergétique"* et étant *"respectueux du patrimoine naturel"*¹⁷. Dans la présentation en quelques chiffres du DMO (page 4), le GPMD indique que ce projet a deux composantes environnementales : concrétiser le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) et lutter contre les submersions marines. Ces arguments ont été rappelés par le GPMD lors des réunions ou en réponse à certaines questions. Ils ont par ailleurs été plusieurs fois repris par la communauté portuaire et les milieux économiques, en particulier sous l'angle de l'intermodalité (UMC, Propeller Club, MEDEF, Conforma, etc.).

Comme indiqué plus haut, parmi ceux qui contestent le modèle de développement qui s'appuie sur la mondialisation du commerce et qui interrogent les prévisions du GPMD de doublement du trafic de conteneurs, figurent un certain nombre d'intervenants dans le domaine de l'environnement (ATTAC, ADELFA, Virage-énergie, Amis de la Terre en particulier).

En outre, que ce soit pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) ou les diverses pollutions et nuisances dues aux transports, de nombreux organismes et particuliers qui critiquent l'accroissement du trafic routier et ses impacts (qualité de l'air, pollutions sonores et lumineuses, sécurité routière) sont sceptiques sur l'effectivité du report modal, compte tenu de la fiabilité incertaine qu'ils attribuent aux réseaux fluvial et ferroviaire¹⁸. Parfois, comme le Groupe Environnement Santé Flandre dans son cahier d'acteur¹⁹, ils s'en inquiètent : *"Et si le report modal ne suit pas ? Ces incertitudes sont très graves"*.

On peut d'ailleurs souligner que la congestion routière, lorsqu'elle est subie par les populations locales en tant qu'usagers de la route, est en soi perçue comme une altération forte de la qualité de la vie.

A leurs yeux, les atteintes à l'environnement, déjà perceptibles dans les explications du GPMD, apparaissent sous-estimées. Le port risque en effet d'être en surcapacité pour traiter les conteneurs

Site industriel
vu depuis
la digue du Braek
©GPMD,
Gregory
Smellinckx
▶



¹⁷ Synthèse du DMO, *"un projet attentif à l'environnement"*, p. 9

¹⁸ Cahiers d'acteurs des Amis de la Terre (n°17), d'EELV (n°12) et de l'ADELFA (n°20) ou question 79 par exemple

¹⁹ GESF, cahier d'acteur n°11

(environnement altéré sans nécessité lors de l'investissement). Il convient en outre de prendre davantage en compte l'accroissement du trafic routier (nuisances générées sensiblement plus importantes que dans les autres modes de transport). Le cahier d'acteur de Grande-Synthe avance sur ce point que *“globalement, les impacts environnementaux, sont sous-évalués”*.

Le débat public se situe à un stade très en amont de la réalisation du projet. Il n'est donc pas anormal, dans le domaine de l'environnement plus encore que dans les autres, de ne pas disposer, avant et durant le débat, d'informations très précises sur les impacts environnementaux et sur l'ensemble des réponses sous forme de mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) de ces impacts.

De ce fait, les diverses réponses apportées par le GPMD, généralement sans évolution au cours du débat et renvoyant souvent à des réflexions ultérieures, n'ont pas toujours convaincu. Il y a en conséquence une forte attente concernant la diffusion des résultats des études environnementales futures. Des participants demandent même parfois à y être étroitement associés.

“Une étude environnementale digne de ce nom a-t-elle été réalisée ?”

(Question n°102)

On doit en outre remarquer que les discussions concernant l'environnement et la qualité de la vie ont été sensiblement plus nombreuses dans les cinq dernières semaines du débat public qu'à son démarrage.

a. Les émissions de gaz à effet de serre (GES)

Il s'agit d'un point relativement peu abordé lors du débat. Il est vrai que le GPMD ne donne que les résultats modélisés dans l'annexe du DMO qui y est consacrée avec l'indication de la méthode de calcul de l'ADEME, sans préciser les hypothèses chiffrées du modèle, ce qui ne permet guère la confrontation d'arguments²⁰. *“Cette méthode repose sur l'utilisation de facteurs d'émissions de GES et permet une évaluation globale des émissions de l'organisation...”*²¹

On sait simplement qu'en termes de travaux, cela ne porte que sur l'ensemble des investissements propres de Dunkerque Port (matériaux et leur mise en œuvre sur le chantier, terrassements et évacuations des déblais, y compris en mer). De ce fait, ne sont par exemple pas prises en considération les émissions dues aux investissements privés (opérateurs portuaires, entreprises de logistique).

Par ailleurs, en phase exploitation, cela vise les émissions liées aux transports (ferroviaires, fluviaux et routiers) dans l'arrière-pays ainsi que les passages portuaires. La comparaison avec une situation de référence (déchargement des marchandises pour le marché des Hauts-de-France principalement par les ports du Benelux), permet d'envisager une économie d'émissions engendrée par la captation partielle de trafic maritime de ces ports par Dunkerque.

Le GPMD indique que les données nécessaires ont été extraites des études socio-économiques mais ces dernières²² ne permettent pas d'avoir un ordre de grandeur des modifications d'usage des divers modes de transport (routier, fluvial, ferroviaire et même maritime que le port de Dunkerque ne cite pas).

Il souligne le double avantage lié, d'une part à la massification du transport de conteneurs sur un territoire “régional” très vaste, d'autre part aux effets du report modal.

Le port de Dunkerque met en avant les avancées technologiques permettant l'économie des carburants polluants actuels (usage potentiel du gaz naturel liquéfié pour l'avitaillement des navires et des camions avec le renouvellement de leurs flottes respectives grâce à la proximité du terminal méthanier, alimentation électrique à quai des navires, etc.). Il ne précise toutefois pas si des actions que peuvent entreprendre dans le même temps les ports concurrents en matière de report modal²³ sont susceptibles d'être prises en compte ni comment ces avantages comparatifs d'ordre technologique s'y appliquent éventuellement.

Certains posent la question de la compatibilité de ce projet avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PACTE)²⁴ et se demandent si la révision de ce dernier sera

²⁰ Malgré la réponse apportée à certaines questions (96 par exemple)

²¹ Fiche n° 5, page 57 de l'annexe du DMO

²² Fiche n° 4, page 35 de l'annexe du DMO

²³ Le port d'Anvers a lancé un appel à projets pour fluidifier le trafic des marchandises et favoriser le report modal. L'un des projets sélectionnés repose sur un concept de réseau en étoile le long du canal Bruxelles-Escaut et un système de corridor entre le Nord de la France et Anvers. Ce projet de transport par barges permettrait ainsi d'économiser 26 000 trajets routiers annuels sur les 250 000 prévus par les 7 projets (source : l'antenne du 5 janvier 2018)

²⁴ Question n°82

nécessaire. Le GPMD rappelle la signature d'une charte d'engagement dans ce cadre et confirme la teneur du DMO, avec quelques illustrations complémentaires. Cette compatibilité n'est absolument pas partagée par la ville de Grande-Synthe dans son cahier d'acteur.

Le cahier d'acteur de Virage-Énergie insiste sur le fait que ne devraient pas être prises en compte les émissions de GES dues à l'action du seul GPMD : "L'empreinte carbone des produits ne s'arrête pas au bord des quais du terminal à conteneurs", contestant implicitement le titre de l'annexe 5 du DMO ("étude de la situation climatique d'un territoire"). Selon cette association, le calcul de l'empreinte carbone d'une population vise à estimer la quantité de GES émise pour satisfaire sa consommation au sens large (biens, services, utilisation d'infrastructures) sur un territoire, en tenant compte des émissions liées aux importations et aux exportations. Elle prône la sobriété énergétique qui se distingue de l'efficacité énergétique préconisée par le port et qui fait exclusivement appel à des technologies permettant de réduire les consommations ou, en matière de GES, d'utiliser des carburants moins hydrocarbonés.

Par ailleurs, même si des avantages environnementaux en matière de qualité de l'air sont reconnus au gaz naturel liquéfié (GNL) par de nombreux acteurs, d'autres contestent que, sur le plan des GES, ce carburant puisse être considéré comme une énergie propre²⁵. Ils remarquent d'abord que son usage est encore émergent et qu'il ne fait pas l'objet d'une obligation (pour l'avitaillement des camions comme celui des navires)²⁶; mais surtout, si l'on considère l'ensemble du cycle du GNL de l'extraction à la consommation finale, les fuites de méthane, gaz plus nocif vis-à-vis de climat que le CO₂, seraient fréquentes le long de la chaîne de production et de distribution.

b. Environnement / santé

• Qualité de l'air

Comme le laisse entendre le GPMD et l'indiquent l'audition des deux responsables d'ATMO Hauts-de-France et le cahier d'acteur de Virage-énergie, les activités industrielles-portuaires dunkerquoises, en particulier celles liées à la sidérurgie (ArcelorMittal), cachent en grande partie la pollution atmosphérique due aux autres facteurs d'émission, notamment aux transports.

Cela ne signifie pas, pour plusieurs associations, que la pollution atmosphérique imputable aux transports soit faible²⁷.

Le GPMD insiste dans son DMO comme dans les réponses aux questions posées²⁸ sur le fait que "l'activité de manutention à quai des conteneurs n'est pas en soi génératrice de pollution de l'air. Celle-ci serait liée principalement à l'augmentation des trafics routiers et maritimes". Il ajoute qu'il "s'est engagé depuis 2016 dans une démarche d'amélioration de la connaissance de la qualité de l'air. À terme, le port vise à la mise en œuvre d'un plan d'actions d'amélioration de la qualité de l'air... Dans le cadre de cette démarche, le GPMD a adhéré en 2017 à l'ATMO Hauts-de-France qui est l'une des Associations Agréées pour la Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) par le Ministère en charge de l'Écologie et du Développement Durable".

Le GPMD reprend par ailleurs les mêmes arguments que ceux exposés pour la réduction des émissions de GES, en particulier les avancées technologiques et réglementaires se traduisant par un durcissement des normes (par exemple pour les camions, référence aux moteurs Euro 6 qui n'émettent presque pas de particules).

Il indique par ailleurs, comme le fait le monde associatif et comme le mentionne ATMO Hauts-de-France dans son audition, que les normes de qualité de l'air (niveaux d'information et niveaux d'alerte) sont dépassées à plusieurs reprises chaque année et qu'il y a des épisodes de pollution, notamment en ce qui concerne les particules fines (PM₁₀).

L'altération de la qualité de l'air résultant de l'augmentation prévue des trafics routiers et maritimes est soulignée par les associations de protection de l'environnement. Certaines²⁹ remarquent une contradiction avec une décision récente (12/07/2017) du Conseil d'État qui a enjoint le Gouvernement de prendre sans délai des mesures relatives à l'amélioration de la qualité de l'air (particules fines et dioxyde d'azote); cette assertion est à relativiser car l'injonction ne porte pas "sur l'ensemble du territoire" comme le mentionnent les deux associations mais sur certaines zones explicitement identifiées dont Dunkerque ne fait pas partie.

Le caractère relativement peu polluant du transport maritime affiché par le port du fait de la massifica-

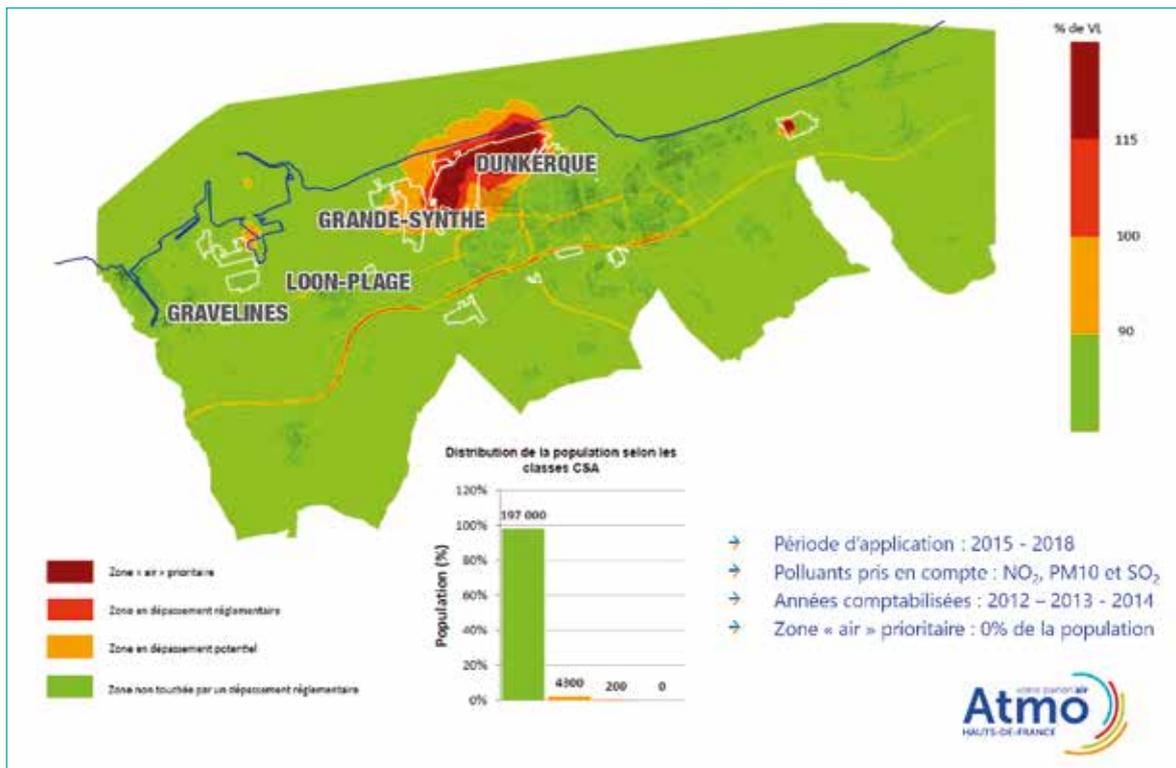
²⁵ Cahiers d'acteur des Amis de la Terre (n°17) et d'EELV (n°12)

²⁶ Le GPMD n'a pas répondu de façon précise à un point particulier de la question 86 : "Dans combien d'années tous les moteurs des navires, des camions et des péniches fonctionneront-ils au GNL ?".

²⁷ Cahiers d'acteur GES (n°11) et de l'ADELFA (n°20) notamment.

²⁸ DMO p. 88 et par exemple questions n°25, 55, 80, et 86 sur le site du débat

²⁹ Les Amis de la Terre et le Groupe Environnement Santé Flandre.



Carte du niveau de pollution présentée par ATMO lors de son audition le 25/10

tion (avec une émission de CO₂ par tonne kilométrique transportée faible) est néanmoins contesté. Certains estiment que l'analyse des émissions sur les navires porte surtout sur le CO₂ (effets sur le changement climatique) et non sur les autres émissions de polluants atmosphériques (effets sur la santé). Des particuliers et des associations affirment, chiffres à l'appui, parfois en les comparant à celle des voitures, que les navires émettent une quantité importante de particules fines ou de gaz polluants.³⁰

L'évocation initiale des poussières et des gaz polluants lors de l'atelier préalable, reprise par exemple au débat mobile du marché de Loon-Plage ("à cause des activités du port, nous avons un souci avec le bruit et la poussière") ou par une question sur le QPO³¹, s'élargit désormais aux impacts sanitaires (bronchites, aller-

gies, cancers, etc.) de la pollution de l'air due à l'émission de gaz nocifs et de particules fines et ultra-fines, sans compter "les effets cocktails des polluants", mentionnées dans des auditions d'experts, des cahiers d'acteur ou des questions de particuliers³².

