



Réunion publique de Gravelines

Espace Sportica

-

Jeudi 14 décembre

Après avoir remercié l'ensemble de l'auditoire Jacques Archimbaud a présenté l'ordre du jour de la soirée.

Bertrand Ringot, maire de Gravelines a souhaité la bienvenue à l'ensemble de l'auditoire présent et mobilisé pour un projet qu'il a qualifié de « majeur », du point de vue de l'aménagement territorial, de ses enjeux socio-économiques et de ses impacts. Il a ensuite salué le travail entrepris par la commission particulière du débat public depuis plusieurs mois. La ville de Gravelines, indique-t-il, a produit un cahier d'acteur qui synthétise à la fois les contributions des différentes commissions municipales et les propos recueillis auprès des gravelinois sur les questions suivantes : l'emploi, l'économie et l'ensemble des impacts du projet Cap 2020.

Jérôme Laurent, membre de la commission particulière, a ensuite pris la parole pour présenter le débat public et la Commission nationale du débat public.

Stéphane Raison, Président du Directoire du port de Dunkerque a présenté le projet du port en insistant cette fois sur deux points d'actualité datant du mois de novembre. Lors du Comité Interministériel de la Mer et des dernières Assises de la Mer, le Premier ministre a annoncé une nouvelle stratégie portuaire. Cette stratégie reposerait sur trois axes : l'ensemble portuaire constitué par Dunkerque, Boulogne et Calais ; la vallée de la Seine et le port du Havre, le port de Marseille. A termes, l'objectif serait que les ports français puissent capter 70% du flux global de conteneurs entrant en France avec « Dunkerque en tête de pont sur la mer du Nord ». Cette stratégie enterait en résonance avec la « stratégie européenne des corridors », corridor sur lequel figurerait Dunkerque.

En dernière partie de sa présentation, Stéphane Raison a souhaité apporter des précisions sur les impacts du projet qui touchent plus particulièrement les habitants de Gravelines. Avec Cap 2020, la RD601 qui relie la commune de Gravelines à celle de Loon-Plage serait déviée autour du bassin. Exclusivement réservée aux véhicules légers, aux transports communs et aux cyclistes avec l'aménagement d'une piste dédiée, elle serait également équipée d'un belvédère offrant une vue sur le port. De plus, une nouvelle route permettrait de connecter les deux communes plus au sud de

l'actuelle. Pour les habitants du sud de Gravelines, cet axe offrirait une nouvelle possibilité pour se déplacer sur le territoire.

En matière de la qualité de l'air, Stéphane Raison met en avant un branchement à quai électrique des navires porte-conteneurs sera disponible au quai de Flandres en 2018. Cette installation permettrait de mettre fin à la pollution des navires à quai. De même, dès 2020 l'évolution du mode de propulsion des navires porte-conteneurs vers un fonctionnement au gaz naturel liquéfié participerait selon lui à une réduction des émissions. Depuis 6 ans, les relevés de la pollution émise à la fois par le port et les industriels sur la commune de Gravelines, seraient en diminution de 20%.

Les impacts en termes de lumière auraient également fait l'objet de nombreuses interrogations depuis le début du débat public. Le maître d'ouvrage annonce que des architectes urbanistes et la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) accompagneront la réalisation de ceintures vertes qui permettront de créer une coupure visuelle autour des terminaux.

La question du bruit figure également parmi les préoccupations des riverains en réaction au nombre de camions supplémentaires, les premières études seraient en cours : « si des infrastructures de protection sont nécessaires nous les réaliserons » ajoute-t-il. Le port travaillerait sur ce sujet en lien avec la Direction interdépartementale des routes et la Communauté urbaine de Dunkerque.

Concernant l'attractivité du territoire, des retombées fiscales importantes seraient à considérer pour les collectivités locales à travers le projet Cap 2020. Concernant la valeur immobilière dont il a été question, le maître d'ouvrage met en avant le fait que le maire de Loon-Plage, Eric Rommel a déclaré que l'activité suscitée par le projet Cap 2020 apporterait de la plus value immobilière.

Discussion sur les impacts généraux du projet

Eric Taupe, citoyen, demande si l'autoroute A16, très accidentogène, peut être élargie avant le projet. Christelle Delahaye représentante du MEDEF Côte d'Opale demande des précisions sur les 5 500 emplois créés dans le Dunkerquois dans le cadre du projet. Au-delà des emplois strictement portuaires, elle souhaite connaître les compétences et les nouveaux savoir-faire qui seront sollicités sur le territoire : « quel est le projet pour former la population locale ? » et répondre au mieux aux besoins des entreprises, ajoute-t-elle.

Pour un citoyen de Dunkerque le débat public a pu mettre en exergue les questionnements d'une partie de la population sur l'intérêt même du projet Cap 2020. Hormis les emplois créés qui lui paraissent être un enjeu essentiel pour le territoire, il s'interroge de manière plus générale sur les bénéfices attendus pour le bassin dunkerquois.

