



Compte rendu de la réunion publique De Grande-Synthe mardi 17 octobre

130 participants

En quelques mots, **Jacques Archimbaud** a remercié les participants et présenté le déroulé de la soirée : la première partie sera consacrée aux enjeux globaux qui entourent le projet ; la seconde partie sera quant à elle dédiée à ses impacts locaux.

Comme le veut la tradition, **Damien Carême**, Maire de Grande-Synthe et Vice-président de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a prononcé une allocution de bienvenue. La ville de Grande-Synthe avait déjà accueilli une réunion lors du précédent débat public sur le projet de terminal méthanier 10 ans auparavant. Il y a 60 ans, la ville avait déjà contribué à l'essor de l'agglomération en accueillant le quai minéralier pour « Usinor ». Depuis, les habitants ont été coupés de l'accès à la mer ; « un sacrifice » selon **Damien Carême**. Le modèle de développement sur lequel repose le projet l'interroge : les emplois, les loisirs et les questions sanitaires.

Après avoir présenté la commission, les objectifs et le fonctionnement du débat public, **Dominique Simon**, membre de la Commission particulière du débat public (CPDP), en a rappelé les valeurs : neutralité, indépendance, argumentation, transparence et égalité de traitement. « Nous sommes ni pour ni contre le projet, en revanche nous sommes pour le débat », la mission de la commission est d'informer le public, de lui donner les moyens d'exprimer ses questions et ses points de vues afin d'éclairer le maître d'ouvrage dans sa décision. Puis le calendrier et les modalités du débat public ont été présentés à la salle.

Présentation du projet

Stéphane Raison, président du directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), entouré de **François Soulet de Brugière**, Président du conseil de surveillance, et d'**Erwan Lebris**, directeur de l'aménagement et de l'environnement au GPMD, a présenté le projet après la diffusion [de la vidéo de présentation du projet](#).

Stéphane Raison a rappelé les trois missions du port depuis son changement de statut entré en vigueur en 2008, ainsi que le fonctionnement sur lequel il s'appuie pour élaborer les orientations stratégiques.

Au cours de sa présentation, **Stéphane Raison** met en avant le fait que les activités portuaires s'appuieraient sur 4 pieds : le conteneur, le roulier, le vrac liquide, le vrac solide. Or le port de Dunkerque connaîtrait un déséquilibre entre ces différentes filières. L'objectif du projet CAP2020 est d'arriver à un développement homogène et équilibré en lien avec les autres activités du port indique-t-il.

Le développement de la filière du conteneur s'inscrit selon lui dans la stratégie nationale portuaire, à travers trois axes : la logistique, l'industrie, l'aménagement. Le port travaille à partir d'un plan quinquennal, le projet stratégique 2014-2018, lui permettant de mettre en étude « un ouvrage essentiel pour Arcelor » : le prolongement du quai à pondéreux. La mise aux normes du port Ouest, avec l'agrandissement du cercle d'évitage et du terminal transmanche font également partie de ce plan. La dernière étape consiste à améliorer la capacité d'accueil du quai de Flandres, précise **Stéphane Raison**.

Pour justifier le projet, **Stéphane Raison** explique que le trafic de conteneurs sur le range serait appelé à doubler d'ici 2035, et que cette filière serait fortement créatrice de valeur ajoutée : 1 million de conteneurs supplémentaires permettrait ainsi de créer 10 000 emplois. Pour finir, le conteneur se présenterait comme une alternative au trafic routier. Le port de Dunkerque est le 1^{er} port multimodal en France. Il rajoute qu'1,5 million de conteneurs à destination du Nord de la France passent par les Ports d'Anvers et de Rotterdam, et demande : pourquoi pas par Dunkerque ? Il donne les arguments suivant :

« Nous avons le meilleur tirant d'eau, 2^{ème} port après Rotterdam. Nous sommes très prêts du rail, 600 bateaux passent devant nos côtes. Nous avons la possibilité de desservir des bassins de consommation. Nous sommes sur un corridor, nous avons une réserve foncière. Des accès autoroutiers. Une mise en synergie avec Norlink Ports »

Plusieurs objectifs du projet sont rappelés par le **maître d'ouvrage** « renforcer la position de Dunkerque sur la Rangée Nord », « capter 2,5 millions de conteneurs dont une part de transbordement (conteneurs qui repartent vers les autres ports) », « participer au développement économique régional », « réduire l'impact environnemental ».

Jacques Archimbaud reprend la parole pour lancer les échanges avec la salle. Au préalable, il indique que [la journée préparatoire au débat public](#) organisée en septembre a permis d'identifier les enjeux du débat. La réunion publique d'ouverture du 28 septembre 2017 et le 1^{er} focus groupe consacré aux acteurs portuaires ont également permis de poser les premières questions. La série de débats mobiles du 12 au 15 octobre 2017 a permis de diffuser les documents, d'engager la discussion avec le public. Des avis et questions ont été collectés pour recueillir l'avis des citoyens.

Discussion générale

Deux nuages de mots sont présentés au public, l'un avec les enjeux globaux du projet, l'autre avec les enjeux liés aux impacts locaux du projet. « L'emploi : « c'est combien, c'est pour qui ? » ; « Quelle place pour l'avenir de l'industrie, le vrac. » ; « Et comment cela renforce la puissance du territoire, sa compétitivité ? » ; « Cohérence et coopération des ports » ; « Comment va-t-on mettre les conteneurs sur les trains et les bateaux ? » ; « Quelles innovations, comment se projeter dans les années à venir ? » ; « Quelle est la place du tourisme ? » etc.