Aussi diverses suggestions sont-elles formulées pour demander des études sur l'état sanitaire des populations locales, notamment eu égard à la pollution atmosphérique ressentie comme dommageable et croissante³³.

“Nous réclamons une étude d'impact approfondie sur la santé des habitants du territoire dans toutes ses composantes avant la commission d'enquête”

(GES, cahier d'acteur n°11)

La commission propose que puisse être réalisée dans le Dunkerquois une évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine, à l'instar de celles réalisées à Lens/Douai, Lille, Valenciennes et Maubeuge ou à défaut, en utilisant une méthodologie s'en inspirant.

³⁰ Habitant de Gravelines à la réunion d'ouverture, 28/09 ; questions n°55 et 96 ; audition de Charlotte Lepitre (FNE), cahier d'acteur des Amis de la Terre (n°17).

³¹ Question n°81 à laquelle le GPMD n'a pas souhaité répondre, estimant qu'elle ne concernait pas le débat public.

³² Auditions d'ATMO Hauts-de-France, de Charlotte Lepitre (FNE), cahier d'acteur du GES (n°11) et questions n°80, 89 et 98.

³³ Le cahier d'acteur de la ville de Grande-Synthe (n°46) fait état d'une espérance de vie dans le Dunkerquois "de plusieurs années inférieure à l'espérance de vie nationale".

• Nuisances sonores

Le bruit est une préoccupation constante pour la population, peut-être plus encore que pour les structures collectives qui signalent néanmoins le risque d'accroissement des nuisances sonores dans leur cahier d'acteur et leurs conséquences pour le confort des habitants et leur santé³⁴.

Des réactions sont apparues avec les travaux d'extension du quai de Flandre menés lors du débat, les pieux battus dans le sol devant ensuite servir de supports pour la réalisation des parois en palplanches des futurs quais. D'où des remarques formulées par exemple au cours du débat mobile sur le marché de Loon-Plage ou lors de la réunion publique de Gravelines. La réponse apportée par le GPMD lors de cette réunion (ainsi qu'à la question 59) évoque le caractère spécifique de l'extension quai de Flandre expliquant ce bruit.

Il n'en demeure pas moins que des inquiétudes demeurent pour l'avenir, tant pour les travaux que pour le déchargement des bateaux semble-t-il déjà perceptible³⁵. Pour le port, *“les activités de manutention de conteneurs ont un impact réduit par rapport à d'autres activités du port. L'impact de ces activités pour les riverains n'est pas sensible à des distances telles que prévues pour l'implantation du projet Atlantique”*³⁶

L'étalement de la circulation des camions 24 heures sur 24, argument du GPMD pour réduire la congestion routière, constitue à l'inverse un phénomène amplificateur de la perception acoustique. Il inquiète les populations locales car les nuisances sonores sont davantage perceptibles la nuit, dans des zones d'habitations jusqu'à présent préservées.

Le DMO se limite à mentionner les conséquences en matière de bruit dues à l'augmentation des trafics routier et ferroviaire en renvoyant à des études plus fines. L'évocation de protections acoustiques routières définies par ces études complémentaires, par exemple sous forme de murs ou de buttes anti-bruit évoquées dans des questions, risquent de laisser certains habitants du Dunkerquois dubitatifs³⁷.

“Actuellement, il y a des travaux autour du bassin. C'est insupportable. Chaque soir, nous les entendons taper sur des pieux. Boom, Boom, Boom... jusqu'à pas d'heure ! On entend aussi décharger les bateaux, on ne peut plus laisser les fenêtres ouvertes. Et demain, avec les travaux et les camions, c'est boom, boom et vroom, vroom ! Qu'est ce qui est prévu pour atténuer les nuisances sonores si le projet se fait ?”

(Eliane, Débat mobile Loon-Plage 12/11)

Travaux d'extension du Quai de Flandre ©GPMD



³⁴ En particulier EELV, ADELFA, GES et la ville de Grande-Synthe

³⁵ Assertion formulée lors du débat mobile du marché de Loon-Plage, 12/11

³⁶ Réponse aux questions n°56, 99 et 100 par exemple

³⁷ Questions n°99 et 100, auxquelles il n'est pas répondu de façon précise, mentionnant des propositions futures de protections acoustiques éventuelles et la réalisation d'un masque visuel "grâce à la réalisation d'une ceinture de plantations le long de la RN 316". Le GPMD a toutefois évoqué la possibilité de créer des merlons anti-bruit grâce au sable extrait (réunion publique de Grande Synthe, 16/10)

³⁸ DMO p.92, avec des rédactions quasi-identiques pour les réponses aux questions n°56 et 95



Terminal
des Flandres
©GPMD,
Bernard Cartiaux

• Pollution lumineuse

Compte-tenu de l'existant (entreprises fonctionnant de jour comme de nuit), le port de Dunkerque explique que *“les incidences du projet en termes d'impact lumineux sont liées aux surfaces de terre-pleins, soit environ 120 ha, et aux zones logistiques, soit 350 ha”, d'où “une augmentation relative de la luminosité dans une zone portuaire où la luminosité peut déjà être qualifiée de “Transition rural-périurbain””*³⁸. Il renvoie à des études ultérieures pour proposer des mesures de réduction de cet impact ; la création de buttes naturelles végétalisées a été évoquée durant le débat.

Même si la pollution lumineuse a fait l'objet, durant le débat public, de discussions plutôt limitées, la position du GPMD pose question à certains ou est même contestée³⁹ par ceux qui estiment qu'il sous-évalue systématiquement l'importance de la lumière et ses impacts. Au delà de l'inconfort immédiat pour les populations locales et les risques pour la santé des habitants, il y a des impacts écologiques importants (gêne pour la faune, notamment l'avifaune nicheuse). Aussi, selon ces intervenants, les réflexions sur des trames noires (sans lumières) dans l'environnement dunkerquois devraient-elles progresser.

Ces questions relatives à la qualité de la vie ne sont pas sans conséquences sur les inquiétudes des populations quant à l'évolution de la valeur de leur patrimoine immobilier. Des questions posées en réunion publique ou en débat mobile, notamment à Loon-

Plage, ou sur le site⁴⁰ ont permis au GPMD, tout en exprimant qu'il était *“difficile de prédire l'impact d'un projet sur l'immobilier car de nombreuses variables entrent en compte”*, de s'appuyer sur le retour d'expérience du maire de Loon-Plage indiquant *“clairement l'impact positif des investissements déjà réalisés par Dunkerque-Port sur la valeur des biens immobiliers de sa commune”* ; cette réponse peut néanmoins laisser certains dubitatifs⁴¹ car elle essentiellement basée sur les retombées économiques du projet auxquelles tous ne croient pas.

c. Biodiversité

Le DMO présente un nombre assez important d'informations sur la situation existante en la matière de biodiversité même si le GPMD n'a pas profité du débat public pour mettre à jour, avant cette concertation, l'état des lieux et le bilan des mesures compensatoires des projets antérieurs.

Dans ce document comme dans une réponse à une question⁴², il rappelle qu'il a réalisé un inventaire complet des espèces (faune, flore) et des habitats en 2008, actualisé en 2011 et 2016. Il ajoute : *“Sur cette base, le port a élaboré, entre 2009 et 2011, en associant les collectivités, les services de l'État et les associations environnementales, le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN). Validé à l'unanimité par le Conseil national de la protection de la nature en 2011, cet outil, qui sera mis à jour début 2018, vise à mener une politique responsable d'aménageur et de gestionnaire de*

³⁹ Question n°56,43 et 95, cahiers d'acteurs EELV, GES et ADELFA notamment

⁴⁰ Questions n° 43, 56 et 102

⁴¹ Débat mobile au marché de Loon-Plage, 12/11 et question n°99

⁴² Question n°82 concernant le respect du PACET et non la biodiversité



▲ Plage située au Sud du bassin Atlantique

milieux naturels, tout en améliorant et en partageant la connaissance des milieux naturels”.

Les actions du GPMD pour le SDPN sont d'ailleurs globalement appréciées par le monde associatif.

Si les observations dans ce domaine émanent surtout du milieu associatif (réunions publiques mais surtout cahiers d'acteur et focus groupe environnement), de d'autres participants évoquent néanmoins parfois la détérioration de la nature :

“depuis que la filière conteneur est arrivée, nous avons de nouvelles bestioles et des plantes qui affectent notre écosystème ; nous le constatons dans notre jardin „
(Odile, débat mobile marché de Loon-Plage)

Les principaux avis ou critiques visant la biodiversité portent sur les points suivants :

- La préférence affirmée de l'option Atlantique sur la variante Baltique en matière de biodiversité (GOELAND, GON, Le Clipon), confortant sur ce plan l'argumentation du port avec des indications plus précises ; d'autres associations ne l'expriment pas aussi explicitement, sans doute pour éviter d'afficher un soutien à l'option retenue par le GPMD.

- Les impacts potentiels du projet inquiètent les organisations⁴³ ou parfois même des collectivités territoriales (Gravelines et Grande-Synthe dans leur cahier d'acteur) en ce qui concerne un certain nombre d'habitats ou d'espèces très souvent situées dans des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) et dans des sites parfois désignés Natura 2000. Sont par exemple mentionnés la plage au sud du bassin de l'Atlantique qui doit être recréée et celles servant de reposoirs pour les mammifères marins et de zones de nourrissage pour des limicoles ; diverses zones humides ; le milieu dunaire, qui concerne certes surtout la variante Baltique ; des pelouses sableuses, zones de nidification du Courlis cendré, impactées au contraire par le projet Atlantique, etc⁴⁴.

- De nombreuses associations estiment que les effets potentiels du projet sur la patrimoine naturel sont sous-estimés et que les mesures d'évitement, réduction et compensation (ERC) des impacts ne sont pas convaincantes ; certaines de ces mesures risqueraient de remettre en question celles de projets antérieurs⁴⁵ ou tout du moins de ne pas assurer une cohérence globale avec les objectifs du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel, ce alors que l'enclavement portuaire dispose de très fortes potentialités en la matière.

⁴³ Cahiers d'acteurs des associations ADELFA (n°20), GOELAND (n°18), Le Clipon (n°24), GON (n°2), les Amis de la Terre (n°17), de EELV (n°12) ainsi que points évoqués au focus groupe environnement, 24/10

⁴⁴ Outre l'avifaune et les mammifères marins, d'assez nombreux invertébrés et amphibiens sont cités ainsi que plus rarement des espèces floristiques

⁴⁵ En citant par exemple le second avis de l'autorité environnementale sur l'extension du quai de Flandre

“Même l'autorité environnementale le souligne, les mesures compensatoires sont confrontées à un problème d'éparpillement, à un manque de complémentarité et de synergie entre elles, et ne sont pas menées selon un schéma suffisamment anticipé,,

(Amis de la Terre, cahier d'acteur n°17)

On peut noter qu'au-delà de ce constat partagé, du moins par tous ceux qui se sont exprimés, deux éléments de dissensus apparaissent, sur des aspects pouvant apparaître comme annexes mais qui sont essentiels aux yeux de ceux qui les mentionnent dans leur cahier d'acteur :

- la nécessité de mettre en œuvre les mesures ERC uniquement dans l'enceinte portuaire est fondamentale pour la Chambre agriculture (également aussi mais de façon moins affirmée pour la société de chasse des dockers) ; compte tenu de l'existence de zones portuaires où sont déjà présentes des espèces protégées, la compensation peut éventuellement porter, pour EELV, sur des zones situées à l'extérieur de la circonscription portuaire.
- Les espaces ayant servi à la compensation ne doivent pas être des territoires de chasse pour l'association GOELAND, opinion non partagée par ces mêmes chasseurs.

Dans certaines de ses réponses ayant trait aux paysages, le GPMD n'a pas manqué de faire le lien avec le SDPN, que ce soit à la réunion de Grande-Synthe ou en réponse à certaines questions sur le site⁴⁶ : *“en lien avec l'aspect paysager, la mise en œuvre des mesures d'accompagnement (sous forme d'aménagements à vocation biologique et naturelle) serait adaptée au phasage des investissements avec la construction progressive des grands corridors du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN)”*.

Dans ses réponses verbales lors de diverses réunions, le GPMD a renvoyé à des études ultérieures plus précises susceptibles de permettre une meilleure appréciation des impacts et des mesures ERC.

Plusieurs cahiers d'acteurs⁴⁷ et les propos tenus au Focus groupe acteurs de l'environnement mentionnent les attentes du monde associatif en la matière :

- Les mesures compensatoires doivent être ambitieuses et adaptées à ce qui est altéré ou détruit : il ne s'agit pas de rechercher à remplacer des milieux par d'autres milieux ou des espèces par des espèces différentes ; elles doivent être efficaces, ce qui ne semble pas avoir été le cas avec certaines réalisées dans le cadre du projet de terminal méthanier.
- Les associations demandent à participer ou être mieux associées à la définition des mesures ERC car elles disposent d'une expertise locale dans ce domaine. Une demande similaire a été formulée par la Chambre d'agriculture lors du focus groupe agriculture, avec le souci de minimiser la “double peine” en matière de mesures compensatoires.
- Elles souhaitent également à avoir des facilités d'accès aux espaces concernés par ces mesures et de façon plus générale à tous les secteurs intéressants sur le plan de la préservation du patrimoine naturel.

**Un Courlis
cendré**
©Vincent
Gavériaux, GON



La commission propose que les acteurs de terrain, notamment le monde associatif, puissent participer à la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet. Elle propose en outre, dans la perspective d'améliorer le suivi de ces mesures, que les associations de protection de l'environnement puissent bénéficier, sous réserve des nécessités de service ou de sécurité, de facilités d'accès à tous les secteurs d'intérêt sur le plan de la biodiversité.

⁴⁶ En particulier questions n°2, 22 et 43

⁴⁷ Les Amis de la Terre, Le Clipon, GON, GOELAND en particulier, ainsi que EELV

d. Eau

Ce thème a été abordé sous trois thématiques différentes.

- Les impacts sur les nappes et les poches d'eau douces autour, et le maintien du libre écoulement des eaux⁴⁸. Le GPMD a répondu que les impacts sur les nappes seraient réduits et qu'il n'y aurait pas de risques accrus d'inondation et de pollution. Il a indiqué qu'il n'y avait pas pour l'instant de remontée du biseau salé susceptible d'entraîner la salinisation des eaux destinées à l'irrigation. En réponse à la Chambre d'agriculture, qui demandait qu'un nouvel exutoire des waterings soit jumelé avec le projet CAP 2020, il a indiqué que cela serait étudié dans le cadre de l'option Atlantique.
- Les effets du projet sur la qualité des masses d'eau côtières a fait l'objet de remarques de la part de la ferme aquacole de Gravelines ainsi que d'un avis du Comité régional de la conchyliculture⁴⁹. Les deux soulignent que leurs activités dépendent de la bonne santé des écosystèmes marins qui peut

être mise en cause à l'occasion des travaux par des contaminations éventuelles (bactériologiques, chimiques, présence de métaux lourds). A cela s'ajoute, lors de l'exploitation, les risques d'accroissement des quantités de sédiments clapés en mer. Ils attendent beaucoup des mesures ERC.

- L'efficacité de la lutte contre la submersion marine est questionnée⁵⁰. La réponse du port rappelle l'action duale mentionnée dans le DMO : rechargement du trait de côte et rehaussement des terres-pleins et terrains grâce aux sables provenant de l'excavation de matériaux et de l'approfondissement des bassins existants. L'ADELFA se demande si le niveau des nouveaux quais et des plate-formes logistiques sera néanmoins suffisant dans le contexte du changement climatique.