Pour Patrick Gheerardyn du Medef Côte d'Opale, l'ambition du projet est de conquérir l'hinterland marchand sur le segment du conteneur ; en même temps le port de Dunkerque reste selon lui « une grande place industrielle ». Il demande dans quelle mesure le projet pourrait servir les industriels déjà présents tout comme le développement industriel à venir.

Patrice, habitant du Dunkerquois est interpellé par la présentation du projet à travers une option et une unique variante. A ce stade du projet, il estime qu'il aurait été plus juste de présenter l'option Atlantique et la variante Baltique chacune comme une option du projet à part entière. Il demande ensuite au maître d'ouvrage de détailler les financements de l'opération.

M. Allan est transporteur et utilisateur du terminal depuis une vingtaine d'années, il fait part de son expérience. Il observe une forte croissance des échanges entre l'Est et l'Ouest du monde avec un recours de plus en plus systématique à la conteneurisation (sucre, minéraux, cuivre...). Mais en l'absence de construction pour s'adapter à ces évolutions, le port de Dunkerque serait en situation de « statu quo ». Il demande au maître d'ouvrage : qu'est-il prévu pour étendre les zones logistiques ?

En matière d'emplois, M. Tourillon habitant du Dunkerquois relève le fait que les études estiment entre 6 à 10 emplois directs et indirects créés pour 1 000 conteneurs traités. Au total, le projet reviendrait à la création de 5 000 emplois pour le Dunkerquois, un chiffre qu'il estime particulièrement important pour répondre à l'enjeu de l'emploi local. Il demande au maître d'ouvrage, que recouvrent « les emplois directs » et à quelle date les premiers emplois seront-ils créés.

En réponse, François Soulet de Bruguière Président du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Dunkerque indique que la multiplication des flux induits par le projet va permettre la concentration d'entrepôts, de centrales d'achats et de traders commerciaux. Les emplois indirects relèveraient donc essentiellement « d'emplois marchands » liés à la gestion de ces marchandises. Un certain nombre d'emplois est également lié aux métiers de l'assurance, à la qualité et à la distribution en lien avec l'hinterland. Les emplois directs concernent la manutention des conteneurs, le transport des marchandises importées/exportées, et les opérations de douanes. En matière de formation, le maître d'ouvrage estime que le territoire dispose de dispositifs appropriés pour préparer à ces nouveaux emplois en s'appuyant notamment sur l'Université du Littoral-Côte-d'Opale (l'ULCO). Le projet pourrait selon lui donner la possibilité à de nombreux jeunes de revenir dans la région.

Jacques Archimbaud rappelle que ces sujets ont été discutés lors d'un focus groupe dédié aux syndicats de salariés, les acteurs présents ont partagé le besoin que soit détaillé davantage les qualifications, les métiers, les compétences concernés en tenant compte des évolutions présentes et futures. En conclusion du second séminaire sur l'emploi, l'ensemble des organismes de formation s'est engagé à produire un document qui recense toutes les formations aux métiers portuaires.

Pour Stéphane Raison, le secteur d'activité de la logistique et de l'industrie, ne sont pas opposés mais à appréhender en « complémentarité ». Par ailleurs, l'activité logistique relèverait d'une industrie à part entière. En l'état actuel indique-t-il, le port de Dunkerque ne rendrait pas suffisamment service aux industries implantées sur le port. Il cite en exemple, l'usine de BASF implantée sur le port et dont la matière première ne passerait pas par Dunkerque car ce dernier ne propose pas de lignes maritimes correspondant à ces flux. En réponse, l'activité conteneur permettrait d'attirer des navires, de nouvelles lignes et de proposer de la « durabilité » aux entreprises. De même, l'activité export de l'usine d'Arcelor Dunkerque et de Montataire passerait en intégralité par le port d'Anvers. Pour répondre aux besoins de ces industriels, le développement de l'infrastructure portuaire s'avèrerait nécessaire, et ce afin de produire une offre logistique complémentaire.

Pourquoi aujourd'hui le territoire ne voit-il pas fleurir des zones logistiques ? Selon Stéphane Raison une première explication découle des conclusions des Etats Généraux de l'Emploi Local : « pendant

30 ans le port s'est enorgueilli d'avoir 3 000 hectares de disponible », mais ces hectares n'étaient pas aménagés (faiblesse des routes, de réseaux, de facilités administratives, etc.). Pour s'installer, les opérateurs logistiques recherchaient avant tout de la facilité et de la rapidité. Depuis quelques jours, indique-t-il, les travaux de la zone « Dunkerque international » ont été entrepris à Loon-Plage pour couvrir 150 hectares. Cette zone va être préparée afin que les opérateurs d'entreposage puissent s'installer dans les plus brefs délais.

En termes de ratio, pour être traité un conteneur nécessiterait 1m² d'entrepôt logistique. Le port de Dunkerque entend passer de 200 000 à 400 000 evp avant la fin de l'année selon le maître d'ouvrage. En parallèle, les entrepôts commenceraient déjà à se développer, des installations récentes ont vu le jour tel que l'entreprise Taillieu Logistique Nord ; « un effet d'entraînement » serait attendu avec Cap 2020.

