



## Focus groupe Agriculture

-

### Maison de la vie associative Gravelines vendredi 9 décembre

Après quelques mots d'introduction par la Commission particulière du débat public représentée par Jérôme Laurent et Marie-Claire Eustache le port de Dunkerque a présenté son projet.

Le port a mis en avant la réalisation d'une étude menée avec l'assistance de la SAFER pour étudier les évolutions en cours dans la profession agricole, dans le cadre d'une convention pluriannuelle. Ce travail viserait précisément à anticiper les mouvements et besoins agricoles. Le port souhaite que les terrains qui ne seront pas commercialisés dans l'immédiat (pas avant 3 ou 4 ans) continuent d'être exploités en attendant.

#### Parole à la salle

Une première intervention fait référence aux désaccords exprimés par des personnalités politiques sur la politique nationale portuaire qui s'inquiètent d'un éparpillement des fonds publics.

En réponse, le **maître d'ouvrage** indique que la député qui s'est effectivement exprimée en ce sens, se serait faite désavouée par le 1<sup>er</sup> Ministre lors des Assises de la mer. A cette occasion, le 1<sup>er</sup> ministre aurait indiqué que la politique visée est celle d'un seul port en France avec trois entrées : Havre, Marseille Dunkerque.

Le **Vice-président de la chambre d'agriculture du Nord-Pas de Calais** interroge le maître d'ouvrage sur la circulation routière. Au vu des effets de saturation sur l'A16 et l'A25, il conviendrait selon lui que le port mette en cohérence son projet avec une augmentation des capacités à accueillir ce trafic supplémentaire.

Puis, il interroge le port sur la gestion hydraulique, le projet serait susceptible de créer des désordres. Il pointe un problème d'évacuation global des eaux dans le dunkerquois qui rendrait nécessaire selon lui la création d'un 3<sup>ème</sup> exutoire qu'il serait opportun d'adjoindre au projet. Il appelle à la vigilance pendant les travaux, l'évacuation des eaux risquant d'entraîner des impacts en chaîne.

Le **maître d'ouvrage** rappelle qu'il existe actuellement la RD601 et d'autres axes et chemins qui permettent d'accéder aux parcelles. Il met en avant la solution de détournement du bassin à chacune des phases du projet réservé aux véhicules légers ainsi que la réalisation d'une route alternative plus au nord. Les impacts agricoles de ce détournement et des travaux n'auraient pas encore été étudiés. Le maître d'ouvrage propose de réfléchir à l'accès aux parcelles agricoles en fonction des résultats de l'étude menée avec la SAFER.

Le trafic poids lourds de 300 aujourd'hui par jour et par sens passerait à 1400 à l'horizon de 2035. La différence ne serait pas totalement imputable à CAP2020. Ces résultats auraient été approuvés par la DREAL.

La **SAFER** demande à ce que l'augmentation de la circulation soit prise en compte de manière globale. **Une autre intervention** dans la salle demande à ce que la circulation liée spécifiquement à l'activité agricole (entre les parcelles) soit prise en compte (matériel de type tracteur) et que des tronçons lui soient réservés lors de redéfinition des axes. Certains axes seraient particulièrement dangereux ou problématiques. Ce travail doit se faire en lien avec les gestionnaires de réseau, le conseil départemental en l'occurrence.

Le **maître d'ouvrage** prend note de ces problématiques, qui pour certaines ne se trouvent pas au sein du domaine portuaire.

La Chambre d'agriculture demande à accéder aux études réalisées sur les agriculteurs du port (deux rapports) par la SAFER à la demande du Grand port maritime de Dunkerque.

Concernant les impacts hydrauliques, **le port** se veut rassurant l'ensemble des éléments auraient été étudiés (réalisation d'une étude hydraulique). La réalisation d'un nouvel canal exutoire lui paraît prématuré, il réfléchirait à traiter la problématique d'évacuation des eaux par un système de déviations.

Une intervention aborde les mesures compensatoires et l'expérience antérieure du terminal méthanier « on a payé la conséquence de la double peine », le méthanier s'étant fait sur des zones agricoles. Cet intervenant demande qu'un travail qualitatif soit mené pour éviter/ réduire compenser.

Le **maître d'ouvrage** répond ici que les compensations seront définies en fonction du projet choisi. L'Etat in fine amènera les compensations. La Chambre d'agriculture demande si une expertise environnementale a été menée dans le cadre du projet.

Le **maître d'ouvrage** répond qu'un schéma du patrimoine naturel qui intègre les zones naturelles et les zones qui pourront être amenés à recueillir des mesures compensatoire. Tous les 5 ans, un inventaire du patrimoine biologique et naturel serait réalisé, le dernier aurait été conduit en 2016 et finalisé en octobre 2017.

La **Chambre d'agriculture** s'adressant au maître d'ouvrage indique que la loi aurait introduit une notion de compensation collective lorsqu'un projet impacte une économie agricole.

Le port et la SAFER répondent que des compensations individuelles ont déjà été accordées. La SAFER indique qu'en fonction des projets l'idée est d'essayer de compenser en fonction des profils.