



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Le SIVOM des Rives de l'Aa et de la Colme a décidé de prendre part au débat public par le biais de la présente contribution. D'abord, parce que le projet Cap 2020 porté par le GPMD est ancré sur notre territoire. **Cinq de nos seize communes (Bourbourg, Craywick, Gravelines, Loon-Plage et Saint-Georges-sur-l'Aa)** sont, en effet, directement concernées. Ensuite, parce que **Cap 2020 est ambitieux et porteur d'avenir**. Il doit insuffler un nouvel élan au territoire des Rives de l'Aa et de la Colme, notamment en termes d'emploi, de formation et d'insertion professionnelle des jeunes, de valorisation du patrimoine, d'innovation et enfin d'aménagement du territoire. Toutefois, un projet de cette dimension est aussi appelé à redessiner complètement une partie de notre territoire. C'est pourquoi, **il demande d'apporter certaines garanties, sur l'emprise foncière ou la préservation du patrimoine, par exemple.**

**Bertrand Ringot, Président du SIVOM des Rives de l'Aa et de la Colme.**

## CAHIER D'ACTEUR LE SIVOM DES RIVES DE L'AA ET DE LA COLME : UN ACTEUR INTERCOMMUNAL DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

Le SIVOM des Rives de l'Aa et de la Colme est né le 31 décembre 2013 de la fusion du SIVOM de l'Aa et du SIVOM des cantons de Bourbourg-Gravelines. Il réunit **16 communes** (Bourbourg, Brouckerque, Cappelle-Brouck, Craywick, Drincham, Gravelines, Holque, Looberghe, Loon-Plage, Millam, Saint-Georges-sur-l'Aa, Saint-Momelin, Saint-Pierre-Brouck, Spycker, Watten et Wulverdinghe), soit une population de **37 800 personnes**. Le SIVOM s'est construit autour des Rives de l'Aa et de la Colme et offre un visage contrasté entre le Nord, très urbanisé, et le Sud, essentiellement composé de petits villages.

Les compétences du SIVOM sont larges mais elles comprennent majoritairement **l'insertion socio-professionnelle des jeunes, la promotion culturelle, sociale et touristique et enfin la réalisation d'infrastructures et d'équipements à vocation intercommunale.**

Outil de promotion intercommunale, le SIVOM a conduit quelques projets phares dont voici des exemples :

- **L'installation du Chœur de lumière**, œuvre monumentale réalisée par l'artiste britannique Sir Antony Caro dans l'église de Bourbourg
- **La création du PArc des Rives de l'Aa** sur les communes de Gravelines et Saint-Georges-sur-l'Aa
- **La scénographie de la Maison de la nature à Loon-Plage**
- **L'exploitation et la valorisation du Port de plaisance Gravelines-Grand Fort Philippe**
- **La rénovation du patrimoine culturel et culturel** des différentes communes du territoire. \_\_\_



©SIVOM



## UN PROJET ANCRE SUR LE TERRITOIRE DES RIVES DE L'AA ET DE LA COLME

Le SIVOM est particulièrement concerné par le projet Cap 2020 quelque soit la variante proposée par le GPMD (atlantique ou baltique). En effet, sur les 16 communes que compte son territoire, cinq, implantées à l'ouest du Dunkerquois, sont directement situées sur le périmètre du projet : **Bourbourg, Craywick, Gravelines, Loon-Plage et Saint-Georges-sur-l'Aa**. C'est sur ce périmètre que le GPMD s'est développé depuis le début des années 70.

Aujourd'hui, avec 47 millions de tonnes de marchandises par an et plus de 24 000 emplois directs, indirects et induits (soit 1/4 des emplois du Dunkerquois), **le GPMD est un facteur majeur du développement de ces communes.**

**Le SIVOM a décidé d'apporter son soutien au projet Cap 2020** parce que le GPMD ne manque pas d'atouts pour le réaliser. Il possède, en effet, une position géographique exceptionnelle, à l'entrée de la mer du Nord et à 90 minutes de navigation de la deuxième plus importante route maritime mondiale, 80 millions de consommateurs dans un rayon de 350 kilomètres, du foncier disponible pour la création des zones logistiques indispensables au traitement des conteneurs et des liaisons multimodales de grande qualité. Il est également avéré que le GPMD doit obligatoirement s'adapter s'il veut pouvoir accueillir les porte-conteneurs toujours plus gigantesques à fort tirant d'eau, en raison de la massification des transports et s'il veut pouvoir proposer aux opérateurs et aux chargeurs les plates-formes logistiques dont ils ont besoin pour le traitement des conteneurs. Sinon, le GPMD risque ni plus ni moins que de disparaître à moyen terme.