Concernant les financements du projet, le détail figure dans le dossier du maître d'ouvrage. Aujourd'hui, les recettes du port sont alimentées par les terrains loués aux entreprises et par les redevances payées par les navires qui y font escale. L'ensemble de ces recettes compose les capacités de financement du port. Au total, 70% des financements du projet seront payés par le port via un autofinancement, un recours à l'emprunt est également prévu. Pour les 30% restants, le port fait appel à des subventions de l'Etat, de la Région et de l'Europe (qui finance des grands projets dès qu'un port s'inscrit sur un corridor).

Sur la question des emplois locaux, Stéphane Raison souligne le fait qu'aujourd'hui 70% des entreprises installées à Dunkerque sont des entreprises à capitaux étrangers, « les premiers investisseurs sont des investisseurs belges ». Cependant, une majorité des emplois créés seraient à destination des Dunkerquois. A la différence du terminal méthanier le projet prévoit peu d'emplois dans les phases de construction mais de nombreux emplois locaux durant la phase d'exploitation.

Du point de vue de la valeur ajoutée, il souligne que la richesse suscitée par le projet permettrait d'alimenter financièrement les collectivités. L'installation du terminal méthanier aurait permis de mettre en place une bonne qualité de service aux habitants de Loon-Plage.

Concernant la présentation de l'option Atlantique et de sa variante Baltique, le maître d'ouvrage met en avant le choix qui est porté par la gouvernance du port : moins d'impacts environnementaux, moins coûteux et plus de facilités pour les opérateurs de terminaux. La solution Baltique reste néanmoins « réalisable » à l'avenir.

Jacques Archimbaud souligne ici que des participants se sont exprimés au cours du débat en faveur de l'option Baltique, c'est le cas des syndicats de dockers (CNTPA) comme cela en témoigne leur cahier d'acteur. Une infrastructure compatible conteneur/vrac permettrait de répondre à l'objectif de diversification des activités portuaires. Cette infrastructure répondrait également à la projection qui prévoit une augmentation de la taille des vraquiers dans les années à venir.

Pour François Soulet de Bruguière, « Baltique n'est pas abandonnée », l'option Atlantique n'exclut pas la réalisation de Baltique à plus long terme. Les capacités actuelles offrent une capacité de vrac de plusieurs centaines de milliers de tonnes. Comme l'aurait exprimé Arcelor Mittal, il n'y aurait pas de besoins de 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.

Sur les questions de formation, la réponse apportée par le port est que la chambre de commerce et le port travailleraient sur ces sujets : comment préparer les emplois futurs ?

Franck Gonsse exprime qu'à ce stade du débat public, le syndicat des dockers souhaite plaider pour une stratégie qui consisterait à réaliser la 1^{ère} phase du projet Atlantique et la 1^{ère} phase du projet Baltique.

Réaliser Atlantique dans sa totalité n'est pas acceptable, « rentrer de 2km dans les communes » constitue selon lui une erreur. La réalisation de la 1^{ère} phase d'Atlantique permettrait d'atteindre 1,8 millions voire 2 millions de conteneurs traités et doit impérativement s'accompagner d'un développement du report fluvial et du fret, avec notamment la réalisation du projet de Canal Seine Nord.

Puis, la réalisation de la 1^{ère} phase de la Baltique permettrait de ne pas mettre « tous nos œufs dans le même panier », et apporterait selon lui une réponse aux 10 000 emplois existants dans le secteur de la sidérurgie.

Il souligne à cet effet que des commandes de vraquiers de 500 000 tonnes seraient déjà en cours, s'ils ne passent par Dunkerque ils s'orienteront vers Rotterdam. Financièrement, le projet tel que proposé représenterait un coût de 717 millions d'euros, soit un « coût intermédiaire » entre les deux projets et seulement 28 millions de plus que la totalité du projet Atlantique.

Sous cet angle, le projet pourrait répondre également à la problématique de la sidérurgie. Ces deux projets doivent être portés au niveau du gouvernement, conclue-t-il.

Rappelant que le port de Dunkerque s'inscrit sur « un petit territoire » au nombre de professionnels portuaires relativement réduit, Stéphane Raison indique que ses professionnels sont engagés dans un dialogue constant (collectivités, entreprises portuaires, industries, MEDEF, etc.). Il salue la prise de parole de Franck Gonsse qui s'exprime favorable à la 1^{ère} phase du projet Atlantique. Concernant Baltique, il indique que la possibilité de sa réalisation est conservée pour l'avenir du port. Les acquisitions des terrains datent de 40 ans, il est temps selon lui que le port puisse se développer et faire évoluer le modèle industriel sur lequel il a prospéré jusqu'à alors. A cet égard il qualifie le site d'Arcelor Mittal d'« exceptionnel » et insiste sur la responsabilité commune à le faire perdurer.