Jacques Archimbaud rappelle les règles de l'échange, les prises de paroles du public sont de 3 minutes, il en va de même pour les réponses du maître d'ouvrage. Le public a également la possibilité d'adresser sa question par écrit.

Les impacts généraux

Une intervention est venue souligner le fait que le débat portait sur deux projets alors que le choix était confirmé en faveur du projet le moins cher : Atlantique. « On sait déjà qu'on est train de faire les préparatifs sur les travaux ». Ce projet est connu du public depuis plus de 50 ans ajoute-il.

Concernant le report modal du projet, **plusieurs interventions** soulignent leurs inquiétudes, « l'A16 est déjà saturée ». Le Canal Seine Nord suscite l'inquiétude d'un **citoyen**, le port du Havre serait aussi concerné. Cette même personne s'interroge sur les investissements prévus pour le canal, « ils sont nombreux et nécessaires », le relèvement des ponts, les écluses, etc. « Si ces travaux ne sont pas effectués, on ne pourra pas faire passer les péniches » ajoute-t-il. À ce même sujet, il s'interroge sur les lobbys de camions, comment le port entend les convaincre pour que les conteneurs soient mis sur la voie d'eau ?

De **nombreuses interventions** viennent interroger le modèle de développement que sous-tend le projet du port : passer d'un trafic de 400 000 équivalent-vingt-pieds (EVP) à 2,5 millions d'EVP est-il réalisable lorsque l'on sait que « la terre chauffe » et qu'il faudrait revoir toute notre façon de consommer et d'échanger ? » Interroge un **habitant**.

Stéphane Raison apporte en réponse le fait que le port a prévu de passer de 400 000 EVP à 1,9 millions d'EVP destinés à l'hinterland. Sur les 2,5 millions de conteneur qu'ambitionne de traiter le port de Dunkerque, une partie du trafic serait dédiée au transbordement. A terme, l'activité conteneur serait amenée à se reporter vers Dunkerque, puisque l'ensemble des ports de la région ne seront plus en capacité d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs en circulation.

La problématique ne serait pas selon lui celle de la mondialisation mais découlerait du fait que la France serait alimentée par un système de transport qui ne passe pas par les ports français. Le premier objectif serait de récupérer ce trafic, de capter 2,5% du trafic de la Rangée Nord « ce qui est faible » précise-t-il.

Au sujet de la pollution, **Stéphane Raison** indique que les transporteurs s'inscrivent dans une démarche de réduction et développeraient des solutions de plus en plus respectueuses de l'environnement. Le port espère ici que les grandes compagnies maritimes pourront prochainement avoir recours au gaz naturel liquéfié (GNL) et ainsi limiter les émissions dans l'atmosphère.

Le **maître d'ouvrage** ajoute que le projet est aussi un moyen pour se défendre face la montée de la mer, sur les 20 millions de m² de sable extraits, 10 millions vont être utilisés pour protéger le littoral et les populations.

En réponse à l'interpellation sur l'avancée du Canal Seine Nord, **Stéphane Raison** indique avoir rencontré la ministre en charge ce dossier le matin même. Une solution aurait été trouvée et un travail serait en cours pour trouver une structure juridique adaptée à l'échelle régionale.

Pour **le port de Dunkerque** « le canal est un plus au projet », mais ses atouts seraient surtout à faire valoir pour la filière vrac (les céréales, le sucre et les matériaux de construction) à destination de la région parisienne. Le relèvement des ponts pour un coût de 1 à 2 milliards d'euros ne serait pas nécessaire, en l'état, le canal permettrait de faire passer « 2 couches de conteneurs » ce qui semblerait adapté à l'ambition du projet Cap 2020. Les sillons du fret ferroviaires sont également suffisants pour atteindre l'Est, l'Oise et la totalité des Hauts-de-France ajoute-t-il.

Laurent Faucon est citoyen, écologiste et membre d'associations, il interpelle la salle sur l'opportunité même du projet. Il rappelle que sur 100 débats menés par la commission nationale du débat public depuis son existence, un tiers des projets ont été annulés, un tiers ont été fortement modifiés et un tiers ont été modifiés à la marge. Il interroge le maître d'ouvrage sur la nature de l'investissement, 400 millions d'euros d'argent public « d'où vient-il exactement ? ». Cette donnée constitue selon lui un argument de taille pour soutenir la légitimité du public à peser sur la décision.

L'emploi est pour lui une véritable nécessité pour le territoire, mais l'objectif de 16 000 emplois annoncés l'interroge sur leur qualité. « Avec des centaines de millions, on pourrait créer des emplois durables et non délocalisables » ajoute-t-il.

Son intervention porte ensuite sur le modèle de développement sur lequel repose ce projet. Ce dernier vise à augmenter les échanges alors que « nous sommes en dette écologique ». Il se réfère « aux dangers » des accords du TAFTA et du CETA. En tant que citoyen, il s'interroge plus particulièrement sur « la quantité et la provenance de ces produits, et à leurs normes environnementales et sociales ». « Est-ce que ces importations ne sont pas en contradiction avec la nécessité de relocaliser l'économie, de développer les circuits courts et d'investir dans l'innovation, deux domaines nécessaires pour entrer dans la transition ? »

Il poursuit son raisonnement en interrogeant la stratégie d'investissement du projet ; sur la base des quais et des infrastructures existant les projections prévoyaient d'atteindre 600 000 EVP, or le port n'atteint aujourd'hui que 350 000 EVP par an. Finalement, il demande « est-ce que le fait de créer des quais, de créer des darses permettra d'amorcer la pompe à conteneurs ? » Il demande des explications : pourquoi malgré les infrastructures existantes les opérateurs ne viennent pas à Dunkerque.

