

DÉBAT PUBLIC PORT DE DUNKERQUE

CAHIER D'ACTEUR
N°15 NOV. 2017



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



La Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Créée en 1968, elle a été la première communauté urbaine volontaire de France. Présidée par Patrice Vergriete, maire de Dunkerque, elle regroupe 17 communes et compte un peu plus de 200 000 habitants.

Outre les missions traditionnelles d'une intercommunalité (assainissement, voirie, gestion de l'eau et des déchets, transport urbain...) la CUD s'est dotée au fil du temps d'un certain nombre de compétences nouvelles ayant trait à son développement et son rayonnement : économie, tourisme, relations internationales, sport, culture...

En cohérence avec les objectifs fixés par les élus dans le projet communautaire, les services travaillent ainsi à la mise en œuvre d'un développement territorial en phase avec les enjeux du pôle industrialo-portuaire dunkerquois.

Le partenariat établi avec le Grand port maritime de Dunkerque vise à ce que la réflexion et l'action des deux structures en faveur de l'aménagement, de l'attractivité et du développement durable du territoire soient menées conjointement.

CAHIER D'ACTEUR DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE

Afin de se donner les moyens de relever le défi de la conteneurisation des échanges maritimes, le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) projette le creusement de nouveaux bassins à l'ouest de l'agglomération. Dans cette perspective, l'établissement portuaire a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP), l'ampleur du projet, dans toutes ses dimensions, appelant la tenue d'un débat spécifique. En cela, le projet CAP 2020, ainsi dénommé, constitue déjà un signal positif pour le territoire car il témoigne de la volonté du GPMD d'investir pour l'avenir.

Sans revenir sur l'ensemble des développements du port de Dunkerque au fil du temps, il convient toutefois de souligner qu'aucun investissement de cette envergure n'y a été réalisé depuis la création du port-ouest. C'était au début des années 70, il y a donc plus de quarante ans ! Après la mise en service de Port 2000 au Havre il y a une dizaine d'années et de Fos 2XL à Marseille en 2012, la France se doit de faire entrer pleinement Dunkerque, locomotive du 1er ensemble portuaire national constitué avec Calais et Boulogne, dans l'ère de la conteneurisation.

Moteur du développement économique du territoire, le port de Dunkerque doit diversifier ses activités afin de garantir l'avenir de son bassin d'emploi. Cet objectif suppose que l'on cesse de cantonner la place dunkerquoise dans sa dimension industrielle. Dunkerque est certes un port industriel – et il entend le rester – mais il recèle également l'ensemble des éléments constitutifs d'une véritable place de commerce international au service de l'économie française, à condition toutefois de le doter des infrastructures nécessaires, tel est l'enjeu de ce débat public.

COORDONNÉES

CUD - Pertuis de la Marine - BP 85530 - 59386 DUNKERQUE cedex 1

Site internet : www.dunkerquegrandlittoral.org

CAP 2020 : UNE NECESSITE

On ne peut appréhender le dossier CAP 2020 en raisonnant à court terme. Il serait irresponsable de se déterminer sur un sujet de cette nature en fonction d'un retour sur investissement à brève échéance. En validant CAP 2020, nous nous engageons pour les générations futures. Chacun sait que les chiffres annoncés en termes d'emplois et de trafics ne sont que des projections établies à un instant donné et, par conséquent, relatifs.

Le débat ne porte donc pas sur la justesse des estimations de trafics aujourd'hui inscrites dans le dossier CAP 2020 mais sur l'ambition que, collectivement, nous entendons donner à notre place portuaire, dans l'intérêt du pays et, en premier lieu, des Hauts-de-France. Soit le port de Dunkerque demeure un acteur marginal des échanges conteneurisés, soit il tente de se faire une place sur le range nord-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.

Il importe au préalable d'abandonner l'approche qui a trop longtemps prévalu en France et qui consiste à dire que l'on ne peut investir dans des infrastructures portuaires qu'à condition d'avoir la certitude des trafics. Cette conception est une impasse qui, à coup sûr, ne produit rien. Nous n'évoluons pas dans une économie administrée et un trafic ne se décrète pas. Les ports qui réussissent sont ceux qui, à l'inverse, n'attendent pas de connaître les flux pour créer du linéaire de quai. Ceux du Benelux en sont la plus belle illustration, avec le succès que l'on sait.

DES ATOUTS A FAIRE FRUCTIFIER

Les Etats généraux de l'emploi local (EGEL) initiés par la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) à l'automne 2014 ont permis de rappeler à quel point l'activité de la place industrialo-portuaire était importante dans l'économie locale. Cette démarche a en outre mis en évidence les innombrables ressources de ce territoire et notamment de son port. C'est d'ailleurs ce qui a déterminé la CUD et le GPMD à signer une convention de partenariat pour la période 2016-2020.

Parmi les atouts du port de Dunkerque – et non des moindres – il convient de mentionner sa situation stratégique, au cœur d'un bassin de consommation de

quelque 80 millions d'habitants et à seulement 90 minutes de navigation du pas de Calais, deuxième route maritime mondiale. Son accessibilité maritime est également exceptionnelle puisque les darses en eau profonde du port-ouest peuvent accueillir les plus gros navires, à toute heure et quel que soit le niveau de la marée, sans avoir à franchir la moindre écluse. Enfin, dotée d'une réserve foncière considérable, l'autorité portuaire peut envisager son développement et accueillir de nouveaux investisseurs avec sérénité, sans contraintes majeures, notamment dans le domaine logistique.