Eric Meillez interroge le maître d'ouvrage sur le report fluvial. Une part de 10% est prévue pour la 1^{ère} phase du projet Atlantique en dehors du transbordement. Sur certains documents, ajoute-t-il, figure une connexion entre le canal de Bourbourg et le bassin Atlantique. Est-ce que les infrastructures existantes seront adaptées à ce surcroît de trafic ?

M. Lemaire, pilote maritime, met en avant au cours de son intervention la situation géographique de Dunkerque qui se situe à proximité de l'une des routes les plus fréquentées du Nord. Le chenal du port de Dunkerque « suffisamment profond » permettrait également le croisement des navires en toute sécurité.

La phase 1 du projet avec la réalisation d'un cercle d'évitage permettrait également de limiter les impacts sur les trafics existant. Les ports pouvant accueillir les plus grand navires « se comptent sur

les doigts d'une main » ajoute-t-il. Dunkerque serait le seul port à pouvoir les accueillir en toutes conditions de marée.

D'un point de vue des compétences, la station de pilotage accueille déjà régulièrement des navires d'une taille de 400m et s'entraîne à travers le simulateur de manœuvre. « Cap 2020 n'est pas un saut dans l'inconnu mais quelque chose de maîtrisé et une réalité », un port qui vit est un port qui est en « constante évolution » en dialogue avec sa ville, conclue-t-il.

Un citoyen de Gravelines fait part de son soutien au projet mais s'interroge sur le délai de réalisation du projet fixé à 2024, comment garantir cette échéance au vu des différentes procédures : expropriations, réglementations, appels d'offre et procédures administratives ?

L'intervenante suivante vient souligner le fait que l'emploi doit être attribué en priorité aux locaux et non aux étrangers comme lors du terminal méthanier. Alain Boonefaes, élu à la ville de Gravelines, rappelle lui aussi la mauvaise expérience du terminal méthanier avec le recours aux travailleurs détachés. Il s'interroge : comment l'apport de main d'œuvre étrangère sera régulé/inhibé ?

M. Verock habitant Grand-Fort-Philippe, interpelle le maître d'ouvrage sur le fait que le projet est présenté « comme si les constructions étaient déjà terminées ». Il s'interroge sur le dispositif d'alimentation électrique des navires à quai évoqué ; au vu de la puissance qui s'avèrerait selon lui nécessaire pour démarrer ce type de navires, il demande comment faire si plusieurs navires se trouvent à quai ? L'orientation de la politique énergétique de la France pour une fermeture des centrales est une position « encourageante » qu'il est nécessaire de prendre ici en compte.

Philippe Meens habitant de Saint-Omer souligne le fait que sur le projet n'est pas connu dans l'Audomarois. Il interroge le maître d'ouvrage sur les conséquences du trafic routier sur la départementale 300 qui relie cette région au terminal à conteneur « surtout en cas de bouchons sur l'A16, ce qui arrive fréquemment ».

Il demande que soit précisée l'affirmation du maître d'ouvrage qui consiste à mettre en avant le fait que les ambitions de croissance du projet sont compatibles avec les infrastructures existantes : ces projections considèrent-elles que les infrastructures nécessaires seront réalisées (doublement des autoroutes, modifications des écluses, des ponts, etc.) ?

Une autre question du public vient interroger l'existence d'un partenariat avec Eurotunnel sur le fret transmanche. Stéphane Raison indique à ce sujet que le port de Dunkerque entretient « des relations cordiales » avec Eurotunnel. Un partenariat historique avec la filiale Europorte permet de traiter et d'entretenir les voies ferrées du port depuis 10 ans (50 millions d'investissement au total 6 millions chaque année). Ils témoignent selon lui de la prise en compte de l'enjeu que représente le développement du fret.

Depuis quelques années, la voie ferrée qui relie Calais à Dunkerque a été électrifiée 100 millions d'euros pour améliorer le passage. Un partenariat pourra être envisagé à travers la possibilité de connecter le port de Dunkerque à Eurotunnel, de même avec le port de Calais.

Le trafic réalisé sur le canal grand gabarit est de 3 millions de tonnes tandis que les capacités du canal seraient de 12 millions de tonnes. Au niveau de l'écluse de Mardyck, Stéphane Raison se veut également rassurant, l'ensemble des péniches pour alimenter l'arrière pays seraient en mesure d'y

passer, sans contenir de coûts cachés. Des investissements et de l'entretien sur les ouvrages existants sont toutefois à prévoir. Le port investit chaque année 15 millions d'euros pour entretenir ses écluses, de même Voies Navigables de France (VNF) est chargé d'entretenir ses propres écluses comme celle des Fontinettes.

François Soulet de Bruguière souligne ici qu'au moment de rehaussement des ponts à 5m25 un débat a été engagé pour le relèvement des ponts à 7m, cet investissement coûteux (10 milliards d'euros) permettrait d'empiler 3 couches de conteneurs n'a selon lui pas lieu d'être tant qu'un certain volume n'est pas atteint.