Pour **François Soulet de Brugière**, les questionnements ici dépassent le cadre du port et se réfèrent à des logiques macro-économiques : « historiquement, la richesse a toujours été créée par l'échange, il y n'a pas de raisons que ça ne continue pas ». Il se veut rassurant au sujet des impacts négatifs de la filière conteneur « le monde change très vite en matière de logistique », les techniques émergentes permettraient de travailler avec des ratios de propreté inédits ajoute-t-il. « Les nouveaux systèmes vont permettre de diminuer la pollution des moyens de transport » : il cite l'exemple des camions aux normes Euro 6, norme qui permettrait de diviser par 20 la pollution par rapport à la précédente Euro 3. Les ratios « insoutenables » deviendraient alors « acceptables ». Il rajoute que « les révolutions de l'électrique, de l'hydrogène ou du gaz naturel liquéfié dont des prototypes sont en cours, sont à prendre en compte ». Concernant la relocalisation de l'économie, il évoque un paradoxe : on souhaite relocaliser les entreprises

mais « pas trop près de chez nous ». Il met en avant le fait que Cap 2020 permettrait de réaliser des centaines d'hectares pour l'installation de zones logistiques et industrielles, « ces installations présentent des contraintes, le port essaye de les minimiser » ajoute-il. Le port de Dunkerque serait le port le plus en avancé au niveau de la protection environnementale conclue-t-il sur ce sujet.

S'adressant à Damien Carême, il indique que l'accès à mer a pu être un souci sur le territoire mais que le projet CAP2020 ne contraint pas plus l'accès à la mer.

Jacques Archimbaud résume le propos ainsi : « avec les évolutions technologiques on va pouvoir transporter plus de matériaux avec des impacts écologiques plus faibles », puis demande « a-t-on les moyens de mesurer cela ? »

En réponse, **Stéphane Raison** indique que le port de Dunkerque a été en 2010 le premier à produire un Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN). Un écobilan a permis d'établir le fait que plus de biodiversité sera créée par rapport à ce qui a été détruit en aménageant. Ce schéma est suivi tous les 2 ans à l'occasion d'inventaires et lors des ateliers du développement durable organisés 4 à 5 fois par an, ajoute-t-il.

En matière d'outils, il évoque le fait que le port aura l'année prochaine la possibilité d'utiliser le gaz naturel liquéfié suite à la signature d'une convention avec le terminal méthanier. Ce branchement pourra alimenter les navires, les barges et les camions avec la construction d'une station d'avitaillement en 2019, il ajoute : « on se donne des outils pour être le moins impactant possible ». Puis, il met en avant le « Cold ironing ». Il permettrait d'équiper le quai de Flandre d'un branchement à quai, les navires émettront moins de polluants lors de leurs escales.

Le **maître d'ouvrage** indique que cette installation représente un investissement conséquent, environ 1,3 millions d'euros pour réduire la pollution.

Concernant les infrastructures, le maître d'ouvrage indique que le problème de Dunkerque est que l'investissement a été trop tardif. L'investissement des années 2000 s'est fait à contre-cycle, ne proposant qu'un seul poste à quai. « On court après l'infrastructure ». La première étape serait l'allongement du quai de Flandre, la deuxième sera la création d'un nouveau terminal à conteneur. « Sans deux postes à quai et les infrastructures, on serait dans l'incapacité d'accueillir les grandes compagnies mondiales » ajoute-t-il.

Depuis 2010 avec l'exploitation par CMA CGM, le port serait passé de 200 000 EVP par an et il « espère atteindre à la fin de l'année les 400 000 EVP ».

Stéphane Raison répond ici que le projet est séquencé, « il y a plusieurs temps de réussite dans le projet ». Le premier est que le terminal fonctionne, l'argent public va être investi « si et si seulement on est sûr que ça réussisse ». En réponse aux interpellations sur la transition énergétique, il indique que l'objet du port est le développement portuaire et industriel. Le port souhaite aller chercher le maximum d'entreprises dans la perspective de « localisation ou de la relocalisation ». L'objectif du port, « sa marque de fabrique » indique Stéphane Raison est l'écologie industrielle. Le port entend considérer l'ensemble de ces installations logistiques et industrielles pour qu'elles créent de la valeur, qu'elles soient durables et résilientes au long terme.

Une **habitante de Loon-Plage** originaire d'Angleterre prend la parole soulignant l'absence d'accès à la plage depuis sa commune. L'accès à la plage de Malo serait compliqué par bus.

Elle s'exprime aussi sur la question de l'emploi. Le port annonce la création de 16 000 emplois mais si le chômage continue d'augmenter, cela semble insuffisant estime-t-elle. « Est-ce que le port peut nous préparer à ces emplois » demande-t-elle, on souhaite apprendre et travailler.

En se référant au taux de chômage représentant 24% sur la commune de Grande-Synthe, **François Soulet de Brugière** postule que « 10 000 emplois c'est beaucoup ». Les emplois seront répartis sur l'ensemble de la région Hauts-de-France, cela doit faire baisser le chômage, « on va dans le sens que vous souhaitez ».

La formation constituerait également un sujet important : « à cet effet les instituts et les universités de la région sont capables de répondre à ces besoins » ajoute-t-il. Des formations économiques, maritimes, informatiques...

