



Atelier de clôture L'Escale - Dunkerque - Mardi 19 décembre 2017

[Introduction générale par Jacques Archimbaud \(page 2\)](#)

[Comment s'est déroulé le débat ?](#)

Par Christophe Leikine, Secrétaire Général de la Commission particulière du débat public

[Les constats](#)

[Observations sur le déroulement du débat par Jacques Archimbaud \(page 3\)](#)

Discussion avec la salle

Jean Charles Legall, président de l'UMC exprime sa satisfaction d'arriver à la fin de ce débat dont le projet serait issu d'une réflexion mûrie avec les acteurs portuaires. Il se satisfait également de la forte participation du public tout au long de ce débat. Sur l'organisation du dispositif, sa première remarque concerne la réunion publique d'ouverture durant laquelle la parole avait été donnée à la salle avant que le maître d'ouvrage ne puisse au préalable présenter son projet. Il remarque également des difficultés à la publication des cahiers d'acteurs. Puis, il pointe le fait que les auditions d'expert ne présentaient pas selon lui suffisamment de contradictions, il aurait souhaité avoir un échange avec son homologue du Havre, Michel Segain président de l'UMEP (Union maritime et portuaire du Havre) interrogé sur des enjeux de concurrence.

Ayant assisté à plusieurs réunions publiques, il estime qu'il y a eu peu de contestations sur le fond du projet « l'infrastructure », mais que les discussions ont principalement porté sur des « problèmes annexes » bien que légitimes : les routes, l'environnement... La « construction collective » du projet avec l'ensemble des acteurs du territoire en est selon lui le résultat. « On attend ce projet avec impatience » conclue-t-il.

Eric Dujardin, président de l'association des Consignataires et Agents maritimes de Dunkerque, estime qu'il y aurait eu « une différence de traitement » entre les cahiers d'acteurs ; et ce malgré le respect « scrupuleux » des consignes et des délais de traitement demandés par la CPDP.

Le cahier d'acteur de son association qui aurait du être disponible à la réunion publique de Gravelines n'est toujours pas à disposition du public ce jour ajoute-t-il. Cet épisode pourrait selon lui porter préjudice aux valeurs d'impartialité et d'objectivité portées par la CNDP.

Il demande alors si la CNDP a rencontré des impondérables techniques « insurmontables » ou si les cahiers d'acteurs en question n'ont pas été publiés car non conformes à « la pensée de la CNDP ».

Dominique Simon, membre de la commission particulière du débat public indique que les cahiers d'acteurs sont arrivés tardivement. Leur traitement a été concentré sur quelques jours explique-t-elle, aucune différence de traitement n'a été faite entre ces derniers. Dans le cahier d'acteur dont il est question, la source des études mentionnées était manquante. La même exigence de qualité est demandée à tous les cahiers d'acteurs ajoute-t-elle.

Pour Patrick Geerardyn du Medef Côte d'Opale, le projet Cap2020 est orienté vers la captation d'un hinterland marchand, cet hinterland « aurait pu » apparaître comme allant en opposition avec le développement industriel.

Pourtant, et c'est l'une « des vertus de ce débat public », a émergé la complémentarité entre le projet Cap 2020 et la vocation industrielle du port. Le MEDEF se réjouit que le débat ait pu mettre en avant cette complémentarité.

Franck Gonsse, Secrétaire général des ouvriers dockers est très heureux qu'il ait pu émerger après 10 ans, en se référant à la réforme portuaire, une véritable réflexion qui pourra être portée « au plus haut du gouvernement ».

Malgré la longueur et parfois la lourdeur du dispositif, le débat aurait permis de remettre « au cœur » et « à la tête » des Dunkerquois l'enjeu portuaire dans une ville où le port peine à être connu « en profondeur ».

Dans l'état d'esprit du « dialogue social » qui anime le territoire, le débat aurait permis aux dunkerquois de discuter et de s'approprier le projet Cap 2020.

Cela a également permis de montrer aux dunkerquois l'intérêt d'un développement portuaire à travers les enjeux de l'emploi et de développement économique ajoute-t-il. Au sujet des cahiers d'acteur, il observe également un retard sur l'un de ses 3 cahiers d'acteurs ressenti comme « un coup de ralentissement ».

Considérant qu'il y aura encore beaucoup de travail pour arriver au premier coup de pioche de la phase n°1, il conclut par ses mots : « La bagarre ne sera pas terminée ».

Myriam Santhune, représentante syndicale et militante écologiste souhaite remercier la commission pour les nombreux débats, notamment ceux organisés dans des lieux assez « inattendus », qui ont permis une mobilisation du public.

Elle regrette toutefois le démarrage « lent » de la plateforme informatique. De même, elle regrette le délai de traitement des premières questions adressées au maître d'ouvrage via le site du débat.

