



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Avec cette contribution, nous avons souhaité d'une part, **synthétiser les enjeux et les opportunités de l'extension du Port de Dunkerque pour notre ville et d'autre part, évoquer objectivement les réserves, parfois les inquiétudes, exprimées par des membres de l'équipe municipale, des commissions extra-municipales mais aussi par des citoyens avec qui nous avons échangé fortement ces dernières semaines. Enfin, nous avons (mis en gras dans le texte) énoncé clairement les conditions impératives à remplir pour la mise en œuvre de ce projet.** Nous serons **collectivement vigilants sur l'impact du projet en termes de qualité de vie : poussières, bruit, amélioration des liaisons routières et des transports en commun avec le cœur d'agglomération, insertion paysagère et biodiversité.**

Il appartient désormais à chaque Gravelinois de participer au débat public et de se faire son opinion.

Très sincèrement,

Bertrand Ringot,
Maire de Gravelines

CAHIER D'ACTEUR VILLE DE GRAVELINES : CITÉ VAUBAN TOURNÉE VERS L'AVENIR



Gravelines, 11 500 habitants, est située au bord de la Mer du Nord, entre Calais et Dunkerque. Elle est membre de la Communauté urbaine de Dunkerque depuis 1969 et du SIVOM des Rives de l'Aa et de la Colme. Longtemps portée par la pêche et l'agriculture, son économie s'est progressivement industrialisée au début des années 1970, à la faveur du développement du Port à l'ouest de l'agglomération dunkerquoise et de l'implantation de la centrale nucléaire EDF. La recherche de synergies industrielles a conduit à l'installation à Gravelines d'importants sites de production (Aluminium Dunkerque, Befesa, Comilog, Hyet Sweet, BASF...) directement liée à la proximité des infrastructures portuaires. De ce développement a également découlé l'implantation de nombreuses entreprises de maintenance industrielle et nucléaire et d'un centre de formation axé sur les métiers de la métallurgie et du nucléaire. Gravelines abrite aujourd'hui trois zones d'activités, dont une zone industrialo-portuaire, **et compte plus de 350 entreprises et commerces, représentant 8 368 emplois (Source INSEE) dont 3 800 dans l'industrie, en hausse significative de 20 % depuis 2007.**

Station balnéaire, ville remaniée par Vauban au patrimoine classé, ville sportive offrant un cadre de vie agréable, port de plaisance, Gravelines a su aussi tirer

suite en page 2

profit de sa situation géographique pour mettre en place, au-delà de l'industrie, un axe touristique et culturel porteur qu'elle continue de développer. La redynamisation de son front de mer à Petit Fort Philippe avec ses 120 cabines de plage, de son port de plaisance avec 450 anneaux et l'aménagement du PArc de l'Aa, qui doit, à l'horizon 2020, allier sports, loisirs, restauration et hébergements dans un envi-

ronnement de qualité de 120 hectares en sont de parfaits exemples.

Malgré le dynamisme de sa vie économique et de ses ambitions, Gravelines doit encore diversifier ses emplois car 11,8 % (Source AGUR) de sa population active est à la recherche d'un travail.

UN PROJET PORTEUR D'UNE DYNAMIQUE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



Depuis les années 70, l'Ouest du Dunkerquois s'est façonné autour du Port.

UN PORT QUI A DES ATOUTS

- Une position géographique exceptionnelle, à l'entrée de la Mer du Nord et à proximité de la deuxième route maritime mondiale.
- 80 millions de consommateurs dans un rayon de 350 kilomètres.
- Une plate-forme multimodale idéale pour les flux avec la Grande-Bretagne, le Nord et l'Est de la France, la Belgique et l'Allemagne.

- Du foncier disponible pour la création des zones logistiques indispensables au traitement des conteneurs.

MAIS UN PORT QUI DOIT S'ADAPTER POUR NE PAS DISPARAITRE...

- Pour accueillir les porte-conteneurs toujours plus gigantesques à fort tirant d'eau imposés par la massification des transports.
- Pour proposer aux opérateurs et aux chargeurs les plateformes logistiques nécessaires pour le traitement des conteneurs.

Les objectifs sont clairs : faire de Dunkerque un port incontournable du « Range Nord », capable de concurrencer ses voisins européens, en absorbant 2,3 % du trafic conteneurs à l'horizon 2035 (0,6 % actuels). D'ici 2030, le port Ouest, deux fois plus grand qu'aujourd'hui, pourrait accueillir 2,5 millions de conteneurs par an, ce qui créerait 1,8 milliard d'euros de valeur ajoutée et plus de 16 000 emplois sur l'hinterland, dont 5 500 pour le Dunkerquois, permettant ainsi de compenser d'éventuelles pertes d'emplois dans d'autres activités.