Jacques Archimbaud demande ici s'il ne serait pas intéressant de réunir autour d'une même table l'ensemble des acteurs concernés pour étudier les conditions nécessaires à l'organisation de formations.

« C'est une excellente idée » répond le **maître d'ouvrage**. Une réunion à la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) initiée par Patrice Vergriete, son président et maire de Dunkerque, ses Vices-présidents, les chefs d'établissement et le recteur a déjà été organisée. Son but était de présenter le projet et d'identifier « les filières demandées ».

« La formation est un sujet fondamental », le projet sera accompagné par un volet formation. « Des partenariats » avec la Chambre de commerce et d'industrie (CCI), l'Université Littoral Côte d'Opale (ULCO) permettent d'appréhender ce projet ajoute-t-il. « L'échéance du projet fait que nous avons le temps de nous y préparer, on ne doit pas se retrouver avec « un syndrome terminal méthanier où les emplois viendraient d'ailleurs ». Il rappelle cependant que le port est un établissement public spécialisé qui s'associe avec « ceux qui savent faire ».

S'agissant du contexte, **François Soulet de Brugière** rappelle que le Président de la République a annoncé une grande réforme de la formation.

Franck Gonsse intervient sur la question de l'emploi. Son premier propos porte sur les choix du projet : ils ne doivent pas selon lui être mis en opposition. Le choix du maître d'ouvrage porte sur Atlantique, projet dédié au conteneur alors que Baltique répond à la problématique « conteneur » et « sidérurgie ». L'emploi s'est développé à partir de la vocation industrialo-portuaire. « Est-ce une sanction d'avoir eu Arcelor Mittal qui aujourd'hui génère plus la moitié des emplois Dunkerquois ? » demande-t-il. Il invite à « la prise de conscience », avant les loisirs, pensons à « notre travail, nos emplois, 24% de chômage c'est dramatique ».

En référence à l'intervention du maire de Grande-Synthe sur l'accès à la mer il affirme « on est tous amoureux de notre plage, de notre littoral ».

Du point de vue de la concurrence entre les ports au niveau national, il exprime : « je n'ai pas envie qu'on dise Dunkerque ce n'est plus votre tour » en référant au projet port 2000 du Havre et de Fos 2XL 3XL à Marseille. « Notre tour serait passé », or le port a pris un temps long pour réaliser son projet stratégique, ajoute t-il. Selon lui, Stéphane Raison aurait l'opportunité de porter ce projet au plus haut du gouvernement.

Il faudrait aller chercher le maximum d'emplois, sauvegarder les emplois existants et développer le déchargement de matières premières. « La Baltique » offrirait selon lui la possibilité de tracer une bande transporteuse respectueuse de l'environnement au niveau des poussières.

La moitié des emplois est générée par la zone industrialo-portuaire. Il ne faut pas que les 16000 emplois viennent se substituer aux emplois que l'on risque de perdre si on ne répondrait pas à la partie industrialo-portuaire qui doit continuer.

Pour **Jacques Archimbaud**, la question posée ici reprend une question essentielle de ce débat : « Industrie/conteneurs est-ce que l'un joue contre l'autre ? Est-ce que l'on ne compromet pas l'avenir industriel en jouant sur ce qui pourrait apparaître comme du tout conteneur ? »

Selon **Stéphane Raison**, le conteneur est une « industrie fortement capitaliste ». Il n'y aurait pas d'opposition entre l'industrie lourde et le conteneur. Le port travaillerait intensément depuis 2-3 ans sur les économies d'échelle pour améliorer la performance.

Un autre axe de travail considéré par le port, est la performance de l'usine du point de vue de ses impacts environnementaux, l'usine est quasiment le premier émetteur en France.

Le **maître d'ouvrage** affirme rechercher des clés pour additionner les projets et non pas les soustraire avec l'objectif de créer de la valeur. « Les entreprises durent très longtemps si elles sont liées les unes aux autres », il faut pour cela que les déchets des uns soient utiles à la production des autres.

Il y a une question importante sur les conteneurs d'Arcelor qui ne passent pas aujourd'hui par Dunkerque pour des questions de coûts, de dessertes et de performance.

Une **habitante de Grande-Synthe** prend la parole sur ce qu'elle désigne comme étant « une question de justice ». Dans les années 1960, les personnes rêvaient d'un monde où les pays riches ne polluent plus les pays pauvres. Or avec les porte-conteneurs, les navires polluent et les eaux montent. Les pays pauvres n'auront pas les moyens de protéger leurs digues : comment vont faire les gens demande-t-elle ?

Ces interrogations concernent également les conditions de vie et de travail par rapport aux marchandises transportées dans ces conteneurs, quelles sont-elles ? Il est question de prendre des parts de marchés à Anvers et au Havre, eux vont souffrir de chômage en déduit-elle. Il y a un grand gâteau, la richesse, le but, est-ce d'en prendre le plus possible et tant pis pour les autres ?

Où « peut-on partager de manière plus équitable » ? On parle de relocaliser les emplois, ne pourrait-on pas utiliser les hectares pour faire autre chose comme du maraîchage. Il y a peut être d'autres manières de créer de l'emploi conclut-elle.

Une autre question porte ensuite sur la circulation des ferrys : Est-ce que le projet aura un impact ?

Avant de donner la parole au maître d'ouvrage **Jacques Archimbaud** reformule les questions posées, elles concernent aussi l'impact environnemental de l'ensemble de la chaîne maritime, le contenu des conteneurs, la concurrence entre les ports, notamment avec le Havre.