UNE REFLEXION A APPROFONDIR



Le projet CAP 2020 porte sur la création de terminaux dédiés au conteneur. De ce point de vue, les variantes Atlantique et Baltique apportent des réponses identiques en termes de postes à quai et de capacité des terminaux. En revanche, les modalités de réalisation du bassin de la Baltique génèrent un surcoût significatif de par la nécessité de creuser au préalable un chenal d'accès. Le montant de cet investissement supplémentaire plaide donc en faveur de l'option Atlantique.

Toutefois, s'agissant de la variante Atlantique, la Communauté urbaine a pleinement intégré le fait que le prolongement de l'actuelle darse de l'Atlantique vers l'autoroute A16 occasionnera une évolution des déplacements, tant pour les particuliers que dans l'organisation des transports collectifs entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération. En matière de paysage, l'empreinte de l'Atlantique nécessitera une attention particulière, un traitement qualitatif de son insertion environnementale étant indispensable. De la prise en compte de ces aspects et de la qualité des réponses qui y seront apportées par le maître d'ouvrage dépendra le degré d'acceptabilité du projet par la population.



© Studio Mallevaey

DES POINTS A PRECISER

La réalisation de CAP 2020 génèrera inéluctablement un accroissement du nombre de poids-lourds sur les principaux axes routiers que sont les autoroutes A16 et A25. Ces deux axes sont déjà très chargés, notamment l'A16, principale voie d'échange entre le Benelux, les terminaux rouliers des ports de Dunkerque et Calais et le tunnel sous la Manche. En outre, le tronçon entre Tétéghem et Loon-Plage a une fonction de périphérique urbain, ce qui augmente fortement sa fréquentation. L'afflux de poids-lourds supplémentaires ne fera qu'accentuer la problématique et il convient sans attendre d'alerter les services compétents de l'Etat afin d'anticiper les réponses à y apporter. Par ailleurs, tous les moyens favorables à l'acheminement des conteneurs par des modes de transport alternatifs à la route doivent être mis en œuvre. De l'existence d'une offre de services fluviaux et ferroviaires attractifs et compétitifs dépendra le report modal de la place dunkerquoise.

Cet accroissement de trafic, routier mais aussi maritime, fluvial et ferroviaire, ne sera pas sans incidences sur le cadre de vie des habitants de l'agglomération, qu'il s'agisse de la qualité de l'air ou des nuisances sonores. Là encore, les modes de transport alternatifs doivent être privilégiés et une politique volontariste doit être menée en faveur de l'utilisation d'énergies moins polluantes. Le GNL en fait partie et il est indispensable d'en faire la promotion,

services à l'appui, auprès des différents opérateurs de transport, routiers notamment. En termes de nuisances sonores, il est vraisemblable que des équipements adaptés seront à envisager le long de certaines voies de circulation implantées non loin d'habitations.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, plusieurs dimensions sont à appréhender. 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,



©Ports de Lille

doivent faire l'objet d'un travail coordonné entre le GPMD, la CUD et la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural). La question de l'emploi enfin aura également des répercussions sur l'aménagement, surtout si la dynamique de création attendue se concrétise. Cela signifie qu'il y a un besoin d'anticipation en matière de conditions d'accueil des nouveaux salariés, qu'il s'agisse de logement, de transport autres services à la population.



© AComImage

CONCLUSION CAP SUR L'ATLANTIQUE

Sans présager des conclusions issues du débat public et de la décision qui en résultera, la Communauté urbaine se félicite de l'existence de ce grand projet d'investissement qui témoigne de la volonté du Grand port maritime d'inscrire Dunkerque dans une dynamique porteuse d'avenir. A l'unisson du Conseil de Surveillance du GPMD, la Communauté urbaine se positionne en faveur de la solution Atlantique. Elle accompagnera donc le Grand port maritime avec détermination dans la mise en œuvre de CAP 2020, synonyme d'une grande ambition pour le territoire.

Bien sûr, un projet de cette ampleur soulève des interrogations, voire des inquiétudes. La CUD elle-même en a émis quelques-unes. Mais le temps d'instruction d'un tel dossier est suffisamment important pour que, collectivement, à l'occasion du débat public d'abord et, ensuite, dans le cadre d'un dialogue approfondi avec l'ensemble des acteurs du territoire issus du secteur économique et social, du monde associatif, des services de l'Etat et des collectivités locales, nous puissions répondre aux préoccupations des uns et des autres.



© Dunkerque Port

Dans cette perspective, il apparaît opportun de mettre en place un lieu de découverte et d'appropriation de l'espace portuaire par les citoyens. Afin d'accroître la connaissance des problématiques de l'univers portuaire et de favoriser l'échange et la concertation autour des projets de développement, 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.

Retrouvez l'intégralité de la contribution de la CUD sur le site de la Commission particulière du débat public : portdedunkerque.debatpublic.fr