CAP 2020 : UN PROJET QUI DOIT STIMULER L'EMPLOI LOCAL

LE TERRITOIRE AU CŒUR DU DISPOSITIF

Gravelines, et plus généralement le territoire, se montrent très ambitieux pour l'accueil d'entreprises et le développement économique. **Se retrouver géographiquement au cœur du projet Cap 2020 constitue une opportunité intéressante si les retombées économiques sont au rendez-vous et si elles permettent réellement de donner**

à Gravelines et au territoire une nouvelle dimension. Ces retombées doivent intervenir :

EN TERMES D'EMPLOIS

La filière conteneurs représentera en 2035, 24 300 emplois dont 16 000 emplois pérennes issus du projet Cap 2020. Les études du GPMD montrent qu'à minima, 5 500 emplois



seront créés localement. Ces chiffres devront être confirmés par des études complémentaires.

EN TERMES DE NIVEAU DE COMPÉTENCES

La forte demande de salariés dans les métiers de la logistique, de la manutention et des transports induite par le projet devra permettre **une montée en compétences et en qualification des habitants de Gravelines et de l'agglomération et, par répercussion, de leur niveau de vie.** Tous les pans de l'économie du territoire ont à y gagner. Les entreprises verront, elles aussi, leurs compétences et savoir-faire monter en puissance. Dès à présent, il est indis-

pensable que les acteurs du territoire, de l'emploi et de la formation (Etat, Région) ainsi que les entreprises travaillent ensemble avec le GPMD en interface, **pour mettre en place les formations et les qualifications nécessaires à cette montée en compétences.** Une mission associant les élus locaux concernés par ces décisions devra être mise en place sous l'autorité du Sous-Préfet de Dunkerque.

EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le développement du terminal conteneurs et la création de zones logistiques et d'activités devront **favoriser l'implantation de nouvelles entreprises sur le territoire, vectrices, elles aussi, de valeur ajoutée.** Cette dynamique entrepreneuriale valorisera l'image du territoire et sera porteuse d'espoir pour ses habitants. Gravelines devra aussi bénéficier d'une visibilité accrue dans la stratégie de communication du GPMD et apparaître comme pôle urbain dans les documents du Port.

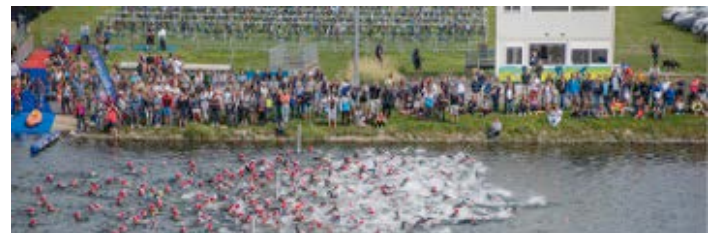
CAP 2020 : UN PROJET QUI DOIT ÊTRE STRUCTURANT ET DURABLE

Favorable à la dynamisation des infrastructures portuaires, la ville de Gravelines sera toutefois très attentive aux dimensions durables du projet et à la façon dont le territoire devra se développer autour de lui.

UN PROJET DURABLE

Pour que Cap 2020 s'inscrive dans un projet durable, le Port doit impérativement

- 1. S'engager à ce que les emplois créés à la fois pour la réalisation des nouvelles infrastructures portuaires et pour leur exploitation profitent prioritairement aux habitants de Gravelines et du territoire,** en s'appuyant sur les bonnes pratiques mises en place par le GPMD pour le chantier d'allongement du quai de Flandre.
- 2. 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, entre Gravelines et son centre d'agglomération ou mettre à l'étude un franchissement du chenal aérien ou souterrain.** Dans l'hypothèse du choix routier, le contournement du bassin et son dimensionnement doivent constituer une opportunité de réaliser une liaison de qualité supérieure à celle en place aujourd'hui



pour permettre aux usagers qui avaient l'habitude de circuler sur la RD601 d'accéder à Loon-Plage et à Dunkerque facilement, en sécurité et sur un temps de parcours équivalent. Une dissociation des liaisons routières (création d'une voie réservée à l'acheminement du fret) doit être prévue afin d'absorber l'augmentation du trafic poids-lourd induite par le projet.