Selon **François Soulet de Brugière**, « oui il faut partager » mais si on rapatrie les emplois d'Asie, ce sont les chinois qui vont perdre leur emploi pour que nous on en gagne. « On part du principe que plus on échange plus on devient riche ». En France, 30% de l'activité productrice de richesse proviendrait de l'export, peut-on exporter et refuser l'importation, ajoute-t-il ?

Le contenu des conteneurs est divers, 90% des marchandises en circulation sont concernés : chaussures, lampes, vêtements. « Comment contrôler les produits, c'est un autre débat qui va au-delà du port ». Les marchandises sont transportées par conteneur car il s'agirait du moyen le plus simple, le moins coûteux et le plus sûr selon le maître d'ouvrage.

Concernant le bilan de la filière environnementale, **Stéphane Raison** indique que le transport maritime connaît un durcissement des normes voulu par l'organisation maritime internationale. Cette organisation a placé des contraintes pour l'émission des taux de soufre, cette réglementation est en train de s'étendre partout dans le monde.

Au sujet des ferrys, le projet est conçu pour que les porte-conteneurs puissent passer en même temps. Un second cercle d'évitage est prévu à la fin du projet atlantique. Le métier du port est justement d'éviter les conflits entre les navires entrants et sortants pour limiter les temps de passage.

Damien Carême reprend la parole concernant l'emploi. Ce sujet le « préoccupe au plus haut point, mais pas n'importe quel emploi », des promesses sans suites données ont déjà été faites par le passé souligne-t-il. Le projet repose sur des chiffres des prospectives à 2035 pour atteindre 2,5 millions EVP, cela le laisse « dubitatif ».

«Lutter contre le changement climatique ce n'est pas uniquement en matière de transport, cela remet en cause tout un modèle de développement» poursuit il. Cela intègre, le mode de production, le mode de consommation et les lieux de consommation. La population va s'accroître dans certaines régions du monde notamment en Afrique, l'ensemble du modèle doit être interrogé à nouveau. D'après lui, il est important que le port se développe, mais il faut s'interroger sur les directions que l'on donne à ce développement. Une vigilance est à porter à l'égard de l'état sanitaire des emplois, il souligne à ce titre le nombre supérieur de cancers des voies aéro-digestives dans la commune.

L'augmentation du trafic suscitée par le nombre de camions supplémentaires lui pose également question. A ce titre, il défend l'hydrogène comme vecteur d'énergie pour l'avenir. Là aussi il défend l'écologie circulaire : « comment on la développe, autour de quoi on la développe ? » Il se dit attentif aux difficultés rencontrées par Arcelor Mittal. L'usine serait contrainte de brûler 2 fois plus de gaz depuis le départ de l'usine SRD, elle est passée de 2,5 à 5 kilojoules brûlés.

Le conseil municipal de la ville de Grande Synthe se serait prononcé contre le projet Indavor car celui-ci ne serait pas créateur de valeur ajoutée pour le territoire et n'apporterait pas d'emplois indique-t-il. Il

demande : comment on impulse dans nos politiques cet autre mode de développement respectueux des normes environnementales et de nos emplois pour faire avancer la COP21, « il y a urgence » selon lui.

Madame Poilly, membre d'associations dont ATTAC, bien qu'elle comprenne l'enthousiasme à parler de ce projet de développement, rejoint les interrogations émises sur « les chiffres incantatoires » présentés par le port.

Elle s'interroge tout d'abord sur les ressources naturelles : « on va continuer à piller les ressources naturelles jusqu'à quand ? » Les scientifiques lancent des alertes sur de nombreuses ressources appuie-t-elle. On ne pourra pas continuer à multiplier ce que l'on produit, selon elle ce n'est pas sans conséquences sur le changement climatique.

Aux questions posées sur l'environnement, le port répond « faune locale », cette réponse n'est pas satisfaisante d'après elle. Elle attend une réponse sur les ressources naturelles. Elle rappelle que M. Macron vient de proposer une loi pour interdire la production d'hydrocarbures sur le sol français d'ici 2040.

En réponse, **Stéphane Raison** indique qu'il a fallu se baser sur des hypothèses pour proposer ce projet, avec le constat que le système aujourd'hui est « anti-écologique ».

« 5 millions de conteneur à destination de la France ne passent pas par les ports français ». L'objectif du port est d'y remédier. Le Port de Dunkerque aurait montré qu'il était capable de faire passer des conteneurs sur des voies fluviales et de les envoyer à Lille. Le nombre de conteneurs sur barges aurait été multiplié par 7 depuis 3 ans.

Le modèle plus général, « le modèle libéral » sur lequel repose le projet relèverait lui d'un choix de société, « on ne va pas porter toute la misère du monde sur les projets de développement » répond le maître d'ouvrage. L'objectif de récupérer 2,3% des parts de marchés de la Rangée Nord est raisonnable et atteignable selon le maître d'ouvrage.

Il y a des impacts routiers certes mais les innovations sont rapides « on espère que cela nous aidera ». Pour l'écologie industrielle, le port soutiendrait activement les industriels dans leurs recherches de solutions.

François Soulet de Brugière reprend la parole sur les prévisions, il faut rester humble selon lui car « on se trompe toujours ». L'art de la prévision est compliqué, ajoute-il. La taille des navires augmente, on est actuellement à 22 000 EVP, il est question de navires capables d'accueillir 50 000 EVP. La seule prévision qu'il serait possible d'effectuer est « si on ne fait rien on n'aura plus rien ».