Station de pompage Tixier du canal exutoire
©IIW



⁴⁸ Points abordés respectivement par un particulier (question n°72), la chambre d'agriculture (cahier d'acteur n°32 et focus groupe agriculture, 24/10) et l'ADELFA (cahier d'acteur n°20 et focus groupe environnement, 24/10)

⁴⁹ Contribution d'AQUANORD et de l'écloserie marine ICHTUS et avis 383 du 22/12 ; point également évoqué sous un autre angle dans le cahier d'acteur EELV (n°12)

⁵⁰ Question n°72 d'une part, cahier d'acteur de l'ADELFA (n°20) d'autre part

e. Sécurité

En dehors de l'aspect sécurité routière en raison d'une circulation accrue de camions, le thème de la sécurité dans l'hypothèse d'une mise en œuvre du projet a été abordé sous deux angles particuliers.

• Contenu des conteneurs

Les conteneurs peuvent être chargés de matières dangereuses ou de substances nocives présentes dans des produits ou emballages (perturbateurs endocriniens, nanoparticules, COV et gaz divers utilisés pour protéger les marchandises, etc.) dont les effets ne sont pas toujours connus et qui présentent des risques liés à leur manipulation, en particulier lors de leur ouverture⁵¹. Une réponse du GPMD donne des précisions sur les procédés de "défigumisation" en cas d'ouverture sur les terminaux à conteneurs avant d'être dispatchés vers l'extérieur de la place portuaire. Une autre réponse donne des indications sur les volumes de matières dangereuses transportées par conteneurs, que ces derniers soient chargés/déchargés à Dunkerque ou qu'ils restent à bord des navires faisant escale dans le port, avec une identification spécifique.

• Circulation des conteneurs

La circulation de conteneurs susceptibles de contenir des substances dangereuses constitue un autre sujet d'inquiétude. La question peut d'abord se poser au niveau même des navires dans l'enceinte portuaire, quelles que soient les marchandises transportées.

“un porte-conteneur, un méthanier et un ferry à côté d'une centrale, ça fait un beau feu d'artifice,,

(Habitant de Grand-Fort-Philippe, réunion publique de Grande-Synthe, 17/10)

“notre zone est déjà à saturation, avec pas mal d'accidents...,,

(Question n°102)

Par ailleurs, la circulation (desserte terrestre) à proximité des sites SEVESO, du terminal méthanier et de la centrale nucléaire de Gravelines laissent certains dubitatifs. Le GPMD mentionne que tous les cercles de dangers des établissements SEVESO sont situés dans l'enceinte des entreprises concernées. Par ailleurs, le

réseau routier dans la circonscription portuaire à la sortie du terminal conteneurs sera modifié. Cela n'a pas convaincu ceux qui raisonnent à une échelle plus vaste :

“Les évacuations des populations locales dans un rayon de 10 km en cas de nécessité seraient-elles encore possibles avec le surcroît d'encombrement des autoroutes A 16 et A 25?,,

(Réunion publique de Loon-Plage, 15/11)

⁵¹ Situation évoquée lors du focus groupe environnement, dans le cahier d'acteur d'EELV (n°12), dans les questions n°43 et 94 et lors de la réunion publique de Gravelines, 14/12

D. UNE ORGANISATION DU TERRITOIRE QUESTIONNÉE PAR LE PROJET

1. Le déplacement historique et géographique vers l'Ouest

Les deux versions du projet CAP 2020 - Atlantique ou Baltique - prévoient chacune d'intensifier le déploiement d'activités dans la partie Ouest du port. Ce projet s'inscrit ainsi dans la continuité du glissement historique et géographique depuis l'Est, amorcé dans les années 50, avec l'implantation d'un complexe sidérurgique, modifiant le trait de côte et l'accès à la mer de Saint-Pol-sur-Mer.

Ce glissement s'est accéléré dans les années 70, avec la création entre Loon-Plage et Gravelines d'un nouveau bassin à fort tirant d'eau, d'une gare maritime, des terminaux à conteneurs et minéralier, et plus récemment du terminal méthanier.

Au fil des années, après la fermeture des chantiers navals dans les années 1990, puis des raffineries vingt ans plus tard, le port s'est de fait progressivement éloigné de la ville.

Du point de vue des populations, les activités portuaires ne se perçoivent que d'assez loin, en raison de la taille considérable du domaine portuaire et du nombre d'installations classées pour la protection de l'environnement qui en limite fortement l'accès.

Ainsi, une partie des habitants, plutôt à l'Est, saisissent-ils l'opportunité du débat pour exprimer leur nostalgie d'une cité autrefois davantage animée autour de son port.

“Ce qui est désolant, c'est de voir le “vide” de bateaux dans l'ancien port (hormis peut-être le quai minéralier). A voir votre projet rien n'est prévu quant à la réhabilitation de cet ancien port et à son avenir...”

(Avis sur le site du débat)

“Aujourd'hui, le port Est est à l'arrêt. C'est triste. Les bruits nous manquent. J'aime le bruit des sirènes. C'est la mélodie de Dunkerque. Depuis notre ville sonne faux...”

(Clément, Débat Mobile à Malo-les-Bains, 14/11)

Pour retisser ce lien entre ville et port, la Communauté urbaine de Dunkerque a lancé en 1989 le projet Neptune, visant à regagner à l'Est des espaces laissés en friche suite à la crise économique des années 80 et à la fermeture des chantiers navals. Le Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC) dans le quartier du Grand Large et la Halle aux Sucres, en face du quartier de la Citadelle, en sont les signaux architecturaux les plus visibles.

En quelques décennies, les anciennes infrastructures portuaires proches de l'hypercentre accueillent maintenant habitat, enseignement et recherche avec l'université, culture, loisirs... et demain, ce seront la nouvelle patinoire et le parc d'innovation Euraénergie.

Vue du domaine portuaire depuis le port Est

©GPMD,
Didier Carette



D'autres au contraire, positionnés plutôt à l'ouest notent que le doublement du bassin Atlantique, va nécessairement profondément modifier leur cadre de vie, l'activité portuaire se rapprochant grandement des lieux de vie de la population. Ils sont extrêmement sensibles aux thématiques bruit, poussière, lumière évoquées par ailleurs dans ce rapport



Une compétition de moto organisée sur le domaine portuaire par l'ADASM ©ADASM

2. Une coupure territoriale accentuée par le projet

Les habitants de Loon-Plage et de Gravelines ayant été interrogés se disent tout particulièrement préoccupés par ce double mouvement d'étalement et de rapprochement du port et des populations.

Ils estiment que la solution Atlantique proposée par le GPMD risque d'engendrer ou d'accroître une coupure significative au sein de l'agglomération (certains parlent "d'enclavement"), matérialisée par la possible déviation au Sud de la D601.

"Nous habitons Loon-Plage. Nous avons l'impression de vivre sur une île. Nous sommes entourés soit par l'eau, soit par l'autoroute. Nous avons perdu le Clipon et avons l'impression d'être enclavé ! Comment se projet contribue à nous libérer plutôt que nous enfermer ? Pourquoi abandonner Baltique ?"

(Jules, débat mobile à l'Espace Sportica de Gravelines, 12/11)

"Je suis partagé. Je trouve que cette fracture dans la terre est une véritable blessure pour le territoire. Comme pour le méthanier !"

(Emmanuel, débat mobile au marché de Loon-Plage, 12/11)

Pour atténuer cet effet de coupure, le GPMD prévoit la déviation de la RD 601 à chacune des phases du projet par une voie "optimisée et réservée aux légers et aux vélos". Dans l'optique d'un maintien du "lien entre les habitants et leurs ports"¹, il propose d'y adosser un belvédère, afin que chacun puisse s'y poster et observer l'activité sur le terminal. Au cours du débat, le GPMD a mis avant un itinéraire alternatif avec la construction d'une nouvelle voie.

Les communes de Gravelines et Mardyck, dans leurs cahiers d'acteur respectifs, insistent sur la nécessité de réaliser une nouvelle liaison routière de qualité, dont le traitement paysager valorisant permettra d'accéder aisément à Loon-Plage et Dunkerque.



Déviation de la RD 601 ©GPMD

¹ Réponse du maître d'ouvrage à la question n°40



▲
Pêcheurs
sur la Digue
du Braek

3. Un accès à la mer, des loisirs à préserver

Les participants ont été nombreux à alerter sur le risque de voir le projet vienne grignoter davantage encore les espaces du littoral.

“Au dessous, nous avons l’autoroute, en face, le méthanier et bientôt le bassin portuaire avec des bateaux qui vont passer devant nos fenêtres.”

(Claude, marché de Loon-Plage, 12/11)

Ils rappellent les effets de l’installation du terminal méthanier : fermeture de la jetée du clipon et réduction de l’accès à la mer pour leurs loisirs (promenade, pêche, etc). Les échanges autour de la grande carte du projet (une photo satellite de quatre mètres sur trois couvrant les 17 kilomètres du domaine portuaire le long du littoral), édité par la commission pour les débats mobile, furent éclairants.

Un enseignement du débat est la crainte que ce vaste projet portuaire rompe l’équilibre qui a prévalu jusqu’à présent, avec une relative cohabitation des usages (biodiversité, loisirs, circulation...) qui, certes avait évolué au fil du temps mais restait “maîtrisable”.

“Entre le projet Calais 2015 et le projet Cap 2020, je n’ai qu’une chose à dire laissez-nous les plages !,”

(Sylvie, débat mobile au Sportica de Gravelines, 11/11)

Dans un domaine dont près de la moitié n’était pas encore directement utilisée par les activités portuaires, le maintien d’une sorte d’“espace tampon” permettait une certaine acceptation des risques.

Des restrictions quant à l’accès au littoral, à la pratique de différentes activités, étaient admises, d’autant qu’étaient maintenues des terres agricoles de même qu’une certaine qualité de la biodiversité même anthropisée.

Coups de leur accès direct au littoral dans les années 50, les habitants de Loon Plage, Grande Synthe ont toutefois continué à se rendre à la plage sur la digue du Braek, traversant la zone industrielle. Cette possibilité a été maintes fois soulignée lors du débat et l’ensemble du Dunkerquois y est très attaché.

“Profitez de l’occasion pour rouvrir le pont de l’écluse De Gaulle. Ça fait 3 ans que ça dure. A cause de ça, les gens ne peuvent plus sortir pour promener leur chien, pêcher, chasser...”

(Rémi Fournier, débat mobile de Malo-les-Bains, 15/10)

Nombreux sont les participants qui craignent que le développement portuaire ne remette en cause définitivement cette tolérance d’accès pour des raisons de sécurité des personnes ou des marchandises.

De nombreuses activités sportives et de loisirs sont en tout état de cause pratiquées dans le domaine portuaires : plaisance, pêche, chasse, motocross, balades à pied... et leur maintien est souhaité.

“Le SIVOM souhaite obtenir des mesures compensatoires pour la relocalisation et le développement d’activités de loisirs dont la pratique n’est plus possible en raison du

projet, notamment dans sa variante baltique. Par ailleurs, des mesures de compensation spécifiques devront être recherchées liées à la pratique de la plaisance.,,

(SIVOM, cahier d'acteur n°03)

“Notre position est claire : dans les deux options, nous souhaitons trouver une solution pérenne. Nous demandons à être implantés définitivement sur un secteur qui sera entériné avec les différents partenaires : collectivités, Grand Port Maritime de Dunkerque et ADASM. Si notre circuit devait disparaître, notre demande pour continuer à proposer des services de qualité aux passionnés de sports mécaniques s’élèverait à 42 hectares au total.,,

(Association de défense des activités motocyclistes (ADASM), cahier d'acteur n°14)

“Nous, chasseurs, souhaitons, quelle que soit l’option retenue à l’issue du débat public et de la décision de l’Etat, obtenir des mesures compensatoires, afin de poursuivre nos missions en faveur de la faune et la flore, et continuer à pouvoir pratiquer la chasse. (...) Nous demandons également que les zones

proximales au futur chantier soient le moins touchées possibles par l’inaccessibilité en raison des travaux. Les périmètres des travaux et de stockage des matériaux risquent en effet d’amputer davantage les zones chassables.,,

(Société de chasse des dockers du port de Dunkerque, cahier d'acteur n°7)



▲ Une promeneuse sur la digue du Braek, au loin le terminal méthanier

4. Un paysage à redessiner

La question du paysage est apparue comme une question sensible dans le débat. De nombreux participants se plaignent de vivre dans un territoire de plus en plus anonymisé, “balafré” par les coupures routières ou par des infrastructures comme des lignes à haute tension, morcelé par des centres commerciaux, des zones logistiques et même des équipements collectifs à vocation sportive ou de spectacle.

“Je suis défavorable au projet. Je vis à Saint-Georges, un village avec une ambiance villageoise. Aujourd’hui, j’ai le sentiment que mon village va devenir un hub logistique.,,

(Marc et Sylvie, débat mobile de Gravelines à l’espace Sportica, 12/11)

Ils en appellent à un effort pour mettre en cohérence les paysages, à retrouver un certain degré d’unité de la plaine littorale.

“Parce qu’à l’horizon 2035, les quais du terminal conteneur vont entrer sur deux kilomètres à l’intérieur des terres à la limite des communes de Craywick, de Gravelines, de Loon-Plage et de Saint-Georges sur l’Aa. Le projet Atlantique de Cap 2020 redessinerait complètement le territoire si cette variante devait être retenue.,,

“Le SIVOM veillera au maintien de la qualité du paysage sur le long terme. Il est indispensable que les nouvelles infrastructures portuaires et logistiques prennent place dans un cadre paysager de qualité afin qu’il soit bien accepté par la population locale et qu’il s’insère dans le paysage urbain.,,

“Le SIVOM sera également vigilant à ce que les villes de Gravelines et Loon-Plage ne soient pas enclavées derrière les infrastructures portuaires.,,

(SIVOM, cahier d'acteur n°3)

5. L'agriculture : un impact économique à ne pas minorer

Les espaces agricoles occupent environ 1700 hectares de terres non utilisées par l'activité économique portuaire, sous forme de conventions d'occupation annuelles. Consciente de ce caractère précaire, la Chambre d'agriculture revendique toutefois l'utilité économique de cette activité bien au delà d'une utilisation foncière et géographique dans l'attente du développement des activités portuaires.

Trois axes apparaissent ainsi importants à prendre en compte.

- Une consommation de terres agricoles à limiter pour maintenir l'agriculture sur les terres non impactées par le projet, en phase travaux, en favorisant la version du projet la moins consommatrice d'espace agricole, en évitant la double peine des mesures environnementales compensatoires, en anticipant les besoins en termes d'infrastructures de transport, en mettant en œuvre des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire.

De ce point de vue, la Chambre d'agriculture est rejointe par plusieurs Dunkerquois attachés à une agriculture locale, et qui s'inquiètent de voir la surface des terres agricoles diminuer sensiblement.

“Pourquoi ne pas prolonger le port sur la mer plutôt que grignoter nos terres agricoles?,”

(Edouard, débat mobile centre commercial Marine de Dunkerque, 28/10)

- Une gestion hydraulique à améliorer en créant un nouvel exutoire des waterings pour améliorer l'évacuation des crues.
- Des modalités de réutilisation des terres excavées à définir, permettant le respect des modes opératoires les plus adaptés et le suivi des sols et de leur remise en état afin d'éviter de rendre les terres infertiles et d'entraver le bon fonctionnement des exploitations.²

Terres agricoles au Sud du bassin Atlantique
©Jean-Claude Mallevaey



² Chambre d'agriculture du Nord Pas de Calais, cahier d'acteur n°32

6. Intégrer le développement portuaire à une réflexion plus vaste.



Le projet CAP 2020 remet ainsi sur le métier la relation physique et symbolique entre le port et la ville.