- 3. Réduire au maximum l'impact environnemental :** la ville sera particulièrement attentive **aux impacts sur la santé publique en termes de bruit, d'émission de poussières et de particules en suspension.** Au cas où une décision interviendrait en faveur du projet « Atlantique », **elle s'opposera systématiquement à toute tentative d'augmentation du trafic des vracs solides générateurs des envols de poussières.** Le GPMD devra s'engager sur les activités qui seront développées ou non sur les quais Ouest à créer. Elle attend également

du GPMD qu'il s'engage à prendre les mesures nécessaires pour **limiter l'impact de l'augmentation du trafic des porte-conteneurs sur la qualité de l'air en recourant systématiquement à l'alimentation électrique à quai des navires.**

4. **Demander aux opérateurs concernés (VNF, SNCF...) de réaliser les investissements nécessaires afin que la part modale du ferroviaire et du fluvial** dans le transport des marchandises soit augmentée et cela, afin de réduire le trafic des poids-lourds. **Des engagements précis doivent être pris.**
5. **Participer au maintien du trait de côte**, en utilisant les remblais issus du creusement du bassin pour conforter les ouvrages de défense à la mer.
6. **Maintenir la qualité du paysage sur le long terme.** Il est indispensable que le nouveau bassin et les zones logistiques s'insèrent dans un cadre paysager soigné et arboré afin qu'il soit bien accepté par la population locale, qu'il s'intègre dans le paysage urbain et qu'il ne soit pas un obstacle aux ambitions touristiques importantes de la ville.
7. **S'engager à réaliser des expertises complémentaires pour valider les projections sur le trafic de conteneurs à l'horizon 2035.**
8. **S'engager à ne pas devenir une justification supplémentaire pour limiter encore plus drastiquement les zones de pêche sur les jetées de Mardyck et des Huttes et envisager des compensations.**
9. **Préserver la biodiversité** en évitant, limitant et compensant l'impact sur les espèces présentes sur le site, telles les anguilles et les frayères.
10. En outre, il serait pertinent, au-delà de l'approche budgétaire, qu'une analyse multi-critères plus poussée soit réalisée entre les deux variantes, « Atlantique » et « Baltique », proposées au débat.

UN TERRITOIRE QUI S'ARTICULE AUTOUR D'UN PROJET STRUCTURANT

Il est primordial que le territoire s'approprie le projet.

EN CONCLUSION

La ville de Gravelines est bien consciente de la nécessité de développer le Port de Dunkerque. Mais si le Port doit se moderniser, il doit le faire dans les conditions arrêtées dans le cadre du débat public, en respectant totalement les points de vigilance qui auront été soulevés, comme la garantie, en cas de choix de l'hypothèse « Atlantique »,

11. 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 mettant, par exemple, à disposition des emprises foncières pour certains habitats adaptés.

Il apparaît important de réfléchir dès à présent à l'adaptation du projet « DK'plus de mobilité » afin de renforcer l'offre de mobilité (transports en commun et mobilité douce) ainsi qu'à l'augmentation des fréquences du trafic ferroviaire passagers entre Gravelines et le centre d'agglomération (TERGV, Conseil régional).

La ville souhaite fortement que le GPMD et la CUD s'engagent à mettre en place une politique paysagère sur le long terme. **Il n'est pas concevable de faire de Gravelines, ville au patrimoine remarqué, qui affiche de grandes ambitions touristiques, une enclave urbaine perdue derrière les infrastructures portuaires.**

12. En demandant à l'Etat de prendre en compte l'augmentation importante du trafic de poids lourds sur l'A16 et l'A25, déjà saturées et accidentogènes. La mise en service du nouveau terminal conteneur va, en effet, générer un trafic de 1 200 camions par jour (300 actuellement). Un passage à 3 voies de certains tronçons (de Loon-Plage à l'embranchement A25) d'autoroute dont une dédiée aux poids lourds doit être envisagé. Une décision devra être prise sur les conditions d'accès des poids lourds à l'axe A25 (péages autoroutiers, horaires limités, ...).

13. En s'assurant que l'Etat et le Département aient vérifié la capacité routière des différents axes en cas d'évacuation d'urgence des populations.

d'une liaison routière de qualité entre Gravelines et le centre d'agglomération, la garantie d'un cadre paysager soigné pour le nouveau bassin et les zones d'activités, la garantie de non augmentation du trafic des vracs solides ou encore la garantie d'emplois et d'appels d'offres qui bénéficieront d'abord à la population et aux entreprises locales.