Une question écrite vient interroger le maître d'ouvrage sur le nombre d'emplois détruits à travers la massification de l'importation de produits manufacturés. En réponse, Stéphane Raison se réfère à l'économie des 3 pays du Benelux pour lesquels la logistique et le transport représenteraient une énorme valeur ajoutée. En Belgique, la valeur ajoutée du secteur du transport et de l'entreposage représente 20 milliards d'euros. D'après son raisonnement, la difficulté réside dans le coût plus élevé des opérations de logistique en France et qui amèneraient les entreprises à passer par le Benelux. La logistique est un vecteur de développement conclue-t-il.

Concernant les emplois, il indique que lors de la 1^{ère} phase des travaux très peu d'emplois étrangers sont prévus, en dehors des opérations de dragage dont les entreprises sont exclusivement hollandaises et belges. Aujourd'hui, l'entreprise française Bouygues Travaux

Publics intervient dans les travaux du quai de Flandres. L'objectif du port est de localiser de l'emploi local afin de faire travailler les générations futures sur le territoire, « le secteur de la logistique et le secteur du conteneur est un secteur qui crée de l'emploi local, il ne va pas en détruire ».

Jacques Archimbaud rappelle que les cahiers d'acteurs de la commune de Gravelines et des représentants syndicaux insistent sur la nécessité de mettre en place un dispositif de suivi et de régulation sur la question de l'emploi.

Discussion sur les impacts locaux du projet

Impacts sur le trafic routier

En préambule, Jacques Archimbaud rappelle qu'un atelier dédié à la circulation a réuni l'ensemble des parties prenantes. Comment fait-on pour se déplacer dans le Dunkerquois, la question est posée d'une manière générale en dehors même du projet Cap 2020.

Une première intervention est venue pointer la nécessité d'entreprendre des travaux d'extension de l'autoroute A16 avant la réalisation du projet.

Jean-Claude Bouchery, élu à Gravelines en charge de l'environnement, souhaite souligner le fait que l'extension du port va entraîner les flux supplémentaires de nouveaux travailleurs. Ayant participé à un atelier PA2D dédié aux questions de déplacement (plan d'aménagement et de développement durable), il s'interroge sur l'absence du port Ouest dans les schémas de déplacements, seul le port

Est y figure : « pourquoi ne pas profiter de ce projet pour intégrer toutes ces problématiques de déplacements ? ».

En complément, une question écrite d'un membre du conseil de développement du port vient demander si le projet s'intègre au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ainsi qu'aux documents d'urbanisme en cours d'élaboration à la CUD.

Un citoyen interroge la possibilité de réaliser un enfouissement du réseau routier plutôt qu'un détournement du bassin afin d'anticiper de futures extensions qui seraient souhaitables. Du point de vue de la sécurité routière sur l'A16, il relève une détérioration de l'éclairage et du balisage. La précédente réponse du maître d'ouvrage à ce sujet lors d'un débat mobile a été que l'augmentation du trafic serait de seulement de 2%, mais à son goût le trafic routier est déjà largement « surdimensionné ». De son point de vue, sur la portion qui relie Calais à Gravelines il y aurait 12 fois plus de camions que sur les autres routes de France. Si on envisage le doublement du trafic, l'Etat doit prendre ses responsabilités sur l'autoroute afin qu'en écho au Canal Seine Nord il n'y ait pas d'autoroute appelé « Seine mort ».

Un représentant du PCF fait référence à la commission transport du Sénat qui aurait rendu public son verdict en 2016 et dont les conclusions estiment que le projet du grand port n'est pas utile s'il ne s'accorde pas avec les infrastructures nécessaires telle que celle du Canal Seine Nord. En réponse avec l'objectif d'augmenter la part de report modal, il demande : « pensez-vous que les camionneurs vont se laisser faire ? ».

Les transporteurs prennent la route car elle coûte moins cher. Pour supporter ce changement de comportement il est d'après lui impératif que l'Etat et la Région prennent les dispositions nécessaires.

Pierrick habitant du Dunkerquois souhaite revenir sur le trafic routier, notamment celui en provenance et à destination des ports Belges. Les flux de conteneurs sont, selon lui, amenés à croître partout, avec ou sans la réalisation de Cap 2020. La question à poser selon lui : est-ce qu'il faut que ces flux bénéficient aux ports belges ou au territoire ?

Jeremy Bogard gérant d'une société de transport à Loon-Plage demande au port si ce dernier est « prêt à écouter les transporteurs » pour les aider à trouver des solutions permettant d'avoir moins de camions sur les routes sans pour autant pénaliser l'emploi. Les camions aujourd'hui seraient moins polluants que les voitures, des études réalisées par des organismes agréés le démontrent selon lui. Ces aides seraient destinées aux chargeurs pour faire en sorte que le terminal puisse ouvrir sur des amplitudes plus grandes, pour éviter les pics de circulation.