Les impacts locaux

En préambule, **Jacques Archimbaud** reformule une question « récurrente » sur les camions. « Combien de camions supplémentaires et par où ils passeront ? Quels effets en santé publique ? Quels dispositifs de suivi en santé publique ? »

C'est un effet une interrogation exprimée par Gérard Miro en première partie de ce débat. Il a interpellé le port sur la déviation de la route : avec le projet, il est prévu de couper l'ancienne nationale 1 qui permet de circuler entre les communes de Grand-Fort-Philippe, Gravelines et Loon-Plage, Dunkerque. Pour les salariés qui ont l'usage de cette route, la rallonge kilométrique serait importante : « qu'avez-vous prévu ? » « Avez-vous prévu de remplir les réservoirs des salariés ? »

Il s'est également interrogé sur l'avenir des canalisations d'eaux potables et industrielles qui traversent le port, qui devraient être déplacées avec le projet. Il interroge le fonctionnement juridique : ces canalisations appartiennent-elles au port ?

Erwan Lebris, directeur de l'aménagement au port de Dunkerque apporte une réponse sur la circulation routière. En termes de camions, en 2017, il y aurait 300 poids-lourds conteneurs par jour et par sens de circulation. Le projet induirait à la fin de la phase 1, soit en 2027- 2028, 1000 poids-lourds et par sens en plus. En phase 2, en pleine activité avec 2,5 millions de conteneurs on aura 1400 poids-lourds en plus par jour et par sens. Ce trafic poids-lourds n'arriverait pas en pointe, il serait étalé. En massifiant la quantité de conteneurs traités, **le maître d'ouvrage** affirme qu'il pourra les traiter 7 jours sur 7 et 24h sur 24.

Stéphane Raison indique qu'à ce stade le port ne dispose pas encore d'études d'impacts, il espère cependant qu'il sera possible de fournir des données complémentaires notamment en matière de bruit sur la nationale 316, route qui dessert le terminal à conteneurs. Une deux fois deux voies qui débouche sur l'autoroute. Le sable extrait permettrait de remblayer les zones et de procéder à la création de « merlons » qui permettent de protéger du bruit. Il indique de nouveau que les technologies dans le secteur du transport routier tel que les camions électriques, hydrogènes, ou au gaz naturel liquéfié permettront de limiter ces nuisances.

Les conteneurs partiraient prioritairement pour l'Est de la France et le Sud des Hauts-de-France par voie ferroviaire, et par la voie fluviale après la réalisation du Canal-Seine-Nord. Les camions partiront par la route à destination de Dunkerque, de la région, en direction de Saint-Omer et d'Arras, en utilisant l'A26, A1 et l'A29.

Le **maître d'ouvrage** propose de produire une carte de report modal affinée au cours du débat.

Concernant la coupure de la 1^{ère} phase du bassin Atlantique, la route ferait le tour du bassin en passant sous le pont existant. À ce stade, le temps de déviation est estimé à 45 secondes, cette voie pourrait être dédiée aux circulations douces et aux transports communs ce qui permettrait d'améliorer la sécurité. Au cours de la 2^{ème} phase, le temps du détour est estimé à 3 minutes.

En réponse à une intervention ultérieure, **Stéphane Raison** indique que la variante Atlantique rencontre peu de canalisations. Il y aurait des canalisations industrielles dont celles de Total. Il existe une règle sur le port explique-t-il, les gestionnaires sont chargés de déplacer leurs canalisations si le port a un projet.

Jacques Archimbaud demande des précisions sur l'usage des terrains agricoles.

Le sujet agricole est pour le **maître d'ouvrage** un sujet important, il indique que les agriculteurs sont des locataires avec des baux à l'année. Les terrains ont été préemptés il y a 50 ans. Ils sont la propriété du port, les agriculteurs sont locataires à l'année.

Une mission a été commandée à la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) spécialiste sur ces sujets pour revoir l'organisation des terrains agricoles en considérant le projet CAP2020. Les agriculteurs se concentrent sur les exploitations, à cet effet le port mène un travail de remembrement avec la SAFER.

M. Messali, habitant de Grande-Synthe, s'exprime sur la question des poids lourds considérant que passer de 300 poids lourds à 1400, « c'est énorme ». Qui va payer les aménagements de ces infrastructures routières ? demande-t-il. « L'autoroute A16 est mortifère », les accidents, la pollution, le non-respect des normes le font considérer les dangers des impacts de ce projet sur les routes. Il est prévu de couper des routes et d'impacter les transports urbains « quelles sont vos réponses là-dessus » ?

« Quelle est la capacité d'absorption ? » « Quelles infrastructures ? » « Qui paie ? », il s'agit de questions posées ici selon **Jacques Archimbaud**.

En réponse sur la déviation de la RD601, le maître d'ouvrage affirme que cette dernière sera payée par le maître d'ouvrage, elle sera intégrée dans le coût du projet. Pour l'autoroute, le fait d'avoir un plus grand nombre de conteneur à traiter permettra les faire circuler à toute heure de la journée affirme-t-il.

Ce constat serait partagé avec le gestionnaire de l'autoroute, l'augmentation suscitée par le projet CAP2020 serait de 2% du trafic total à l'horizon 2035. Il rappelle ici qu'un travail est en cours pour privilégier les modes de propulsion alternatifs tel que l'hydrogène.