“Avant, il y avait du contact, de l’humain. J’espère que cette extension permettra de retrouver cet univers.”

(Avis sur le site du débat)

L’ensemble des villes portuaires en France et en Europe sont confrontées à cette question comme en témoigne la rencontre récente de l’Association internationale des villes portuaires (créée en 1988, elle rassemble plus de 200 ports adhérents répartis dans 35 pays sur les cinq continents) et dont sont membres le port et la CUD.

Comme le souligne la ville de Dunkerque dans son cahier d’acteur, il apparaît nécessaire d’ “appréhender le dossier Cap 2020 en illustrant la capacité des Dunkerquois à repenser sans cesse le modèle portuaire et, au-delà, du territoire tout entier.”

Les enjeux sont vastes, pluridimensionnels et multi-sectoriels.

Quelles échelles pour les compensations des différentes pratiques ? Quelle soutenabilité du projet, notamment dans le doublement du bassin Atlantique, pour Gravelines, Loon-Plage dont le cadre de vie va nécessairement être profondément modifié ?

▲ **Vue des quartiers de la Citadelle et du centre-ville de Dunkerque, port Est** ©GPMD, Didier Carette

Quelle mobilité pour la population par rapport à l’impact de cette vaste emprise foncière et littorale portuaire ? Des flux générés par l’activité du GPMD ? Quelle intégration paysagère, quelles coutures urbaines mettre en place ?

“Du point de vue foncier, les surfaces nécessaires à la réalisation de CAP 2020 sont importantes, ce qui aura une incidence en termes d’usage et d’occupation de l’espace. Les problématiques agricoles et la définition des espaces participant à la préservation de l’environnement, les zones humides notamment, doivent faire l’objet d’un travail coordonné entre le GPMD, la CUD et la SAFER...”

(Communauté urbaine de Dunkerque, cahier d’acteur n°15)

Comme l’exprime le maître d’ouvrage, le débat public lui aura permis de prendre conscience que “la population s’est petit à petit coupée de son port³”. Le GPMD se dit sensible à cet ensemble de questions et a annoncé la création d’un “Port Center” pour mieux faire connaître le port, ses activités et ses métiers, son patrimoine, dans une démarche visant à nouer une relation plus étroite avec les habitants.

3 Réunion publique à Gravelines, 14/12

“La réflexion amorcée par la CUD et le GPMD, avec l’expertise de l’Association internationale Villes et Ports (AIVP), doit permettre de dégager les contours de ce qui deviendra le Port-Center de Dunkerque, à la fois vitrine et interface entre la place portuaire et l’ensemble des acteurs de la cité.”

(Communauté urbaine de Dunkerque, cahier d’acteur n°15)

CAP 2020 offre du même coup de nouvelles opportunités de dialogue à initier : le projet du GPMD appelle à un nouveau contrat de gestion de l’espace littoral.

“Depuis le début des années 70, les infrastructures portuaires sont parties intégrantes du paysage du SIVOM. Elles entrent pleinement dans l’histoire du territoire et revêtent même un caractère patrimonial.”

“Le SIVOM veillera à ce que ces installations puissent devenir, elles aussi, de véritables éléments de notre patrimoine portuaire et, dans la mesure du possible, s’inclure dans une activité de tourisme industriel et portuaire, un domaine qui connaît un important développement.”

(SIVOM, Cahier d’acteur n°3)

7. Une mise en cohérence nécessaire des documents de planification

Quelle durabilité du développement ? Durabilité socio-économique bien sûr mais également durabilité urbaine et environnementale, avec la notion de renouvellement urbain.

Alors que le territoire s’est doté d’un plan climat air énergie territorial (PCAET), à l’heure où se débattent les orientations du Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD) du schéma de cohérence territoriale (Scot), et du Plan Local d’Urbanisme intercommunal Habitat (PLUIH), les impacts du projet Cap 2020 interpellent les objectifs de tous ces documents. En termes de mobilité, de pollution atmosphérique, du patrimoine naturel, d’eaux de surfaces, d’impact sur l’agriculture, de fonctionnement urbain, de cadre de vie des populations riveraines.

“Dans l’hypothèse du projet “Atlantique”, créer, dès le lancement du projet, une nouvelle liaison routière de qualité, plus directe, avec un traitement paysager valorisant,”

(Ville de Gravelines, cahier d’acteur n°4)

Les acteurs du territoire (SIVOM des rives de l’Aa et de la Colme, CUD, commune de Gravelines, de Grande-Synthe...) se mobilisent et souhaitent réfléchir ensemble à ce développement du territoire, à la mobilité et à l’attractivité résidentielle de ces communes.

Ils en appellent sans attendre à une réflexion au niveau du SCOT, des PLUI, indiquant les points de vigilance à traiter quant aux déplacements, à l’intégration

paysagère, au maintien réfléchi et partagé des usages, notamment agricoles et de loisirs, à la biodiversité, aux liens et coutures avec le territoire extra portuaire.

“En adaptant ses documents d’orientations stratégiques : les documents de planification du territoire (SCOT, PLU...) devront tenir compte de la forte augmentation de population dans le Gravelinois qui va nécessairement découler du projet. La CUD et le Syndicat mixte du Scot doivent prendre acte de ce changement et mettre tout en œuvre pour que Gravelines puisse adapter le nombre de ses logements et leur localisation, mais aussi le nombre de ses commerces et de ses services (crèches, écoles...). Le GPMD accompagnera le territoire dans ses enjeux d’urbanisation en menant, par exemple, à disposition des emprises foncières pour certains habitats adaptés.”

(Ville de Gravelines, cahier d’acteur n°4)

Il ressort du débat un souhait fort d’une concertation partagée et poursuivie, non seulement entre les acteurs du territoire mais également avec les citoyens.

“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 les habitants,”

(PS, cahier d’acteur n°6)

E. ATLANTIQUE ET/OU BALTIQUE ?

Dans le dossier de saisine de la CNDP, le maître d'ouvrage a présenté deux options de réalisation de son projet : Atlantique, qui consiste à prolonger vers le Sud le bassin de l'Atlantique et le quai de Flandre ; une option Baltique, qui consiste à créer un nouveau bassin à l'Est de la zone logistique actuelle.

Il a finalement présenté une solution Atlantique, pour laquelle il a fait part de sa préférence, et une variante Baltique.

La position du maître d'ouvrage

Le GPMD a expliqué que sa préférence pour le scénario Atlantique était fondée sur une analyse multicritères présentée page 107 du DMO, et approfondie au cours des réunions publiques. Il a mis en avant les avantages de l'option Atlantique : plus de facilités pour les opérateurs de terminaux, moindres coûts et moins d'impacts environnementaux.

Cette façon de présenter les choses a soulevé des interrogations, ou a pu laisser penser que le sort en ait été jeté par avance, disqualifiant du même coup

une partie du débat ; ainsi cet habitant qui aurait préféré que chaque option soit présentée comme une possibilité à part entière.¹

“Sinon, si le choix du projet est déjà décidé, pourquoi remplir un questionnaire ?”

(Régine, débat mobile Dunkerque, salon du vin et de la bière, 29/10)

Moins d'une personne sur deux ayant répondu au questionnaire connaissait dans le détail les caractéristiques des deux options présentées. Le débat aura permis au maître d'ouvrage de les exposer.

Le débat entre ces deux options a néanmoins eu lieu autour de plusieurs thèmes dont le premier a été celui de l'avenir du Pôle sidérurgique.

1. Quel impact pour le site sidérurgique ?

Au cours des nombreux débats mobiles, ceux qui défendaient l'option Baltique reprenaient le discours porté notamment par les dockers selon lequel ce scénario assurerait davantage la compétitivité de l'aciérie.



Schéma de principe de la solution Atlantique et de la variante Baltique
©GPMD

¹ Un habitant Dunkerquois, réunion publique de Gravelines, 14/12

De fait, Arcelor Mittal confirme ce point :

“Sur l’aspect purement technique, l’option Baltique est plus favorable pour ArcelorMittal que l’option Atlantique. En effet, elle rapproche le Port Est (donc l’usine ArcelorMittal) d’un bassin à grand tirant d’eau, sans écluse. Elle permettrait, avec une infrastructure pouvant évoluer vers 18 mètres de tirant d’eau, d’alimenter l’usine par de gros bateaux grâce à une bande transporteuse de 7 km de long.

Cette option permettrait de profiter de meilleurs taux de fret pour Dunkerque et de gagner en flexibilité pour les provenances du Brésil et d’Australie.

Elle supprimerait le risque de ralentir la production de l’usine pour incident dans l’écluse unique ou pour grosse réfection de l’écluse”².

C’est ce qui conduit la CNTPA à affirmer : *“Baltique est le seul qui tienne compte des besoins de l’industrie et des vracs. Atlantique ne répond pas à l’avenir de la sidérurgie !”³.*

Les réflexions à propos du choix entre les deux options en ont fait resurgir une troisième, évoquée en page 10 de la fiche annexe N°2 du DMO. Ce scénario baptisé “scenario baltique VLOC + conteneurs” avait été étudié dans le cadre du projet stratégique 2008-2013 du GPMD. Il proposait de réaliser un nouveau bassin Baltique permettant de traiter simultanément les filières conteneurs et vracs secs, en permettant aux navires VLOC (Very Large Ore Carrier) de tirant d’eau 22m d’accoster sur un quai dédié aux vracs secs.

Interrogé à ce sujet (voir notamment Questions/Réponses sur le site⁴), le port rappelle les raisons qui l’ont conduit à abandonner ce scénario : un coût élevé (1169 M€ HT), des impacts importants, la fermeture complète des installations en place au QPO, les prévisions de trafic vrac sec (pas d’augmentation prévue).

La résurgence de ce scénario ancien illustre bien la tension perçue par une partie des participants au débat entre la satisfaction des besoins de la filière vrac et celle des besoins de la filière conteneurs.

Malgré les atouts objectifs de l’option Baltique, ArcelorMittal apporte son soutien à l’option Atlantique, ainsi qu’il l’a fait clairement et fortement de vive voix dès la première réunion publique, pour les raisons suivantes :

- l’évolution de la flotte mondiale à moyen terme permettra d’alimenter l’usine via l’écluse ;
- il existe une étude de risques en 2005 permettant d’assurer la fiabilité de l’écluse et un plan de secours doit être établi ;
- une option d’un appontement au QPO moins performante mais accessible des 2020 est proposée par le Port ;
- l’option Atlantique présente un moindre coût et peut être plus aisément financée ;
- un projet stratégique vracs secs reste possible à long terme ;

Enfin, ArcelorMittal qualifie de “*position responsable*”⁵ son soutien du projet du GPMD dans sa version Atlantique qui répond à une amélioration de sa compétitivité dès aujourd’hui.

2. Des arguments techniques

Des arguments techniques sont avancés par plusieurs opérateurs portuaires pour rejoindre le Port dans cette préférence.

Ainsi Dunkerque LNG évoque l’argument sécurité, considérant que le projet Atlantique est préférable en phase de travaux, au regard des zones d’effet du terminal méthanier.⁶

L’UMC insiste sur la pertinence de l’option Atlantique qui permet de “*créer des synergies entre les opérateurs de terminaux comme par exemple la mutualisation des portiques, et de diminuer les temps de brouettage pour les opérations de transbordement*”⁷.

L’A.C.A.M (Association des consignataires et agents maritimes) abonde dans le même sens, soulignant les effets de mutualisation des moyens et de simplification des opérations, ainsi qu’une plus grande facilité d’accostage des navires moins soumis aux vents dominants.⁸ Ce dernier point est confirmé dans son cahier d’acteur par le syndicat professionnel des pilotes maritimes de Dunkerque.

3. La question économique

Une des premières raisons pour laquelle le port choisit l’option Atlantique est la raison financière. Cet argument est unanimement repris par les acteurs qui le rejoignent dans cette préférence.

“Les études préliminaires montrent des surcoûts très importants en défaveur du projet Baltique. Nous considérons que ce risque financier doit conduire

² ArcelorMittal, cahier d’acteur n°33

³ CNTPA, cahier d’acteur n°16

⁴ Questions n°62 et 75

⁵ ibidem

⁶ Dunkerque LNG, cahier d’acteur n°31

⁷ UMC, cahier d’acteur n°5

⁸ A.C.A.M, cahier d’acteur n°30

raisonnablement à retenir la solution Atlantique comme seule option raisonnable”⁹

La CCI résume “Atlantique: la solution pragmatique!”¹⁰

L’argument économique parle aussi au bon sens de nombre d’habitants. “Entre les deux projets, mon cœur balance ! Suite aux arguments énoncés, je suis pour Atlantique car moins d’investissement et moins d’impact écologique”¹¹. C’est sans doute ce qui fait que parmi ceux des répondants aux questionnaires qui connaissent l’existence de deux options, 3 sur 5 optent aussi pour le scénario Atlantique.

Mais d’autres acteurs invitent à approfondir la réflexion, en particulier quant au surcoût financier et aux enjeux de compétitivité à long terme du site d’ArcelorMittal. Ainsi dans son cahier d’acteur, le Parti Socialiste évoque les travaux engagés par le port de Gand pour la réalisation d’une écluse à grande dimension permettant aux plus gros vraquiers d’accéder à l’usine gantoise d’ArcelorMittal. “Comparé au coût de l’écluse de Terneuzen¹², le surcoût de l’option Baltique apparaît tout relatif”¹³.

Ils insistent en tous cas pour ne pas hypothéquer l’avenir du vrac.

4. Les impacts agricoles

Selon l’analyse faite par le maître d’ouvrage, la consommation de terres agricoles (exploitées par des baux précaires) met en relief une différence d’impact direct selon l’alternative retenue (980 ha pour le projet Atlantique, contre 1150 ha pour la variante Baltique). En conséquence, la Chambre d’Agriculture et l’ensemble des exploitants s’étant exprimés, se montrent favorables au choix du projet qui consommera le moins d’espace agricole de manière directe et indirecte (éventuelles annexes du chantier, mesures compensatoires...). En rappelant que la profession refuse la double peine des mesures environnementales compensatoires sur des terres agricoles qui viendraient s’ajouter aux pertes directes liées à la consommation de terrains liés au projet retenu.

Sur le plan paysager de nombreux participants ont regretté que la variante Baltique ne soit pas davantage envisagée par le Port, en ce qu’elle présenterait à leurs yeux l’avantage de réduire le risque de coupure

territoriale majeure qui semble inéluctable avec le projet Atlantique. “La branche Atlantique va couper Gravelines du reste de l’agglomération. La variante Baltique semble meilleure car elle passe à l’arrière des usines”.¹⁴

5. Les impacts environnementaux et paysagers

Les associations de protection de l’environnement affichent une nette préférence pour la solution Atlantique et confortent ainsi le GPMD dans son argumentation sur le critère de la biodiversité. C’est d’ailleurs sur la comparaison des deux options que trois associations, le GON, GOELAND et Le Clipon ont construit leur cahier d’acteur : “Le projet Baltique est, de loin, celui dont l’impact serait le plus néfaste pour la biodiversité”¹⁵.

Ces organismes se basent d’abord sur la qualité des milieux comme par exemple les plages et les dunes blanches, celles à fourrées et les dunes arrières littorales, espaces patrimoniaux devenus rares, notamment depuis la construction du terminal méthanier. Elles accueillent en particulier une avifaune reproductrice ou migratrice diversifiée (anatidés, laridés, limicoles).