A ce stade du débat Jacques Archimbaud demande si un représentant de l'Etat est présent dans la salle pour répondre aux différentes interpellations dont il assure la compétence. Stéphane Raison a souhaité rappeler que les services de l'Etat étaient présents la veille dans le cadre de l'atelier circulation. Rappelant les valeurs de neutralité et d'indépendance avec lesquelles agit la commission. Jacques Archimbaud répond qu'un engagement de présence avait été pris pour la réunion de ce jour.

Stéphane Raison, soutient l'idée que le PADD relève d'une démarche exemplaire et inédite. Le plan de déplacement est un nouvel atelier animé par Philippe Bertoneche qui en fait partie ; il lui semble évident qu'il faudra intégrer le port ouest.

Le Scot est en cours de révision indique-t-il, le port a fait sa propre contribution en partenariat la CCI et la CUD. Le plan local d'urbanisme et le SCOT sont travaillés depuis plusieurs années, au quotidien avec l'AGUR avec la volonté pour que la planification spatiale du port soit faite en commun.

Au sujet de la congestion routière, Erwan Lebris indique que malgré les efforts menés par le port un impact sur le réseau est effectivement à prévoir. Au total 800 poids lourds par jour et par sens sont prévus en 2035, mais tous n'iront pas sur la route, une partie ira vers l'agglomération dunkerquoise (entreprises locales et entreprises portuaires). Sur l'A16, l'Etat a indiqué au cours de l'atelier circulation qu'il y avait effectivement une situation actuelle qu'il fallait prendre en compte : congestions, et sentiments d'insécurité sont vécus par les usagers de l'A16. Ces chiffres permettent aux gestionnaires de réseaux de dire que l'axe n'est pas saturé, il est congestionné et « il peut accepter des volumes supplémentaires ». Au sujet de la sécurité routière, le constat a été qu'il était difficile de statuer sur les causes de l'accidentalité. Il a été établi que le trafic poids lourds était réparti sur l'ensemble de la journée, une déconnexion entre les pics de trafics en heures de pointe. Le trafic est « quasiment linéaire sur l'ensemble de la journée » car les transporteurs profitent des heures de pointe pour écouler le maximum de trafic.

Ce qui a été dit, indique Jacques Archimbaud, c'est que le trafic poids lourds s'établissait à environ un quart du trafic global

Une proportion moyenne autour d'un port, avec la particularité du transmanche qui capterait une partie importante de ces flux de poids lourds. Des interrogations subsistent sur les effets du Brexit. Le trafic d'automobile est quant à lui principalement lié à l'étalement urbain et à l'éloignement des populations de leur lieu de travail. Comment faire pour limiter le nombre de poids lourds ? Comment réguler le trafic de façon à ce que des gens empruntent des transports en commun ? Plusieurs solutions ont été évoqués : la réduction de vitesse, l'installation de feu rouge, le développement des transports collectifs ... In fine ce qui en ressort, c'est la volonté de s'attaquer à un problème auquel va de toute façon être confrontée l'agglomération ; avec ou sans la réalisation du projet Cap 2020. Il est question de partenariat sur ces sujets conclue-t-il.

Qualité de l'air et bruit

Pour Nicolas Fournier de l'association ADELFA, il s'agit d'un projet datant du 20^{ème}. La question centrale n'est pas selon lui de savoir si on va atteindre les 2 millions de conteneurs à Dunkerque mais plutôt s'il sera possible de limiter l'augmentation des températures à 2,5 degrés.

L'augmentation du trafic routier est l'élément préoccupant de ce projet. En tant que membre d'ATMO, il souligne que la pollution qui provient des transports routiers est très importante, la situation est inquiétante. En écho au cahier d'acteur du Groupe Environnement Santé (GES), les impacts sur la santé de cette pollution seraient préoccupants. Il faut selon lui créer un axe de ferroutage structurant qui longerait l'A16 sinon, « on aura du mal à écouler les conteneurs dans l'hinterland ».

Ayant assisté à l'atelier route et circulation, il se dit peu convaincu par la capacité des routes à absorber le flux supplémentaire de conteneur sans augmenter la pollution aux particules fines, les émissions de poussières, de bruit, les nuisances nocturnes...

Un citoyen demande si des procédures seront mises en place (cahier des charges) auprès des entreprises pour assurer un « respect paysager » des futurs entrepôts, et ce afin qu'ils puissent s'intégrer correctement au paysage et qu'ils ne soient pas que des « murs ».

M.Flamant, membre du Collectif Poussières Gravelines et de l'ADELFA, demande si un agrandissement du quai à pondéreux est prévu. Est-ce qu'une étude sur les impacts en matière de santé de cette poussière (PM10) est prévue ?

Une question écrite vient quant à elle questionner les chiffres de circulation routière édictés par le maître d'ouvrage, 800 poids lourds par jour et par sens ont été annoncés au cours de la réunion alors que le dossier du maître d'ouvrage mentionne lui 1 100 poids lourds : « ce n'est pas sérieux de jouer avec les chiffres ».