Jacques Archimbaud prolonge la question du report modal au report fluvial et ferré : êtes vous certains des capacités de report ? Est qu'il y a une cohérence ?

Selon **Stéphane Raison**, aujourd'hui le report fluvial représente 3 millions de tonnes, la réserve de capacité serait de 12 millions de tonnes. Au niveau du ferroviaire, le port traite 12 millions de tonne 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 descendre vers le sud de la région, 3 itinéraires différents en doubles voies électrifiées sont possibles. « Les gestionnaires de réseau nous ont donné des assurances » affirme **Stéphane Raison**. Bien qu'ils aient des travaux d'entretien à effectuer, « il n'y a pas de coûts cachés », ni de coût d'investissements supplémentaires.

François Soulet de Brugière rappelle que SNCF réseau et Voies navigables de France (VNF) présents lors de l'atelier préparatoire du débat public ont affirmé qu'il n'y avait pas de problèmes de capacités compte tenu du projet présenté par le port.

Jacques Archimbaud confirme qu'il s'agit bien de la parole qui a été rapportée, toutefois une contribution écrite réitérant cet engagement sera demandée de nouveau à SNCF

Un habitant de Bray-Dunes intervient sur les infrastructures du réseau ferré en sa qualité de conducteur de train. Sa première question porte sur l'état des voies du port qui auraient été rétrocedées en 2011 en mauvais état. Il met en garde : laisser passer des frets de 2 400 ou 4 000 tonnes dégraderait le réseau « à une vitesse incroyable ». Electrifier des voies sous-entend de l'entretien, des conducteurs et des postes intégrés et complémentaires ajoute-il. Le nœud d'Hazebrouck qui dessert la région parisienne ne serait pas suffisamment aménagé. Pour former les trains, il est important d'avoir une gare de triage comme celle de Grande-Synthe mais il n'y aurait selon lui pas le personnel suffisant. Il interroge également la temporalité du projet, les centres de tri seront-ils réalisés à la fin de la phase 1.

Stéphane Raison reprend la parole : s'étant occupé des voies ferrées plusieurs années auparavant, il indique que 50 millions auraient été investis de 2009 à 2019 pour remettre en état le réseau ferré du port. 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 indique le maître d'ouvrage.

Les trains conteneurs ne sont pas des trains lourds ajoute-il, ils pèsent entre 1 800 et 2000 tonnes, ce n'est pas aussi lourds que les trains chargés par Arcelor. Concernant le manque de personnel le port disposerait de 11 entreprises qui opèrent aujourd'hui sur le port de Dunkerque. Actuellement le port sur le trafic conteneurisé opère 3 trains par semaine. « Demain et en 2035 c'est 54 navettes que nous souhaitons opérer par semaine ».

Reprenant la parole, **l'habitant** qui avait adressé sa question se dit « pas du tout convaincu ». Le nœud ferroviaire d'Hazebrouck « si rien n'est fait c'est impossible » avec les usages multiples du fret, du TER, du TGV. Passer de 30 à 54 trains semaines lui semble irréaliste.

Stéphane Raison indique qu'il s'agit des chiffres fournis par la direction régionale des Hauts-de-France.

Un habitant de Grand-Fort s'exprime sur la circulation routière, il serait prévu de faire circuler les camions 7 jours par semaines, or la législation française oblige à faire une pause toutes les 4 heures. Le second sujet qu'il aborde concerne la sécurité, un porte-conteneur, un méthanier et un ferry « à côté d'une centrale, ça fait un beau feu d'artifice ».

Pour finir il demande si le dragage pour le creusement du bassin a été évalué. Avec ces opérations, l'eau salée ne risque-t-elle pas de se reprendre dans les nappes phréatiques qui sont utilisées par les agriculteurs, demande-t-il.

D'après **Stéphane Raison**, un ferry, un méthanier et un porte-conteneur n'effectuent pas leurs manœuvres en même temps.

Eric Sorel, commandement du port de Dunkerque, prend la parole pour apporter un complément de réponse. L'avantage du projet résiderait dans la création d'un nouveau cercle d'évitage pour les porte-conteneurs qui pourront effectuer leurs manœuvres dans le cercle sud, les ferrys dans le cercle

intermédiaire existant et les méthaniers dans le cercle de l'avant-port. À cet effet, le port disposerait des moyens nécessaires pour gérer ce trafic affirme-t-il.

Les opérations de remblais d'eau seraient des opérations déjà effectuées par le port qui disposerait d'une chambre de dépôt permettant de stocker le sable issu du dépotage. Des terrains spécifiques seraient dédiés à ces activités. Les retours d'eau seraient gérés le plus rapidement possible vers les bassins, il n'y aurait pas de pénétration d'eau salée selon **Stéphane Raison**.

Un habitant de Saint-Pol-sur-Mer a vu une émission sur la Chine qui présente son projet en matière de transports de marchandises. Il semble que la Chine ait décidé de tourner le dos à la mer, de passer par les terres par la route de la soie. Elle serait en train de construire une autoroute de rails où il sera possible de transporter « tout ce que vous voulez transporter par Dunkerque ». Pour ce citoyen, la construction de cette route implique la définition d'un nouveau maillage des usines, est-ce que les usines ne vont pas venir s'agglomérer autour de cette route, demande t-il.

Jacques Archimbaud demande à son tour, si le projet remet en cause les prévisions sur lesquelles reposent le projet ?