Avec Cap 2020, l'objectif du GPMD est clair : faire de Dunkerque un port incontournable du « Range Nord ». Il doit être capable de concurrencer ses voisins européens, en absorbant 2,3 % du trafic conteneurs à l'horizon 2035, au lieu des 0,6 % actuels. A terme, le port ouest deux fois plus grand qu'aujourd'hui, devrait pouvoir accueillir 2,5 millions de conteneurs par an, ce qui créerait 1,8 milliard d'euros de valeur ajoutée.

## L'EMPLOI AU CŒUR DU PROJET

**L'emploi et la formation constituent un enjeu majeur pour les habitants du territoire.** Or, le projet Cap 2020 offre une formidable opportunité de développement, avec des retombées très importantes en termes d'emplois. Les études du GPMD montrent que plus de 16 000 emplois pérennes directs, indirects et induits seront créés sur l'ensemble de l'hinterland, dont 5 500 à minima sur le territoire, notamment dans les secteurs de la logistique, du transport et de la manutention. Pendant la phase de travaux, qui devrait s'étaler sur plus d'une dizaine d'années, de nombreux emplois seront également créés.

**1. Point de vigilance :** Il serait souhaitable que de nouvelles études soient réalisées pour conforter -ou non- le très grand nombre d'emplois annoncé afin de ne pas créer déception et mécontentement dans la population.

**2. Point de vigilance :** Dunkerque Port, maître d'ouvrage du projet, et les futurs opérateurs du terminal **devront développer une politique volontariste de promotion de l'équipement afin que les résultats commerciaux génèrent les emplois attendus.**





**3. Point de vigilance :** Le projet, notamment pendant la phase de chantier, devra s'inscrire dans un ancrage territorial. Pour cela, il est indispensable que le territoire et l'ensemble des acteurs de l'emploi et de la formation professionnelle travaillent ensemble pour **mettre en place les formations, les apprentissages et les qualifications nécessaires** à la montée en compétences des habitants afin que les créations de postes profitent d'abord à la population locale. Le GPMD doit prendre sa part dans ce travail en se plaçant en facilitateur entre toutes les parties concernées. Par ailleurs, **la création d'un comité d'ancrage territorial, à l'image de celui mis en place avec succès au CNPE de Gravelines, est fortement attendue. Il garantira aux entreprises du territoire un accès facilité aux appels d'offres pendant la phase chantier du projet. Le territoire veillera enfin à proposer les formations indispensables aux emplois de demain, dans l'innovation, pour pouvoir répondre, par exemple, au nouveau concept de « smart port ». Il sera demandé que la Mission locale des Rives de l'Aa et de la Colme soit associée pleinement aux réflexions.**

## UN AMÉNAGEMENT COHERENT POUR LE TERRITOIRE

### • Un paysage redessiné

Parce qu'à l'horizon 2035, les quais du terminal conteneur vont entrer sur deux kilomètres à l'intérieur des terres à la limite des communes de Craywick, de Gravelines, de Loon-Plage et de Saint-Georges sur l'Aa. Le projet Atlantique de Cap 2020 redessinerait complètement le territoire si cette variante devait être retenue.

**4. Point de vigilance :** Le SIVOM veillera au **maintien de la qualité du paysage sur le long terme**. Il est indispensable

que les nouvelles infrastructures portuaires et logistiques prennent place dans un **cadre paysager** de qualité afin qu'il soit bien accepté par la population locale et qu'il s'insère dans le paysage urbain.

**5. Point de vigilance :** Le SIVOM sera également vigilant à ce que **les villes de Gravelines et Loon-Plage ne soient pas enclavées derrière les infrastructures portuaires**.

### • Un héritage patrimonial

Depuis le début des années 70, les infrastructures portuaires sont parties intégrantes du paysage du SIVOM. Elles entrent pleinement dans l'histoire du territoire et revêtent même un caractère patrimonial.