La variante Baltique concerne en outre davantage les mammifères marins, des amphibiens et des invertébrés, ainsi que des espèces floristiques inféodées à ces milieux.

Cela ne signifie pas pour autant que la solution Atlantique recueille l’accord du monde associatif. D’abord parce que les milieux concernés par la solution Atlantique ne sont pas pour autant dénués d’intérêt, comme la plage à l’extrémité du quai de Flandre où se reproduit le Grand Gravelot et les pelouses sableuses à proximité qui hébergent le Courlis cendré. Ensuite parce que les autres associations qui partagent implicitement la préférence pour la solution Atlantique se gardent de l’exprimer, ne voulant pas, en hiérarchisant les options, sembler cautionner celle qui a la préférence du GPMD.

Il faut enfin souligner que même si les impacts “bruts” de la solution Atlantique peuvent être considérés comme moins importants que pour la variante Baltique, ils devront faire l’objet de mesures d’évitement, de réduction et de compensation non négligeables.

⁹ MEDEF Cote d’Opale, cahier d’acteur n°8

¹⁰ CCI Hauts-de-France, cahier d’acteur n°10

¹¹ Patrick, Débat Mobile à Dunkerque, 15/10

¹² Travaux engagés par le port de Gand pour la réalisation d’une écluse à grande dimension

¹³ Parti Socialiste cahier, d’acteur n°06

¹⁴ Jean, Débat mobile du centre commercial Marine à Dunkerque, le 28/11

¹⁵ Le Clipon, cahier d’acteur n°24



Les associations de protection de l'environnement, parfois dubitatives quant à l'efficacité et la cohérence de ces mesures, exerceront une vigilance particulière sur leur définition comme au moment de leur mise en œuvre et de leur suivi.

6. Exploiter la flexibilité qu'apporte le phasage ?

En réponse à une question posée sur le site¹⁶ le maître d'ouvrage précise que le coût de la première phase du projet Atlantique est de 258 M€ tandis que le coût de la première phase du projet Baltique est de 372 M€.

Ainsi l'avantage économique du projet Atlantique est encore plus important sur la première phase que sur le projet total. En réduisant la prise de risque initiale, le projet Atlantique se voit avantagé.

La CNTPA – le syndicat des dockers, l'un des plus actifs défenseurs de l'option Baltique – a proposé un scénario nouveau au cas où l'option Atlantique était retenue : celui-ci consisterait à limiter l'option Atlantique à sa première phase, pour réaliser ensuite l'option Baltique.

“la CNTPA préfère 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”¹⁷

On retrouve le même esprit dans les propos du MRC : *“Nous ne sommes pas dans l'état d'esprit “de l'un ou l'autre”. Atlantique ou Baltique. Si nous comprenons la nécessité d'un phasage des travaux et si nous sommes favorables au démarrage par “Atlantique”, il ne s'agit*

¹⁶ Question n°85 posée par Fabien Loonis

¹⁷ CNTPA, cahier d'acteur n°16



©Jean-Louis Burnod ▲

pas pour nous d'abandonner le projet "Baltique". La dimension multi-activités de cette dernière est intéressante et propose une diversité d'activité (notamment le vrac) qui présente beaucoup d'intérêt pour une activité diverse tel que l'exige un port comme Dunkerque avec un tissu industriel très varié¹⁸.

Au fil du débat, le GPMD a indiqué que le choix du scénario Atlantique ne condamnait pas la réalisation ultérieure de l'option Baltique si le développement commercial l'autorisait.

Pour François Soulet de Brugière, *"Baltique n'est pas abandonné"*¹⁹, l'option Atlantique n'exclut pas sa réalisation à long terme. Les capacités actuelles offrent une capacité de vrac de plusieurs centaines de milliers de tonnes. Comme l'aurait exprimé ArcelorMittal,

*il n'y aurait pas de besoins à court terme. Or dans le cas actuel du développement de l'activité conteneur, si rien n'est fait, le port ne pourrait plus accueillir les plus grands navires porte-conteneurs. "Cette solution permet de "conserver espoir" qu'un jour cette option puisse être elle aussi réalisée"*²⁰.

¹⁸ MRC, cahier d'acteur n°

¹⁹ Réunion publique de Gravelines, 14/12

²⁰ *ibidem*



3

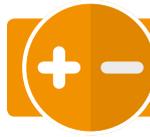
CARTOGRAPHIE DES POSITIONNEMENTS

A. Cahiers d'acteurs et contributions	106
B. Résultats du questionnaire grand public	108

A. CAHIERS D'ACTEURS ET CONTRIBUTIONS



FAVORABLES AU PROJET



FAVORABLES AU PROJET SOUS CONDITIONS + OU - FORTES

Collectivités territoriales



VILLE DE MARDYCK

Entreprises



La Redoute



Conforama



Société de Recherche
et de Synergie



Trailer and container
service industrie

Organisations professionnelles



CLUB
DES CHARGEURS
DU NORD



Union Maritime et
Commerciale



Association des Consignataires
et des Agents Maritimes



Association des Transitaires
des Hauts-de-France



ASSOCIATION
DES TRANSPORTEURS
USAGERS DU PORT
DE DUNKERQUE



Association des Utilisateurs
de Transport de Fret



Syndicats



Partis politiques, parlementaires, mouvement d'idée



LES DÉPUTÉS
CHRISTIAN HUTIN
ET PAUL CHRISTOPHE

MICHEL NICOLET

Etablissement public



Collectivités territoriales



VILLE DE GRAVELINES

Entreprise



Associations



Société de chasse
des dockers



Association de défense
des activités motocyclistes



GON
GROUPE ORNITHOLOGIQUE
ET NATURALISTE DU
NORD-PAS-DE-CALAIS

Syndicats



CGT
INTERIM



Partis politiques



B. RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE GRAND PUBLIC

Sur la méthode

La commission a recueilli

1272 questionnaires.

Une nette majorité (69 %) de questionnaires ont été recueillis à l'occasion des 25 débats mobiles. 22,4 % ont été renseignés via le site Internet du débat, 8,3 % lors des réunions publiques et des focus groupes, et 0,3 % ont été déposés en main propre à la boutique du débat.

L'outil numérique utilisé pour le traitement des données a été fourni par la société Armadiyo. La mise en forme graphique a été réalisée par HappyDay.

La commission a analysé les caractéristiques socio-démographiques des répondants, en les comparant à celles de la population de la Communauté urbaine de Dunkerque.

Il a ainsi été constaté une sur-représentation d'hommes (60,6 %), et de diplômés à Bac+5 et au-delà (21,2 %). La commission observe néanmoins une très grande diversité parmi les répondants (âge, secteur d'activité professionnelle, lieu d'habitation dans le Dunkerquois).

Sur les 1272 répondants, 68,2 % habitent dans la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD), plus précisément 31,1 % à Dunkerque, 6,8 % à Loon-Plage, 6,5 % à Gravelines, 5,3 % à Grande-Synthe et 4,7 % à Coudekerque-Branche.

11,5 % habitent dans le reste du département du Nord (hors CUD), 6,3 % dans le Pas-de-Calais.

Les données concernant les répondants figurent dans la rubrique consacrée au questionnaire sur le site Internet.

Commentaire général

Parmi les répondants, une très nette majorité (près de 78,8 %) approuvent le projet et le choix stratégique (76,6 %) sur lequel il repose de développer le conteneur. Cette confiance s'érode quant aux prévisions de trafic du port mais reste prépondérante.

Le critère de la contribution du projet au développement local futur apparaît déterminant pour ce choix.

L'approbation du projet et la confiance des répondants dans la capacité du port à gérer les déterminants qui relèvent de sa compétence directe, ne signifie cependant pas que l'adhésion soit sans réserves ni questionnements. Ceux-ci sont très forts sur les impacts, y compris chez ceux qui affichent leur soutien au projet.

Le scepticisme est très grand sur les prévisions d'emplois.

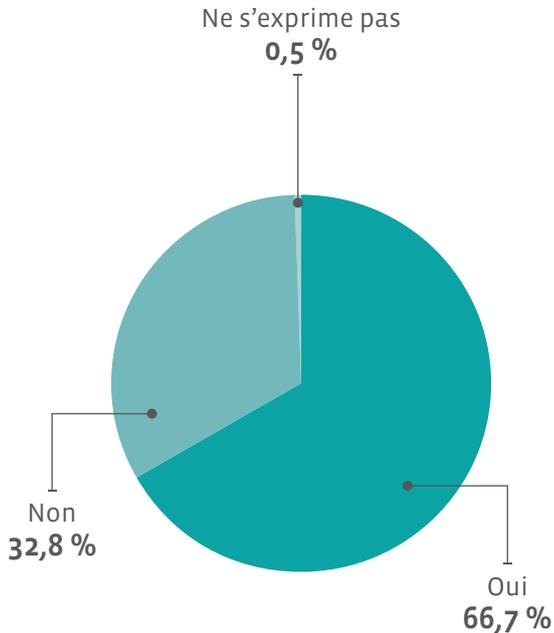
L'opinion est négative sur les impacts circulation, qualité de l'air, faune et flore, agriculture.

S'il n'y a pas de différenciation nette entre les résultats par catégories socioprofessionnelles, par genre, par niveau d'étude ou par génération, le déterminant territorial apparaît important.

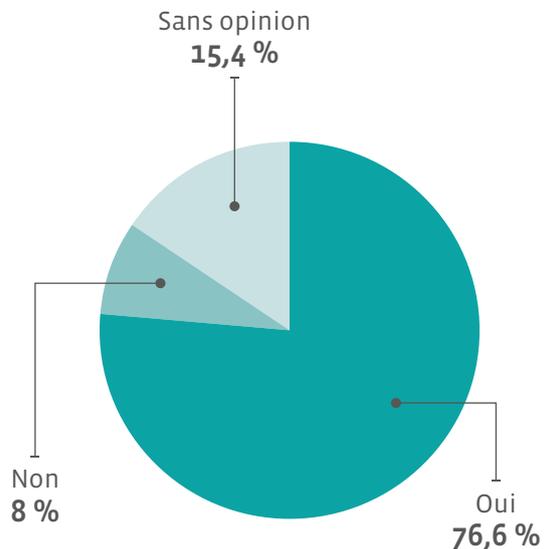
Plus on se rapproche géographiquement du projet et moins l'approbation qui reste cependant majoritaire, est nette.

Globalement, la préférence des répondants va vers l'option Atlantique (63 %) mais le choix s'équilibre même quand on fait un focus sur Loon-Plage et sur Gravelines.

01. Avant aujourd'hui, aviez-vous entendu parler de ce projet ?

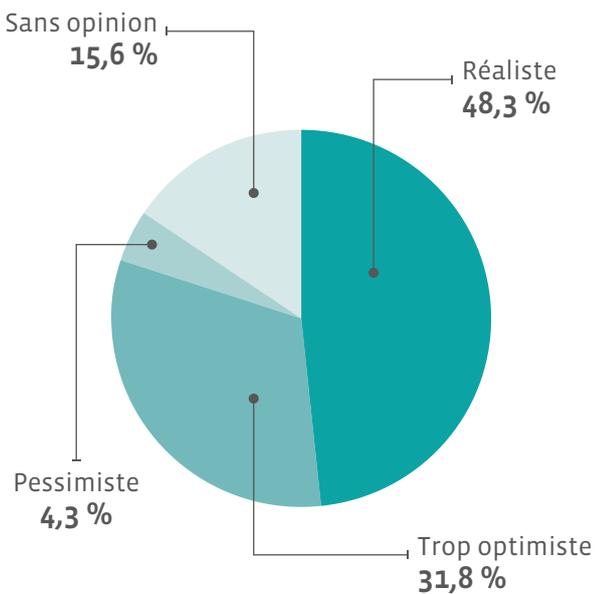


02. Historiquement, l'activité du port de Dunkerque a été essentiellement orientée sur le transport des marchandises en vrac. Le projet à l'étude vise à développer la filière conteneurs. Approuvez-vous cette orientation ?



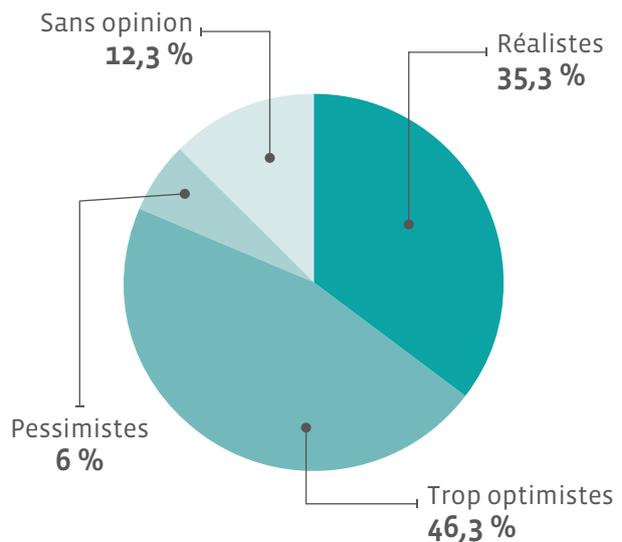
→ L'orientation vers la filière "conteneurs" est nettement approuvée par les répondants.

03. Le port de Dunkerque a pour objectif de multiplier au moins par 7 le nombre de conteneurs à accueillir d'ici 2032. Pensez-vous que cet objectif est :



→ Les répondants qui jugent réalistes de multiplier le nombre de conteneurs par sept sont les plus nombreux.

04. Par ce projet, le port prévoit la création de 16 000 emplois directs et indirects, dont 5 000 dans le Dunkerquois. Pensez-vous que ses prévisions soient :



→ Les répondants qui jugent trop optimistes les prévisions de création d'emplois, sont les plus nombreux

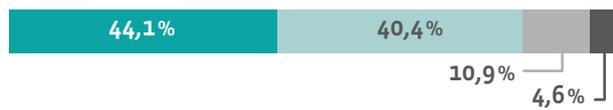
05. Pour que ce projet atteigne ses objectifs :

■ Très important ■ Important ■ Peu important ■ Pas important

> Que l'on puisse faire transporter les conteneurs par le chemin de fer et les canaux.



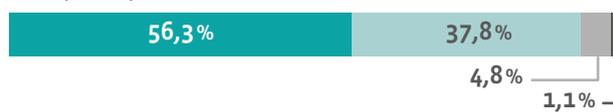
> Que l'on adapte le réseau routier autour du Dunkerquois.



> Que l'on forme les jeunes pour qu'ils puissent occuper les emplois.



> Que les différentes collectivités et l'Etat mènent des politiques cohérentes.



→ Toutes les conditions citées sont jugées importantes ou très importantes par les répondants, l'emploi et la formation des jeunes paraissent cependant se détacher légèrement.

06. D'après vous, quels seraient les impacts de ce projet dans le Dunkerquois et ses alentours ?

■ Positifs ■ Neutres ■ Ne sais pas ■ Négatifs

> Circulation routière



> Qualité de l'air



> Faune et flore



> Agriculture



> Cadre de vie



50%

→ Les répondants qui considèrent comme plutôt négatifs les impacts du projet sur la circulation routière, la qualité de l'air, la faune et la flore, l'agriculture sont les plus nombreux. Sur le cadre de vie, les opinions sont réparties par tiers.