Erwan Lebris répond que 1 400 véhicules supplémentaires par jour et par sens sont prévus. Sans Cap 2020 les terminaux actuels atteindraient 600 véhicules supplémentaires par jour et par sens, soit 800 poids lourds de différence.

Pour Stéphane Raison, lors de la dernière conférence sur le climat l'une des mesures a semblé fondamentale au port ; un accord aurait été signé avec 30 pays pour faire en sorte que les dispositions concourant à la réduction de la pollution maritime soient accélérées. Le port de Dunkerque a toujours voulu être en pointe sur les questions environnementales, indique-t-il. Une station au gaz naturel liquéfié sera livrée en 2018 pour faire en sorte que les camions puissent être alimentés en GNL.

La « décarbonation » du plan de transport passerait par l'excellence du plan de report modal mis en place. Sans massification, il apparaît difficile de mettre en place un report multi-modal compétitif. Rappelant que Dunkerque est le 1^{er} port multi-modal français, il indique que des efforts sont constamment entrepris pour améliorer sa performance.

Pascal D. indique par écrit que l'espérance de vie est inférieure de 6 années dans la région en raison de la qualité de l'air. 1 navire équivaut à 500 000 voitures: comment garantir qu'avec ce projet il n'y ait pas d'impacts sur la qualité de l'air ?

« La révolution environnementale ne s'est pas faite en 1 jour » indique Stéphane Raison. Une réglementation s'applique en mer du Nord de la côte du Cotentin jusqu'en Baltique, au sein de la zone CECA à laquelle appartient Dunkerque les navires ne peuvent plus utiliser du fioul lourd mais doivent utiliser des carburants propres. « Ce n'est pas suffisant », c'est pourquoi le port aurait été précurseur dans le soutien au gaz naturel liquéfié pour les navires. Le sujet de la pollution marine sera traité comme tous les autres, indique-t-il.

Une question par écrit insiste sur la nécessité de construire un mur antibruit le long de la nationale 316. En écho à de précédentes interventions, Stéphane Raison fait remarquer qu'il existe effectivement des nuisances temporaires liées aux modalités de réalisation du quai actuel, et

notamment à l'usage de « marteau pilon ». Concernant la construction d'un mur anti-bruit, il indique que le sujet sera approfondi, à travers des études d'impacts, dans le cas où la décision à l'issue de débat public serait de poursuivre le projet. Si ces études concluent à la nécessité de réaliser la protection acoustique pour la commune de Loon-Plage, le port les réalisera, sans quoi, il ne disposera pas des autorisations nécessaires pour réaliser le projet.

En matière de protection, une ceinture verte pourra également être réalisée. L'accompagnement d'une protection ad hoc pourra également être envisagé, indique le maître d'ouvrage. En réponse à une autre question écrite Stéphane Raison précise que tous les coûts sont inclus dans le budget du projet « il n'y a pas de coûts cachés », l'aménagement sera estimé dans sa totalité.

De nouveau concernant les nuisances sonores, un intervenant de la salle fait part de ses préoccupations au vu de la durée des travaux (1 an) pour la construction du quai de Flandres actuel, auquel les deux phases du projet Cap 2020 viendraient s'ajouter par la suite. Ces nuisances seraient d'autant plus problématiques en été et viendraient contraindre la fréquentation des jardins.

Erwan Lebris répond que la durée totale du chantier est effectivement d'un an. La phase qui fait beaucoup de bruit devrait être terminée fin février, par la suite les impacts sonores devraient être limités.

Un intervenant demande si le QPO va augmenter ses capacités. Et par conséquent les poussières émises vont s'augmenter également ?

Stéphane Raison souhaite rappeler que le projet présenté à ce jour est un projet conteneur qui n'est pas générateur de poussières. Concernant la pollution lumineuse, il indique que plus le terminal à conteneur aura une amplitude horaire importante, plus il sera illuminé. Effectivement le terminal est aujourd'hui visible « de loin » depuis le site des huttes, depuis la RD11 et depuis l'autoroute. Pour la problématique spécifique à la commune de Loon-Plage qui sera proche du bassin, des dispositions seraient inscrites au Plan local d'urbanisme ainsi que dans le cadre de la convention entre la CUD et le port de Dunkerque ; depuis 25 ans cette convention permettrait d'organiser des plantations sur le domaine portuaire. L'objectif est de réaliser une ceinture verte pour limiter l'impact lumière. Concernant le QPO, en réponse à la problématique des poussières le port construirait des buttes pour limiter leur envol.

Par ailleurs, l'opérateur Sea Block prendrait différentes mesures parmi lesquelles des opérations d'arrosage, l'installation est « classée », à cet effet elle ferait partie des installations contrôlées.

Sécurité

La politique mise en avant par le maître d'ouvrage consisterait à contenir les cercles de danger au sein des périmètres des installations (ex : Dunkerque LNG et BASF).