**6. Point de vigilance :** Le SIVOM souhaite s'assurer que **ce patrimoine**, très important aux yeux des habitants du SIVOM, **puisse être conservé et valorisé**. Il en est de même pour les futures infrastructures portuaires du projet Cap 2020. **Le SIVOM veillera à ce que ces installations puissent devenir, elles aussi, de véritables éléments de notre patrimoine portuaire et, dans la mesure du possible, s'inclure dans une activité de tourisme industriel et portuaire, un domaine qui connaît un important développement.**

### • Une agriculture et des loisirs préservés

Le territoire du SIVOM est constitué aux 2/3 de communes rurales où l'activité agricole est importante. Or, le projet Cap 2020 aura une emprise foncière de 1 000 hectares, déjà expropriés, mais que plusieurs dizaines d'agriculteurs ont pu, jusqu'à présent, continuer d'exploiter. Parallèle-

ment, des activités de loisirs sont pratiquées sur le périmètre du projet (plaisance, pêche, moto-cross, dressage de chiens, balade à pied...).

**7. Point de vigilance :** Le SIVOM souhaite que les exploitants agricoles de Bourbourg, Craywick, Gravelines, Loon-Plage et Saint-Georges-sur-l'Aa, impactés par le projet, puissent trouver une solution auprès du GPMD afin de minimiser la perte de leurs parcelles. Le SIVOM sera attentif à ce que la convention de partenariat signée entre la SAFER et le GPMD garantisse effectivement le respect des droits des agriculteurs et une répartition des terres encore disponibles la plus juste qui soit. Garder une agriculture performante et importante sur le territoire, c'est, au-delà de l'aspect économique, la meilleure façon de garantir à la population la possibilité de consommer des produits frais et locaux de qualité.

**8. Point de vigilance :** Le SIVOM veillera également à ce que les mesures compensatoires environnementales ne pénalisent pas une deuxième fois les exploitants agricoles en augmentant l'emprise foncière.

**9. Compensation :** Le SIVOM souhaite obtenir des mesures compensatoires pour la relocalisation et le développement d'activités de loisirs dont la pratique n'est plus possible en raison du projet, notamment dans sa variante baltique. Par ailleurs, des mesures de compensation spécifiques devront être recherchées liées à la pratique de la plaisance.

- **Des connections multimodales renforcées**

Le projet Cap 2020 est indissociable du renforcement des connections multimodales : routières, ferroviaires et fluviales.

## EN CONCLUSION

Le SIVOM des Rives de l'Aa et de la Colme appréhende positivement le projet Cap 2020 porté par le GPMD avec toutefois un certain nombre de conditions. Ses élus sont, en effet, bien conscients que la modernisation du port est une nécessité pour le développement économique du territoire. Mais l'extension du port ne doit pas se faire

**10. Point de vigilance :** Le SIVOM souhaite donc que les acteurs économiques et portuaires du territoire puissent interagir dans le but, in fine, de **parvenir à une augmentation des connections ferroviaires et fluviales**, afin de faire diminuer la part du routier dans le transport des marchandises. L'amélioration de la fréquence du trafic ferroviaire passagers devra être renforcée entre Gravelines-Bourbourg et Dunkerque.

**11. Point de vigilance :** En attendant, le SIVOM veillera à ce que l'Etat prenne bien en compte l'augmentation importante du trafic de poids lourds sur l'A16 et l'A25 (la mise en service du nouveau terminal conteneur va générer un trafic de 1 200 camions par jour au lieu de 300 actuellement) afin d'adapter le réseau autoroutier.

**12. Point de vigilance :** Dans l'hypothèse où la variante atlantique serait retenue, la mise en place d'une liaison routière et autoroutière de qualité entre Gravelines et son centre d'agglomération, en cas de coupure de la RD 601, est indispensable. Ceci afin de ne pas isoler les habitants et rendre leurs déplacements ni plus difficiles, ni plus longs. Il faut veiller à maintenir une connexion routière performante pour garder une cohérence de territoire et ne pas créer de coupure entre le Nord et le Sud du territoire. Cela passe obligatoirement par la création d'une voie dédiée à la circulation des poids-lourds quelque soit la variante (baltique ou atlantique) retenue. Par ailleurs, la desserte du PAARC de l'Aa devra être accrue, le GPMD soutiendra cette démarche auprès du Département et de la CUD. Des liaisons douces devront être identifiées en lien avec le développement des itinéraires de randonnées.

sans prérequis. Définies dans le cadre du débat public, celles-ci, comme la garantie d'une emprise foncière raisonnable et respectueuse des agriculteurs ou encore la garantie d'un ancrage territorial fort du projet, devront être respectées. Le SIVOM y veillera avec l'ensemble des parties prenantes.