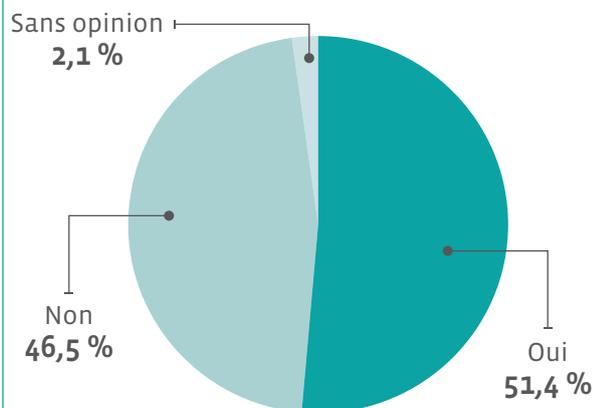
07. La question de l'accès à la mer le long du domaine portuaire vous paraît-elle :

■ Peu importante ■ Très importante ■ Importante ■ Sans opinion

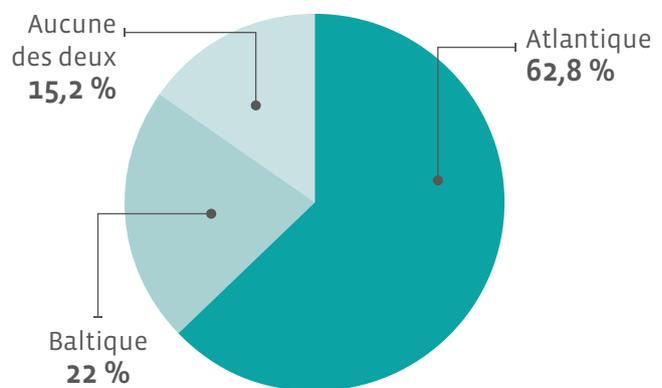


→ La question de l'accès à la mer est jugée très majoritairement importante ou très importante par les répondants.

08. Connaissez-vous les principales caractéristiques des deux options du projet : Atlantique et Baltique ?

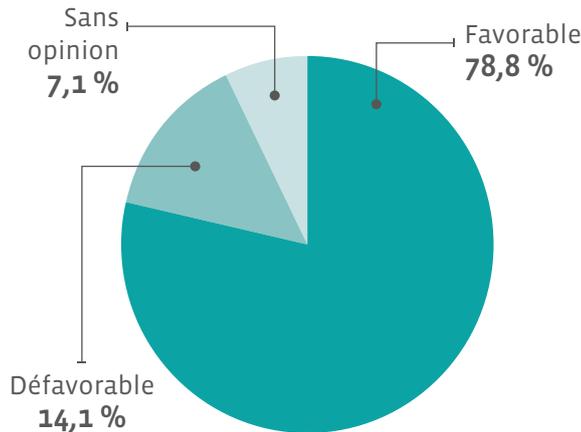


Si oui, laquelle a votre préférence ?



→ La différence entre l'option Atlantique et la variante Baltique n'est pas clairement identifiée. Parmi ceux qui la connaissent, l'option Atlantique a la préférence d'une majorité.

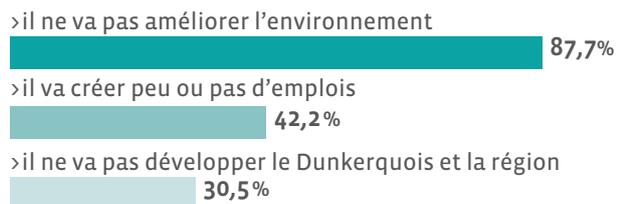
09. Au final, quel est votre avis sur ce projet ?



Favorable car :



Défavorable car :

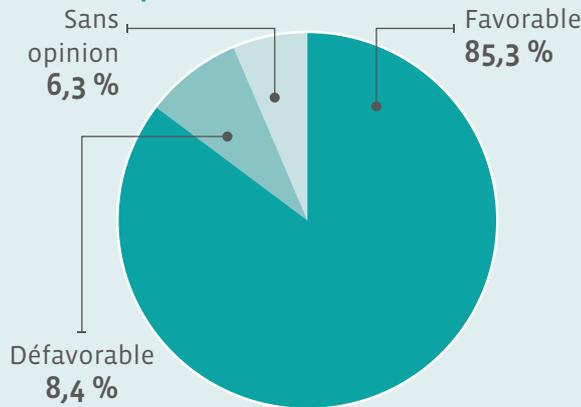


→ Une très nette majorité se dégage chez les répondants en faveur du projet. C'est l'espoir du développement local et de l'emploi dans le Dunkerquois qui justifie majoritairement cette approbation.

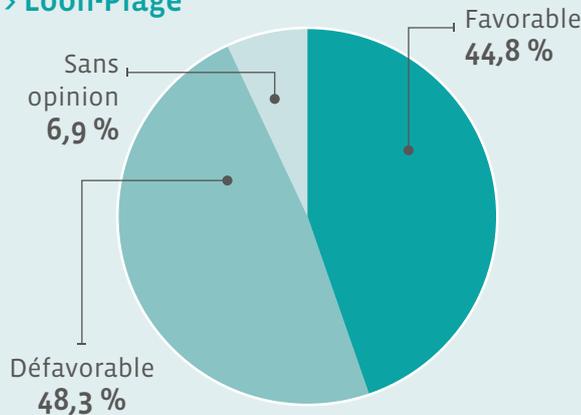
Zoom sur Dunkerque (395 répondants) et sur Loon-Plage (87 répondants)

Au final, quel est votre avis sur ce projet ?

> Dunkerque



> Loon-Plage



Si vous connaissez les principales caractéristiques des deux options du projet, laquelle a votre préférence ?

> Dunkerque



> Loon-Plage



→ Quand on se rapproche du projet, les résultats changent



4

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Au terme du débat, la commission particulière a formulé unanimement les constats et les observations qui suivent.

Le projet CAP 2020 est désormais mieux connu.

La diffusion massive de documents de présentation, les nombreux articles de presse, le fait d'aller au contact d'un public peu présent dans les processus habituels de concertation ont contribué à cette plus forte notoriété.

D'une certaine façon, le débat a participé d'une reprise de contact des Dunkerquois au sens large avec leur port.

Le projet bénéficie d'un soutien assez net dans toutes les catégories de participants.

Ce soutien renvoie en premier lieu à un certain patriotisme portuaire et, au-delà, à une certaine fierté territoriale, entendus comme volonté forte d'en finir avec les spirales de déprise économique.

Le sentiment est que le tour de Dunkerque est venu, que le territoire ne doit pas rater le virage de la modernité et de la mondialisation, incarné par le conteneur et les innovations qui l'accompagnent.

La conscience est aigüe que le port doit compléter les trafics fondés sur des mouvements de matériaux fossiles par des flux de marchandises plus diversifiées et fonctionnant dans le sens des entrées et des sorties ; que sa capacité commerciale peut et doit être renforcée.

La volonté d'en perpétuer le caractère industriel sur le long terme est apparue très forte.

Elle a été l'un des déterminants des discussions entre l'option Atlantique et la variante Baltique.

Au-delà de l'affirmation selon laquelle "le conteneur est en soi même une industrie", le GPMD aura donc à préciser dans son prochain projet stratégique comment il entend articuler les différents piliers de son développement.

Et cela d'autant plus que l'implantation annoncée de nombreuses entreprises industrielles appelle probablement un renforcement des moyens portuaires et logistiques mis à leur disposition.

Cette adhésion au projet renvoie à la conviction tout aussi partagée que le port de Dunkerque peut devenir véritablement le port de la région des Hauts-de-France :

l'idée qu'il faut reconquérir l'hinterland en disputant au port concurrent d'Anvers des conteneurs qui devraient transiter par le Nord de la France est apparue largement soutenue : elle est au demeurant d'ores-et-déjà confortée par le succès des efforts des chargeurs de la région lilloise démontrant que le rapatriement des marchandises et leur transit par le port de Dunkerque sont largement possibles.

Ce soutien et cette adhésion ne vont pas cependant sans interrogations, certaines réticences n'ayant pas toutes été levées pendant le débat. Elles concernent :

- la poursuite, dans l'avenir, de la croissance du trafic maritime mondial et l'évolution du marché des conteneurs ;
- la possibilité de se porter à la hauteur des ports européens du Nord et en particulier de celui d'Anvers, qui eux-mêmes opèrent des mutations très importantes pour réduire leurs zones de faiblesse et continuent à bénéficier d'avantages concurrentiels non négligeables ;
- la complémentarité ou la concurrence avec le port du Havre, la question de la répartition des tâches ou de la spécialisation entre les ports français du range Nord n'ayant pas été complètement éclaircie.

A été par ailleurs soulignée à maintes reprises pendant le débat l'extrême volatilité du choix des escales par les armateurs.

Les participants ont donc su gré au port de sa prudence sur ce point : sa volonté de phaser le projet au fur et à mesure de la vérification de sa montée en puissance est apparue comme un gage de sécurité.

Au demeurant, la crédibilité économique du projet, fondée essentiellement sur la mobilisation de ses fonds propres, n'a pas été en elle-même interpellée.

Au cours du débat, la communauté portuaire a donc largement fait bloc autour de son port et du projet.

Sans vouloir s'opposer au projet, nombre de participants ont fait part de leurs craintes.

Celles touchant au modèle de développement sous-tendues par le projet ont été les plus virulentes et les plus constantes.

Mais celles qui touchent à la capacité du territoire à se porter à la hauteur du projet ont été également récurrentes.

Le débat public a mis en évidence plusieurs conditionnalités de nature différente :

- la nécessité que la fiabilité des infrastructures ferrées et fluviales soit mise à la hauteur du projet de bassin ;
- que des solutions soient trouvées pour faire face à l'augmentation inéluctable du trafic de poids lourds, solutions qui n'apparaissent pas clairement aujourd'hui pour la plus grande inquiétude des participants ;
- l'importance que ce projet s'intègre dans un projet de services plus global, cette intégration impliquant la mobilisation d'un haut niveau d'innovation.
- la capacité du territoire à être suffisamment attractif pour accueillir des populations de très haut niveau de qualification ;
- la possibilité, tout au long de la chaîne de qualifications, de former et de recruter une main d'œuvre locale sur des métiers en forte évolution et présentant pour certains d'entre eux une attractivité discutée.

Des conditionnalités fortes sont apparues en terme d'acceptabilité sur le cadre de vie quand le débat s'est approché du front des territoires directement concernés par le projet.

Un pacte territorial de croissance a été passé implicitement dans les années 1960 avec les populations dunkerquoises.

Elles ont accepté les risques et les aléas liés à la présence sur le territoire d'un puissant système industriel et énergétique, voulu par la nation dans son ensemble, en contrepartie de retombées économiques en termes d'emplois, les retombées fiscales réinvesties dans le cadre de vie et l'accès aux loisirs.

Pour des raisons de conjoncture globale touchant l'ensemble du pays et pour des raisons propres à

l'espace dunkerquois, ce compromis a paru largement ré-interpellé.

Le sentiment que cet espace s'est à l'excès fragmenté, mité, artificialisé, que l'accès à la mer se restreint inexorablement, que le temps nécessaire pour accéder aux commerces et aux équipements publics augmente, l'intuition que la santé publique devient problème, tout cela explique la crainte souvent rencontrée que le projet du port n'aggrave des tendances locales négatives plutôt qu'il n'aide à les résoudre.

Cette tension entre l'intérêt économique souvent approuvé du projet et la perspective souvent redoutée de ses impacts locaux négatifs est apparue forte y compris chez les nombreux supporters du projet.

Des habitants qui avec nostalgie pouvaient sembler se plaindre de l'éloignement du port vers l'Ouest, affirment désormais craindre les effets de son rapprochement des maisons et des populations.

L'énorme emprise foncière du port laissait auparavant des espaces libres faisant d'une certaine façon tampon.

La perspective que le port tende à occuper la majeure partie de son domaine provoque une interrogation.

Les tolérances antérieures d'usage ne seront-elles pas inévitablement remises en cause ? Des situations provisoires, qui durent depuis longtemps, ne devront-elles pas être renégociées ?

Cette tension, familière à tous les ports de grande importance et notamment ceux situés sur des espaces plus denses, incite à une attention particulière au couturage de ces espaces avec les espaces de vie voisins dans toutes leurs facettes.

Pour la commission, les interpellations sur le bruit, la circulation, les poussières, ne doivent pas être interprétées sur le seul registre d'une forme de protestation purement égoïstes de certaines populations, mais sous l'angle de la demande d'un nouveau compromis territorial entre une urbanisation étalée sur un espace littoral fragilisé et les activités productives en général.

L'optimisme technologique, à savoir la confiance dans les évolutions en cours ou à venir, a été au fondement des réponses du port et de la communauté portuaire aux inquiétudes soulevées par les habitants.

Sans nier la force de cet argument, il apparaît à la commission que la confiance affichée par le port dans le progrès technologique sous-estime peut être l'interpellation de fond d'une partie des habitants.

Les réponses opérationnelles et concrètes comme les propositions de belvédère, de *port center*, de piste cyclable, de voiries séparées, d'écrans phoniques, ont été les premiers éléments de réponse aux yeux des participants.

Mais dans leur énoncé actuel, elles paraissent encore insuffisantes par rapport à la totalité des problèmes ressentis et qui sont le produit d'une longue accumulation.

L'interrogation des habitants appelle une promesse de modernité et l'intégration poussée du projet à un immense effort du territoire pour être dans le peloton des plus avancés.

La transformation ambitieuse visée par le port doit s'appuyer sur une politique de développement de l'attractivité territoriale également ambitieuse. Elle passe en particulier par :

- la poursuite de la reconquête par la ville du port Est ;
- l'amélioration du système de transport prévue sur tout le Dunkerquois, permettant une réduction de l'usage de la voiture et un meilleur accès des salariés de la zone à leurs entreprises ;
- l'articulation des vocations industrielle, portuaire, résidentielle et touristique de Dunkerque ;

- l'élévation du niveau de formation et de qualification.

La demande est forte de signaux coordonnés, visibles et concrets d'un effort concerté inscrit dans un projet global de territoire.

Au fond, de deux choses l'une :

- **soit le projet apparaît comme aggravant des problèmes qui lui préexistent et chacune des ses étapes fera l'objet d'une contestation voire d'un bras de fer avec les populations,**
- **soit il s'insérera dans une dynamique de traitement global des problèmes qui lui préexistent et il apparaîtra comme une solution et comme une opportunité pour les résoudre.**

Certains problèmes relèvent incontestablement de la responsabilité du GPMD et donc des décisions de ses propres organes de gouvernance.

D'autres relèvent de sa capacité à inscrire le projet dans un partenariat pour un développement territorial plus soutenable. Il ne peut cependant, au motif qu'ils ne relèvent pas de sa compétence stricto sensu, s'en désintéresser ou laisser à d'autres le soin de s'en occuper.

Tout au long du présent rapport, la commission a mentionné des propositions concrètes surgies du débat et relevant à l'un ou l'autre de ces niveaux de responsabilité.

La commission insiste donc sur la nécessité d'un portage politique et partenarial fort du projet inscrit dans la durée.

La commission rappelle toutes les propositions formulées au fil du rapport

La commission propose que l'Etat indique comment et à quelles conditions le projet CAP 2020 de Dunkerque pourra être réalisé en complémentarité avec le Havre 2000 pour éviter une concurrence entre eux qui pourrait affaiblir les ports français, face à ceux du Benelux.

Suite au débat, la décision du maître d'ouvrage devra expliciter le choix de ne pas asseoir prioritairement le développement du port de Dunkerque :

- sur les activités de feeding générées par la filière conteneur
- et sur la spécialisation intelligente que ses atouts et savoir-faire permettraient de développer.