Une question écrite interroge le contenu des conteneurs : peuvent-ils contenir des matières dangereuses ? Oui, répond Stéphane Raison, entre 7 et 12% des conteneurs traités peuvent être concernés. Les collectivités et l'Etat ont des plans sur le transport des matières dangereuses. Sur

chaque navire le port posséderait des « manifestes » qui précisent la matière embarquée, sa typologie et sa destination.

Patrick Geerardyn souhaite revenir sur les questions de pollution de leur impact sur la santé, sujet soulevé à plusieurs reprises par des interventions dans la salle. Le MEDEF fait partie du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (S3PI) lequel a réalisé une étude sur l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique dans le Dunkerquois, il propose ainsi que cette étude soit reprise, actualisée au projet puis discutée au sein du S3PI.

Une question par écrit évoque l'éventualité d'un accident nucléaire. Pour François Soulet de Bruguière le projet ne prévoit pas d'impacts particuliers sur la centrale. Par ailleurs dans le cadre du projet, le port aurait essayé d'améliorer le maillage des routes.

Impact accès à la mer

Alexandre Siéja, Président de l'Association des pêcheurs en bord de mer : leur activité a été rendue possible par la signature d'une convention signée avec le GPMD et la ville de Gravelines. Cette convention restera-t-elle effective malgré l'agrandissement du port, demandent les adhérents ? Quelles zones seront concernées par des compensations ?

Un citoyen de Loon-Plage s'interroge sur l'accès à la digue du Braeck : est-ce qu'il sera toujours possible d'y accéder en voiture ?

Stéphane, commerçant en articles de pêche sur le dunkerquois : une promesse a été formulée par le port pour procéder au nettoyage du bassin minéralier pour que les pêcheurs puissent pêcher dans de bonnes conditions, « à chaque fois qu'une usine s'implante les accès se ferment ».

A cet effet la préfecture serait encline à rencontrer les pêcheurs pour discuter d'un accès à la jetée du Clipon et à la jetée de Dyck. Concernant la pollution, il ne comprend pas que les employés tout comme les pêcheurs « doivent faire le tour » pour rejoindre l'ouest du domaine portuaire. Le pont de l'écluse Charles De Gaulle est à réparer pour un montant de 4 millions d'euros, il y a autant de pêcheurs que de promeneurs qui passeraient par ce pont.

Stéphane Raison indique que des tests sont en cours dans le bassin du minéralier, les opérateurs de dragage y travailleraient. Le « projet ne change rien à l'accès à la digue du Braeck », il peut même l'améliorer indique le maître d'ouvrage par l'apport de sable supplémentaire sur la plage et permettre de reconstituer le trait de côte. Le débat public aura permis d'apprendre que « la population s'est petit à petit coupée de son port ». Depuis 2001, les attentats et la mise en place du code ISPC ont entraîné la construction de clôtures et de fermetures pour davantage protéger les sites.

A l'initiative des deux présidents du GPMD, un projet de port center a vu le jour en même temps que le débat public. Ce lieu aurait pour objet de présenter, d'expliquer, de connaître le port, ses activités et d'organiser des visites du port. Ce projet permettrait au gens d'avoir de nouveau accès aux terminaux et au port ; de créer des vocations. L'émergence de ce projet a été un « marqueur du débat public et de cette expression des citoyens ». Au-delà du dossier du maître d'ouvrage, le port

souhaite raconter l'histoire du port au quotidien et de mettre en avant ses impacts positifs. Cet outil permettrait également d'emmener la population pour les projets du port, car les projets se seront appropriés par tout le monde.

Une question écrite s'adresse à la CPDP : des services hospitaliers ont-ils été rencontrés pour évoquer les maladies liées à la pollution ?

Une interpellation écrite fait quant à elle part du fait que la question du bruit est fortement liée au vent. La question qui découle ici est comment peut-on envisager des dispositifs de suivi sur l'ensemble de ces sujets d'impacts avec les acteurs concernés.

Impact sur l'organisation de l'espace

« Les gens ont l'impression d'être enclavés ». Comment faire respirer le territoire?

Le port a mis en place une démarche de convention multi thèmes, pluriannuelle qui lui permettrait de tous les travailler.

Le « port partenaire » est l'un des 4 axes stratégiques du port, le port est partenaire d'une multitude de structures (associations, collectivités...): « il faut qu'on arrive à construire cet élément de monitoring et on va le construire avec le territoire, par ce qu'on est partenaire du territoire ».

Jacques Archimbaud souligne le fait qu'à Fos-sur-Mer il est question de concertation en continu.

Stéphane Raison indique qu'il n'a pas de réponse : le débat public sur une durée d'un an a permis d'expliquer, de clarifier un certain nombre de choses.

Il ajoute néanmoins qu'en 2018, le port va réaliser son nouveau projet stratégique (2019 – 2023), les éléments du débat public seront des matériaux pour réaliser ce projet. « On essaiera de voir quelles sont les meilleures solutions ». « On a beaucoup à apprendre des autres ports à travers le monde » conclue-t-il.

Jacques Archimbaud clôture cette réunion publique en remerciant le public pour la qualité des questions posées.