François Soulet de Brugière confirme que le projet chinois s'élève à 100 milliards de dollars. De son point de vue, les chinois essaient de créer un système de fret tout autour du monde pour s'affranchir des points où les américains sont incontournables. Leur idée est de reprendre les routes ferroviaires entre l'Asie et l'Europe. Mais selon lui, le grand public ne perçoit pas de manière juste les pourcentages qui sont en jeu, 1 train représenterait 90 EVP. Aujourd'hui environ 20 trains circuleraient par semaine, soit l'équivalent d'un grand porte conteneur.

Ces trains mettent 15 jours de leur point de départ à leur destination d'arrivée, soit environ 23 jours en incluant les démarches administratives. Le trajet par voies maritimes dure 40 à 43 jours. Il est de 4 à 6 jours par avion. Pour le maître d'ouvrage, la route de la soie serait davantage en concurrence avec l'avion que le bateau.

Cette voie traverserait un certain nombre de pays vers lesquels la Chine serait tentée de développer ses échanges. Par ailleurs, les Russes se seraient tournés vers les Chinois, ils ont autorisé les chinois à implanter des zones industrielles et logistiques tout au long du transsibérien afin qu'ils produisent plus proche de l'Europe.

Jacques Archimbaud demande en complément si la fonte des glaces pourrait à moyen terme modifier les routes maritimes. Ce à quoi **François Soulet de Brugière** répond que les routes sont encore bloquées par des glaces une partie de l'année.

Damien, habitant de Spycker, prend la parole. D'après ses estimations, le trafic de camions suscité par le projet reviendrait à 1 camion supplémentaire par minute. Il réfute les 2 % de trafics supplémentaires annoncés par le port. Il ajoute qu'il n'y a pas que des camions, il y a aussi des voitures, dont des personnes qui vont travailler au port.

En lien avec les remarques de la première partie, il remet en cause la politique du bulldozer, et la recherche effrénée de concurrence qui vise à dépasser les besoins. Cette logique de concurrence qui vise à récupérer des parts de marchés au détriment des autres mène selon lui à la démolition du territoire et à un paysage dénaturé.

Myriam Santhune, d'Europe Écologie les Verts, est représentante syndicale et travaille dans le champ du travail social. Elle se réfère aux éoliennes présentes sur la chaussée des darses. Est-ce que le port a décidé de ne pas faire d'éoliennes et de faire du vrac demande-t-elle. Une entreprise allemande dans la construction d'éoliennes serait partie au port du Havre par manque d'activités à Dunkerque.

Par rapport aux données fournies par la Banque Mondiale elle exprime son scepticisme. Elle fait référence aux projets menés par celle-ci en lien avec le Fond Monétaire International (FMI) : « les éléphants blancs en Afrique ». Ces grands projets ne répondent pas aux besoins de la population, quelle pertinence de l'analyse proposée ?

En termes de voirie, **le maître d'ouvrage** indique qu'il faut prendre en compte les voitures dans les 2 % de trafic, cela expliquerait pourquoi un taux plus faible est obtenu.

Stéphane Raison intervient sur la question des paysages, le port réaliserait des plantations pour limiter l'impact visuel, un travail important aurait été mené du côté de Mardyck. Le Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) consiste en la réalisation de zones humides, de couloirs et de prairies. Ces corridors ne sont pas encore arrivés à maturité. À terme, ils représenteront 1 000 hectares, sur la totalité du territoire du port.

L'intervention sur l'éolien faisait effectivement référence au projet de 2009 pour l'installation d'éoliens au large de l'île de la Thanet sur l'estuaire de la Tamise. Le port travaillerait pour accueillir d'autres projets éoliens et souhaite notamment utiliser des anciens terrains de la raffinerie SRD. L'ensemble de ces projets s'inscrit dans la transition énergétique.

Jacques Archimbaud intervient à ce moment pour 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.

Pour **François Soulet de Brugière**, les chiffres de la Banque Mondiale ne sont pas de la prospective mais ils basés sur des constats. Pour **Stéphane Raison**, cette donnée est reprise car elle est simple, des études menées par d'autres sources appuient ce chiffre par exemple la Chambre de commerce et d'industrie.

Jacques Archimbaud indique qu'un séminaire de 3 jours se tiendra durant le débat permettant de passer au crible les questions de l'emploi et de la formation.

Un ancien docker prend la parole : il a fait partie de la 1^{ère} brigade des dockers puis est devenu martin-pêcheur rencontrant les problèmes liés aux quotas et l'installation d'éoliennes. Sa première question concerne l'assurance des porte-conteneurs, que se passe-t-il en cas d'accident ?

Sa seconde question concerne le Brexit : est-il vrai que la ville de Felixstowe souhaite créer un port en zone franche ? En dernier point il demande des explications sur le fond d'investissement Meridiam créé en 2005.

Jacques Archimbaud demande si des effets sur la pêche sont prévus par le projet.

Le maître d'ouvrage indique que le projet n'aurait pas d'effet sur la pêche puisque le chenal reste le même.

La valeur transportée sur les bateaux est comprise entre 1,5 milliard et 2 milliards selon **le maître d'ouvrage**, les compagnies continuent de commander des navires de ce type car ils détiendraient suffisamment de garantie de la part des assureurs.

Concernant le Brexit « on pense que c'est une chance » assure **le maître d'ouvrage**. Il ajoute, le sujet sera prochainement abordé lors d'une rencontre avec l'ambassadeur de France en Angleterre, puis indique que le fonds d'investissement Meridiam aurait investi sur le port du Calais.

Jacques Archimbaud remercie la salle pour sa participation et sa patience de la qualité des questions et des réponses.