La commission propose au GPMD de poursuivre la dynamique engagée en matière d'innovations et de services numériques en s'appuyant sur les acteurs et les ressources du territoire qui ont manifesté leur intérêt.

La commission propose la présentation d'un document écrit qui préciserait l'état des infrastructures et des services ferroviaires existants et permettrait de répondre aux objectifs de report modal fixés par le projet et les conditions éventuelles requises.

La commission propose qu'une expertise complémentaire soit conduite afin de vérifier si les infrastructures fluviales, en priorité sur le domaine portuaire, permettent de répondre aux objectifs de report modal prévus par le projet CAP 2020.

La commission propose que des études soient menées afin d'explicitier les conséquences du développement de la filière conteneurs sur le trafic routier. Des données chiffrées devraient être communiquées, relatives au trafic actuel et au trafic envisagé à chaque étape du projet.

La commission soutient la proposition, faite lors de l'atelier thématique, de mettre en place un espace de discussion et d'élaboration sur les sujets de régulation du trafic associant l'Etat, la Région, le Département, la CUD et les habitants. Dans ce cadre, des études relatives aux points noirs relevés doivent être réalisées et portées à la connaissance du public.

La commission reprend à son compte, la proposition de créer une instance de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences en s'appuyant sur tous les acteurs du territoire qui ont manifesté leur intérêt.

La commission propose que puisse être réalisée dans le Dunkerquois une évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine, à l'instar de celles réalisées à Lens/Douai, Lille, Valenciennes et Maubeuge ou à défaut, en utilisant une méthodologie s'en inspirant.

La commission propose que les acteurs de terrain, notamment le monde associatif, puissent participer à la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet. Elle propose en outre, dans la perspective d'améliorer le suivi de ces mesures, que les associations de protection de l'environnement puissent bénéficier, sous réserve des nécessités de service ou de sécurité, de facilités d'accès à tous les secteurs d'intérêt sur le plan de la biodiversité.

D'une manière générale et conformément à ses missions, la commission émet les recommandations suivantes :

RECOMMANDATION 1 : Intégrer les propositions issues du débat au projet stratégique du port.

- La poursuite des échanges sur l'avenir industriel du port, son projet stratégique, l'articulation entre les trafics conteneurs et les trafics liés à l'industrie et par conséquent le devenir respectif des options Atlantique et Baltique.
- L'amélioration du projet en termes d'innovations technologiques, de services au client et de digitalisation.
- la suite de la réflexion sur "concurrence et complémentarités" entre les ports français du range.

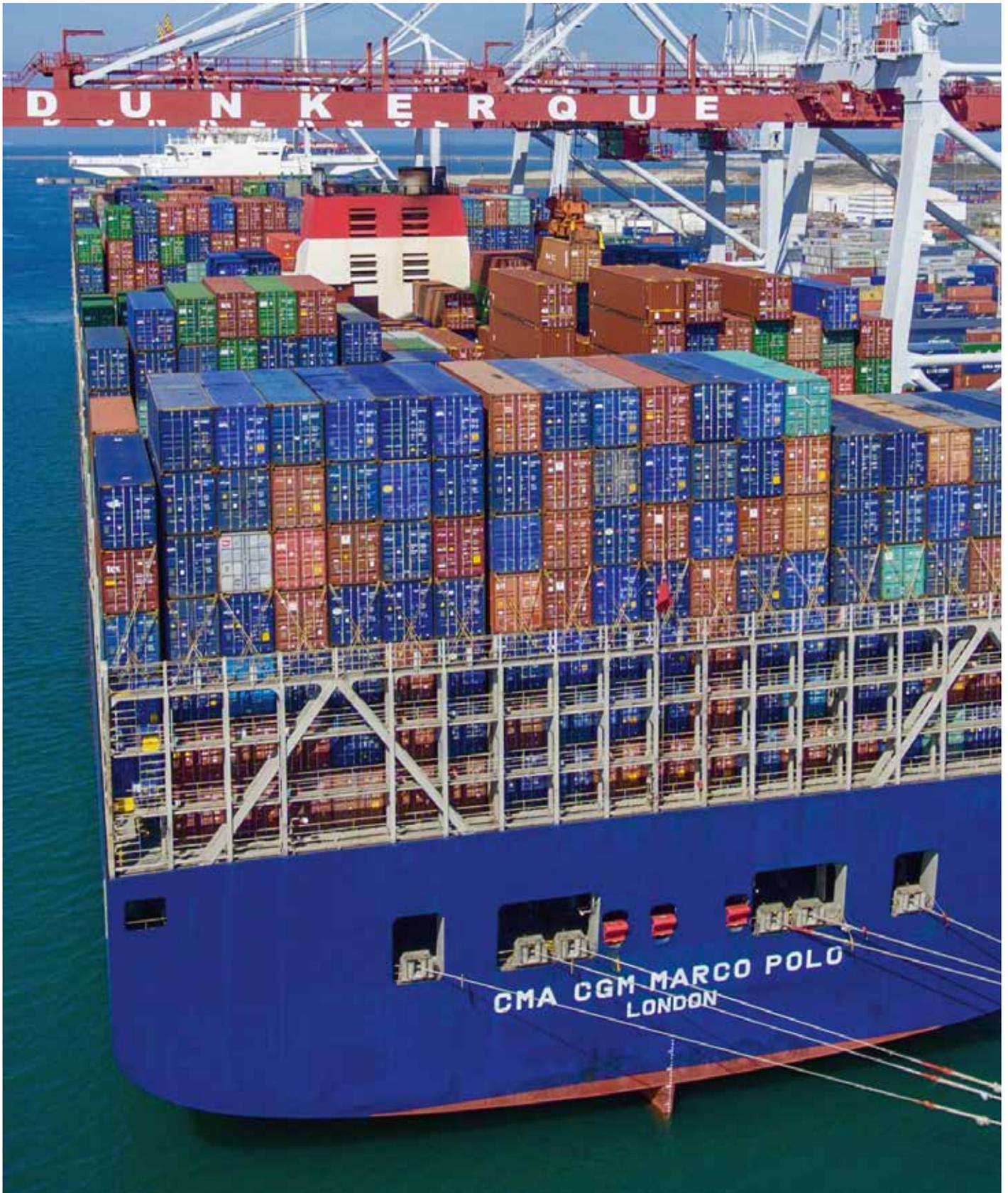
RECOMMANDATION 2 : Mettre en place un lieu d'échange, de communication et de dialogue avec la population.

Par anticipation du projet de *port center*, installer un espace physique de concertation en continu avec la population du type "maison du projet" dans laquelle les habitants pourraient suivre l'évolution des travaux, s'informer sur l'avancée du projet, consulter les études complémentaires, produire des alertes sur le cadre de vie. Une simulation 3D pourrait également permettre la discussion sur les impacts, un site pourrait alimenter le système de questions réponses initié pendant le débat.

RECOMMANDATION 3 : Réunir les grands acteurs pour accompagner et promouvoir le projet.

Sous l'égide commune du Préfet de région, de la Région Hauts-de-France et de la Communauté urbaine de Dunkerque, une instance pourrait regrouper en particulier les représentants des collectivités territoriales, de la profession portuaire, des industriels implantés sur le port, les syndicats portuaires et les associations. Elle aurait pour fonction de :

- promouvoir le projet à l'échelle nationale et internationale ;
- mettre en œuvre les études et actions complémentaires portant sur tout le territoire, articuler mieux le projet du port et les procédures de planifications en cours ;
- traiter les questions afférentes d'intermodalité ferroviaire et fluviale, de déplacement, de mobilité et de circulation routière, d'emploi, de formation professionnelle, de santé, de dispositifs d'accompagnement en matière de logements, de culture ou de services à la personne.



▲ ©Jean-Louis Burnod



5

ANNEXES

A. Les acteurs rencontrés pour préparer le débat	122
B. Acronymes et lexique	124
C. Presse	128
D. Budget	130
E. Liste des auditions publiques	131

A. LES ACTEURS RENCONTRÉS POUR PRÉPARER LE DÉBAT

Collectivités territoriales et élus

- Communauté urbaine de Dunkerque, avec plusieurs de ses services
- Ville de Dunkerque, avec plusieurs de ses services
- Ville de Grande-Synthe
- Ville de Gravelines
- Ville de Loon-Plage
- Sénateur Jérôme Bignon
- Sénateur Michel Delebarre
- Sénateur René Vandierendonck

Etablissements publics et services des collectivités

- Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR)
- CEREMA Nord Picardie
- Chambre Régionale d'agriculture Nord - Pas-de-Calais
- Comité Régional des Pêches
- Commissaire enquêteur du projet Dunkerque Multibulk Terminal (DMT)¹
- Dunkerque Promotion
- Entreprendre Ensemble
- Maison de la Vie Associative
- Musée Portuaire de Dunkerque
- Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER)
- SNCF Logistic
- SNCF Réseau
- Université populaire de Grande-Synthe
- Voies Navigables de France (VNF)

Etat et ses services

- Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)
- Direction Régionale des Douanes
- Direction Régionale des Entreprises de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE)
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- Pôle Emploi Dunkerque
- Préfecture de Région Hauts-de-France
- Sous-préfecture de Dunkerque

¹ *Projet d'unité de productions de plaques de plâtre dans le port EST*

Organisations professionnelles et acteurs économiques

- ArcelorMittal
- Barra
- BASF
- Burger Feron
- Chambre de Commerce et de l'Industrie Littoral Hauts-de-France
- CRIT Intérim
- Damen Shiprepair
- Daudry
- DHL
- Dunkerque LNG
- Dunkerque Promotion
- Ecopal
- Euralogistic
- Fédération Départementale de la Pêche
- Fédération Nationale des Transports Routiers Nord - Pas-de-Calais (FNTR)
- Medef Côte d'Opale
- Norlink Port
- Rio Tinto
- Sealogis
- Society of Research of Synergy (SRS)
- Syndicat des pilotes maritimes de Dunkerque
- Terminal des Flandres
- Total
- Union Maritime et Commerciale (UMC)

Organisme de recherche- Formation

- AFPA Dunkerque
- AFPI Formation Région Dunkerquoise
- AFTRAL Hauts-de-France
- ATMO Hauts-de-France
- Ecole Maritime Calais Côte d'Opale
- IFSTTAR
- ISEMAR
- Maison de la vie étudiante de l'ULCO
- Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), administration et enseignants

Associations et conseils

- ADELFA
- Association de Développement des Activités et Sports Mécaniques (ADASM)
- Association Dunkerquoise de Gestion des Equipements Sociaux (ADUGES)
- Association pour la Taxation des Transactions financières et pour l'Action Citoyenne (ATTAC)
- Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement du nord (CAUE)
- Fédération départementale des chasseurs
- Groupement Ornithologique et Naturaliste du Nord - Pas-de-Calais
- Les dauphins
- Maison de l'environnement

Syndicat de salariés

- CFDT
- CFE- CGC Union locale
- CGT ArcelorMittal
- CGT Union locale
- CNTPA

B. ACRONYMES ET LEXIQUE

Sigles et acronymes

ADELFA : Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise d'Énergie

AGUR : Agence d'Urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque

ARACT : Agence Régionale pour l'Amélioration des Conditions de Travail

CEREMA : Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CGT : Confédération Générale du Travail

CHSCT : Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail

CLI : Commission Locale d'Information

CNTPA : Coordination Nationale des Travailleurs Portuaires et Assimilés

COV : Composé Organique Volatil

CSNE : Canal Seine Nord Europe

CUD : Communauté urbaine de Dunkerque

DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

DIR : Direction Interdépartementale des Routes

DMO : Dossier du Maître d'Ouvrage

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

EELV : Europe Ecologie Les Verts

ERC : Eviter, Réduire, Compenser

EVP : Equivalent Vingt Pieds

GES : Gaz à Effet de Serre

GNL : Gaz Naturel Liquéfié

GON : Groupement Ornithologique Nord

GPECT : Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences Territoriales

GPMD : Grand Port Maritime de Dunkerque

GTEC : Gestion Territoriale des Emplois et des Compétences

IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

INSET : Institut National Spécialisé d'Études Territoriales de Dunkerque

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

LR : Les Républicains

MEDEF : Mouvement des entreprises de France

MRC : Mouvement Républicain et Citoyen

PACET : Plan Air Climat Énergie Territorial

PADD : Plan d'Aménagement et de Développement Durable

PLIUH : Plan Local d'Urbanisme intercommunal à valeur de Programme Local de l'Habitat

PS : Parti Socialiste

QPO : Quai à Pondéreux Ouest

RD : Route Départementale

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

SDPN : Schéma Directeur du Patrimoine Naturel

SGAR : Secrétariat général pour les Affaires Régionales (préfecture de région)

SIVOM : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple

TRI : Taux de Rentabilité Interne

UMC : Union Maritime et Commerciale

VAN : Valeur Actuelle Nette

VLOC : Very Large Ore Carries

VNF : Voies Navigables de France

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique

Glossaire

Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et de développement durable (CGEDD)

Cette instance donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement et sur les mesures de gestion visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts, par exemple, la décision d'un tracé d'autoroute, la construction d'une ligne TGV ou d'une ligne à haute tension, mais aussi d'un projet local, dès lors qu'il dépend du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES), et qu'il est soumis à étude d'impact.

Armateur

Personne qui arme un navire en lui fournissant matériel, vivres, combustible, équipage et tout ce qui est nécessaire à la navigation.

Cercle d'évitage

Surface que va balayer un navire en tournant autour de son mouillage. Sous la force combinée du vent et/ou du courant, le navire pivote autour de son point de mouillage (il évite). En fonction des conditions de vent et de la configuration des courants, le navire peut pivoter autour de son point d'ancrage de quelques degrés ou tourner de 180 degrés (à la renverse des courants).

Chargeur (commerce maritime)

Celui à qui appartient tout ou partie d'une cargaison, qui expédie de la marchandise sur un navire.

Commission particulière du débat public (CPDP)

Lorsque la Commission nationale du débat public (CNDP) décide qu'un débat public doit être organisé, elle met en place, dans les 4 semaines qui suivent cette décision, une commission particulière chargée de le préparer et de l'animer. La commission se compose d'un président et de membres venant d'horizons divers qui sont indemnisés par la CNDP. Elle est assistée d'un secrétariat général et de plusieurs prestataires (web, contenu, communication, logistique, etc.). Cette commission est, comme la CNDP, neutre et indépendante à l'égard des porteurs du projet, elle ne se prononce donc pas sur le fond du projet et ne donne aucun avis. Elle propose des recommandations.

Conteneur

Engin de transport généralement de forme parallélépipédique conçu pour faciliter le transport sans rupture de charge et muni de dispositifs rendant sa manipulation aisée. Les conteneurs normalisés mesurent 20, 30 et 40 pieds de long, soit une capacité respective de 30, 45 et 60 m³.

Corridor (biologique)

Désigne un ou des milieux reliant fonctionnellement entre eux différents habitats vitaux pour une espèce, une population, une métapopulation ou un groupe d'espèces ou métacommunauté (habitats). Ce sont des infrastructures naturelles nécessaires au déplacement de la faune et des propagules de flore et fonge, mais pas uniquement. En effet, même durant les migrations et mouvements de dispersion, les animaux doivent continuer à manger, dormir (hiberner éventuellement) et se protéger de leurs prédateurs. La plupart des corridors faunistiques sont donc aussi des sites de reproduction, de nourrissage, de repos, etc.).

Corridor de fret

Désigne une infrastructure exploitée en commun par plusieurs gestionnaires pour permettre la circulation sur un même itinéraire.

Coupure urbaine

Obstacle physique ou psychologique compliquant ou limitant les déplacements de proximité des voitures, des piétons, des cyclistes et des services de collecte, de distribution, de desserte et d'urgence.

Defumigation

Action de dégazage des conteneurs qui ont fait l'objet d'une fumigation préalable (par projection de vapeurs permettant de protéger les marchandises contre les moisissures, les rongeurs ou les insectes).

Dossier de saisine

Si la CNDP a été saisie, elle en informe le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet qui, dans un délai d'un mois, adresse à la CNDP un dossier relatif au projet.

Enquête publique

Procédure codifiée, préalable aux grandes décisions ou réalisations d'opérations d'aménagement du territoire qu'elles soient d'origine publique ou privée. Elle permet d'informer le public et de recueillir ses appréciations ou ses critiques.

Étalement urbain

Expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées sur la périphérie des villes de façon plus rapide que la croissance démographique.

Feederling

Processus de collecte et de distribution des conteneurs dans les nombreux ports secondaires délaissés par l'organisation des lignes océaniques autour de quelques grands ports desservis par des navires de plus en plus grands. Le feederling permet d'assurer la couverture de nombreuses régions du monde et accentue ainsi la globalisation totale des échanges de biens manufacturés.

Hinterland

Zone géographique d'influence économique d'un port pour un mode de transport d'acheminement donné.

Manifestation d'intérêt

Un appel à projets (AAP), ou appel à manifestation d'intérêt (AMI), est un mécanisme mis en place par un financeur pour l'attribution d'une subvention. Le financeur définit une problématique et un cadre ; les candidats au financement sont invités à présenter un projet s'inscrivant dans ce cadre et définissent librement le contenu de leur projet. L'AAP permet d'atténuer le caractère discrétionnaire de l'octroi de subvention en assurant une plus grande transparence quant au choix du projet financé.

Mesure compensatoire

Visé à compenser ou contrebalancer les effets néfastes pour l'environnement, d'un aménagement ou de la réalisation d'un projet inévitablement ou potentiellement créateur de nuisances. Il peut par exemple s'agir d'un projet (urbanisme, infrastructures, zone d'activité commerciale ou industrielle, etc.), quand on a échoué à supprimer ou atténuer en amont les impacts négatifs de ce projet. Elles doivent théoriquement rétablir une situation d'une qualité globale au moins proche, si ce n'est meilleure, de la situation antérieure, ou un état de l'environnement jugé fonctionnellement normal ou idéal. De telles mesures sont aussi évoquées pour la compensation d'impacts socio-économiques ou sanitaires.

Multimodal

Qui concerne l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet.

Natura 2000

Rassemble des sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. La constitution du réseau Natura 2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux, tout en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales dans une logique de développement durable, et sachant que la conservation d'aires protégées et de la biodiversité présente également un intérêt économique à long terme.

Norme euro 6

La Norme euro a été mise en place par l'Union européenne en 1988 pour les véhicules lourds (norme Euro 0 à VI), afin de limiter les émissions de polluants liées aux transports routiers.

Elle fixe des normes de plus en plus contraignantes pour les constructeurs, qui sont dans l'obligation de mettre sur le marché des véhicules moins polluants.

Ainsi, tous les véhicules neufs doivent désormais être conformes à la norme Euro VI, en application du règlement n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009.

Port center

Espace de communication privilégié permettant d'expliquer au grand public ce qui se passe au sein d'un port. Il existe déjà un certain nombre d'installations similaires de par le monde, comme le Genoa Port Center de Gênes (Italie), le Ed Port de Melbourne (Australie), l'EIC Port Center de Rotterdam, ou le Lillo Port Center d'Anvers. Un Port Center se doit d'être implanté dans un lieu largement ouvert sur l'extérieur, d'où l'on profite d'une vue imprenable sur les quais.

Quai de Flandre

Terminal à conteneurs au niveau du bassin Atlantique.

Roulier

Navire utilisé pour transporter entre autres des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi Ro-Ro, de l'anglais Roll-On, Roll-Off signifiant littéralement "roule dedans, roule dehors", pour faire la distinction avec les navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues. Il en existe plusieurs types, selon qu'ils transportent ou non des passagers, des conteneurs sur le pont, ou d'autres marchandises.

Rupture de charge

Etape pendant laquelle des marchandises ou des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, immédiatement ou après une période de stockage, autrement dit le temps de transbordement.

SEVESO

La directive Seveso est le nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés "sites SEVESO", et d'y maintenir un haut niveau de prévention. Cette directive tire son nom de la catastrophe de Seveso qui eut lieu en Italie en 1976 et qui a incité les États européens à se doter d'une politique commune en matière de prévention des risques industriels majeurs.

Terminal embranché

Ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire reliées directement par aiguille aux voies du Réseau Ferré National (RFN).

THC

les Terminal Handling Charges dans certains ports, correspondent aux frais de chargement/déchargement des conteneurs donc de manipulations portuaire non incluses dans le fret. Facturés sous forme forfaitaire dans tous les ports du monde, leur montant varie selon différents critères

Tirant d'eau

Distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille ou enfoncement du navire.

Toile industrielle

Schéma représentant la vision territoriale des flux interentreprises.

Trait de côte

Ligne qui marque la limite jusqu'à laquelle peuvent parvenir les eaux marines. Le trait de côte proprement dit est la limite la plus extrême que puissent atteindre les plus hautes eaux par temps calme. En France, c'est la limite du Domaine Public Maritime.

Transitaire

Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur. Il intervient dans la chaîne du transport, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport.

Vrac

Désigne des marchandises qui ne sont pas emballées ou arrimées.

Wateringues

Fossé ou un ouvrage de drainage à vocation de dessèchement de bas-marais, de zones humides ou inondables situées en plaines maritimes sous le niveau des hautes mers (polders).

C. PRESSE

- **“Cap 2020 : débat public en 2017”**,
La Voix du Nord - 11/12/2016
- **“Création de nouveaux bassins à Dunkerque :
Un président pour la commission en charge
du débat public”**
Mer et Marine - 16/01/2017
- **“Un nouveau terminal conteneurs en projet
pour gagner des parts de marché”**
La Voix du Nord - 17/01/2017
- **“Conteneurs : un projet de près de 600 millions
pour Dunkerque”**
La Voix du Nord - 19/01/2017
- **“Dockers : le projet Atlantique - c'est la mort
du Dunkerquois”**,
La Voix du Nord - 02/04/2017
- **“Extension du port : le débat public
s'organise déjà”**,
La Voix du Nord - 17/04/2017
- **“Extension du port : ne pas commettre les mêmes
erreurs qu'à Notre-Dame-des-Landes”**,
Delta FM - 17/05/2017
- **“GPM de Dunkerque : la CNDP recrute des
volontaires du débat public”**,
Mer et Marine - 06/06/2017
- **“Port de Dunkerque : les enjeux d'un agrandissement
à plus de 600 millions d'euro”**,
La Tribune - 18/06/2017
- **“Dunkerque : pourquoi s'interdirait-on de faire
du business ?”**,
Le Phare Dunkerquois - 23/06/2017
- **“Port de Dunkerque : 1 600 emplois directs
et indirects”**,
Le Phare Dunkerquois - 12/09/2017
- **“Deux kilomètres de bassin à creuser pour encore
plus de conteneurs”**,
La Voix du Nord - 18/09/2017
- **“Dunkerque voit les choses en grand pour attirer
les géants de la mer”**,
Le Monde - 19/09/2017
- **“Projet d'extension du port : le projet Atlantique
serait moins impactant pour l'environnement”**
Delta FM - 19/09/2017
- **“Le port de Dunkerque veut s'adapter pour traiter
jusqu'à 2.5 millions d'EVP”**
Mer et Marine - 19/09/2017
- **“Le port de Dunkerque veut creuser un nouveau
bassin Atlantique de 2km de long”**
Radio 6 - 20/09/2017
- **“Port de Dunkerque : le projet CAP 2020
en débat public”**
Newsletter FRET - 20/09/2017
- **“Dunkerque : un débat public à 700 000 euros”**
Le Phare Dunkerquois - 22/09/2017
- **“Port de Dunkerque. Donner de la voix autour
du projet CAP 2020”**
Terres et territoires - 24/09/2017
- **“Port de Dunkerque : le projet CAP 2020
en débat public”**
Actu Transports et logistique - 24/09/2017
- **“Le débat public sur l'extension du port ouest
est ouvert”**
La Voix du Nord - 27/09/2017
- **“Extension du port : premier round
et victoire aux points pour Atlantique”**
La Voix du Nord - 28/09/2017
- **“Dunkerque : les dockers prêts à hausser le ton”**,
Le Phare Dunkerquois - 28/09/2017
- **“CAP 2020 sur le Port de Dunkerque”**
Corsaire TV - 29/09/2017
- **“Le projet de creusement du bassin Atlantique
ne crée pas de gros remous.”**
La Voix du Nord - 29/09/2017
- **“Les opposants à l'extension du port s'inquiètent
de son impact sur l'environnement”** -
Delta FM - 29/09/2017
- **“Dunkerque : deux grandes inquiétudes”** -
Le Phare Dunkerquois - 6/10/2017

- **“Quels projets d’infrastructures en débat en France ?”**
Construction Cayola - 12/10/2017
- **“Dunkerque : pour le port - exprimez-vous sur Internet”**
Le Phare Dunkerquois - 13/10/2017
- **“Dunkerque visé par une stratégie d’affaiblissement ?”**
La Voix du Nord - 21/10/2017
(avec une grande infographie du projet en débat)
- **“Les parlementaires s’unissent pour le port”**
La Voix du Nord - 04/11/2017
- **“Entretien avec Bertrand Ringot - Président des 16 communes de l’Aà et de la Colme”**
Delta FM - 11/11/2017
- **“5 bonnes raisons de se rendre à la foire commerciale”**
La Voix du Nord - 12/11/2017
- **“Grands projets et croissance à tout crin”**
Grain de Sel - novembre 2017
- **Assises de la Mer. Les trois défis d’Édouard Philippe pour l’avenir maritime**
Ouest France Entreprises - 21/11/2017
- **Le Premier ministre lance une ambitieuse stratégie portuaire**
Les Echos - 21/11/2017
- **Au Havre - Édouard Philippe évoque la politique maritime de la France**
ParisNormandie.fr - 22/11/2017
- **“Extension du Port : l’impact sur la circulation et la qualité de vie inquiète les habitants”,**
La Voix du Nord - 25/11/2017
- **“Norlink Ports : Faire des Hauts-de-France le hub logistique d’Europe du Nord-Ouest”,**
L’Antenne - 07/12/2017



D. BUDGET

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part, les frais engagés par la Commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme la loi le prévoit, à la charge du maître d'ouvrage : information et expression du public, outils internet et numérique, logistique des rencontres publiques,

secrétariat général. D'autre part, les frais engagés par la Commission nationale du débat public (CNDP) sur son propre budget : indemnisation des membres de la CPDP et remboursement de leurs frais de déplacements.

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP

Outils d'information et d'expression du public

105 955 €

- Conception et impression des outils d'information (dépliants, affiches, questionnaires, journaux du débat...) et des cahiers d'acteurs
- Achats d'espaces presse et d'affichage

Outils Internet et numériques

60 330 €

- Rémunération de la chargée de mission
- Campagne réseaux sociaux
- Diffusion de lettres d'information
- Plateforme de traitement du questionnaire

Rencontres avec le public

134 478 €

- 1 journée préparatoire
- 4 réunions publiques
- 25 débats mobiles
- 9 focus groupes
- 21 auditions publiques
- 1 séminaire emploi et formation
- 1 atelier circulation routière
- 4 initiatives auprès des jeunes
- 1 "rendez-vous du débat"
- 1 atelier de clôture

Fonctionnement de la CPDP

348 627 €

- Equipement et bureautique
- Location maintenance de la boutique du débat
- Location d'un véhicule
- Frais postaux et télécommunications
- Salaires et frais de déplacement et d'hébergement du secrétariat général

TOTAL

649 390 €

E. LISTE DES AUDITIONS PUBLIQUES

THÈME	AUDITION	INVITÉ
Conteneurs, logistique, innovation technologique	L'avenir de la filière du conteneur	Antoine Frémont, <i>Directeur scientifique adjoint de l'IFSTTAR</i>
	Le transport maritime mondial et nord-européen	David Guerrero, <i>Chercheur à l'IFSTTAR</i>
	La 3ème révolution industrielle	Claude Lenglet, <i>Directeur opérationnel au sein du groupe Third Industrial Revolution (TIR)</i>
	Innovation et efficacité du système logistique	Laurent Desprez, <i>Directeur d'Euralogistics</i>
	Le développement de la filière du conteneur à Marseille	Géraldine Planque, <i>Chargée de mission auprès du président du Conseil de développement du Grand Port Maritime de Marseille</i>
	La stratégie portuaire et logistique française	Paul Turret, <i>Directeur de l'ISEMAR</i>
	"Smart ports" et ports connectés	Zeting Liu, <i>Coordinatrice du programme i-Fret chez i-Trans</i> et Rochdi Merzouki, <i>professeur à l'Université Lille 1</i>
Environnement	Santé et qualité de l'air	Hélène Devilliers, <i>Directrice d'ATMO Hauts-de-France</i>
	La pollution marine	Charlotte Lepitre, <i>Coordinatrice du réseau santé et environnement chez France Nature Environnement (FNE)</i>
	Le plan climat territorial et la qualité de l'air	Jimmy Mary, <i>Chargé de mission "Plan Climat Territorial" à la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD)</i>
	Le risque de submersion marine	Marie-Hélène Ruz, <i>Professeur à l'université du Littoral Côte d'Opale (ULCO)</i>
Industrie	Les risques industriels dans le Dunkerquois	Hervé Flanquart, <i>Professeur des universités, sociologie et perception des risques industriels à l'ULCO</i>
	La Toile industrielle et l'avenir de la filière industrielle	Jean-François Vereecke, <i>Directeur général adjoint de l'AGUR (agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque)</i>
Emploi et formation	Les conditions de travail dans le secteur de la logistique de l'hinterland	David Gaborieau, <i>Sociologue du travail à l'université de Marne-la-Vallée</i>
	La formation professionnelle aux emplois futurs	Frédéric Leprete, <i>Directeur de la formation au Conseil régional des Hauts-de-France</i>
Multi-modalités	Impacts du projet pour les transporteurs routiers	Olivier Arrigault, <i>Délégué régional de la Fédération nationale des Transporteurs Routiers (FNTR)</i>
	Connexions modales et voies fluviales	Charles Bizien, <i>Chef du service maîtrise d'ouvrage chez Voies Navigables de France (VNF), et de Sabine Van Honacker, Adjointe au chef du service développement voie d'eau chez Voies Navigables de France (VNF)</i>
	Connexions modales et voies ferroviaires	Sylvain Cabaret, <i>Délégué régional Nord-Est et bassin parisien chez SNCF Logistics</i>
	Les connexions intermodales et les infrastructures routières	Christophe Husser, <i>Responsable du service Mobilité infrastructures à la DREAL Hauts-de-France</i>
Relation entre les ports	La politique portuaire européenne	Karima Delli, <i>Présidente de la commission transport du Parlement européen</i>
	La politique portuaire nationale	Michel Segain, <i>Président de l'Union maritime et portuaire du Havre (UMEP)</i>

cndp Commission nationale
du **débat public**

portdedunkerque.debatpublic.fr

www.debatpublic.fr

www.debatpublic.fr/projet-creation-nouveaux-bassins-portuaires-cap-2020