En réponse, Stéphane Raison indique que le maître d'ouvrage s'est astreint à répondre aux questions dans les délais impartis mais a rencontré des problèmes techniques pour les transmettre. Après leurs dépôts, les questions ont été traitées dans les temps ajoute-t-il.

Sur le registre de la neutralité du débat, Hervé Gauducheau qui se présente en tant que professionnel portuaire estime que l'un des experts invité à s'exprimer: France Nature environnement ne pouvait également pas être partie prenante du projet. Cette remarque est entendue par la commission répond Jacques Archimbaud.

Jeannick Laderval représentant de la CGT Interim demande à ce que, pour des raisons de loyauté des débats, Franck Gonsse puisse s'exprimer en tant que syndicat des « dockers » et non pas en tant que syndicat du port.

Le marché du conteneur l'hinterland et leurs potentiels

Par Philippe Marland, membre de la Commission particulière du débat public.

Avec son projet Cap 2020, le port a pour objectif de se donner les moyens de capter une part du trafic de conteneur dont tout indiquerait qu'il doublerait d'ici 2035. Ce choix stratégique a recueilli tout au long du débat une très large approbation.

Des oppositions se sont néanmoins imposées, par ceux qui perçoivent le développement de la filière conteneur comme l'un des aspects d'une mondialisation qu'ils rejettent. L'approbation du projet se manifeste très largement chez les acteurs économiques, le public se positionne également favorablement. Des interrogations subsistent cependant auprès du public et des experts sur la crédibilité des chiffres annoncés. A cela, le port met en avant le phasage de son projet qui permettrait de s'adapter au rythme de croissance de la filière.

Le choix porté par le port d'accueillir les plus grands porte-conteneurs a également été questionné car le développement de l'activité de feeder ne serait pas suffisamment envisagée. Cette interpellation s'est notamment exprimée à travers l'un des experts auditionné, insistant sur une tendance forte à une hiérarchisation des ports.

L'objectif d'une reconquête de l'hinterland par le port est largement soutenu, sa délimitation a fait en revanche l'objet d'une discussion.

De quel hinterland s'agit-il ? Finalement est-ce que le port a les moyens de le reconquérir ? Est-il concurrent ou complémentaire avec d'autres ports ? Des points de vue divergents se sont exprimés sur ce dernier point.

Le modèle de développement

Par Dominique Simon, membre de la commission particulière du débat public

Quel modèle de développement ? Pour certains, le pari de l'augmentation du commerce international sur lequel repose Cap 2020 relève d'une vision obsolète du développement avec des objectifs de consommation et de croissance sans limites.

La question est de savoir si d'autres investissements ne seraient pas meilleurs pour la collectivité. Ils questionnent ainsi la vocation industrialo-portuaire du Dunkerquois, et plaident pour une alternative de développement destinée à promouvoir l'économie locale et investir dans la transition énergétique.

Un projet fidèle à la vocation industrielle du Dunkerquois ? Dès le début du débat, une inquiétude s'est exprimée : ce projet tourne-t-il le dos à l'industrie ? Le GPMD considère que développer l'activité conteneurs contribue en réalité à renforcer l'ensemble des activités : c'est l'image de la table souvent utilisée par Monsieur Raison. Le port soutient l'idée une spirale vertueuse de développement : plus de volume pour le port, c'est plus de recettes, une visibilité accrue, des atouts pour attirer de nouvelles lignes... et in fine la possibilité de faire bénéficier les clients industriels des économies d'échelle sur les coûts de passage portuaires.

Dans une grande majorité, les industriels du Dunkerquois, et les acteurs économiques valident cette vision d'une filière vrac et d'une filière conteneur qui se renforcent mutuellement.

Au-delà de cette adhésion d'ensemble, les industriels du port ont, notamment au cours du Focus Groupe qui leur était consacré, soulevé plusieurs enjeux communs : un travail sur la flexibilité logistique, sur la gestion des risques, les aspects de circulation, la gestion des compétences, le développement d'une véritable économie circulaire... Enfin des questions de temporalité se sont exprimées, le progrès en 2030 c'est bien, maintenant c'est mieux. Quel chemin de développement construire ?

Atlantique ou Baltique ? Si cette question a été abordée, c'est parce que le souci de l'avenir du pôle sidérurgique constitue en effet l'une des principales motivations des supporters de l'option Baltique. Les partisans de l'option Baltique avancent qu'elle assure davantage la compétitivité de l'acier. Dans son cahier d'acteur, Arcelor Mittal confirme que sur le plan technique l'option Baltique lui est plus favorable que l'option Atlantique.

Toutefois, sensible au surcoût d'investissement de l'option Baltique pour le port, ouvert à l'option proposée par le GPMD d'un appontement au QPO, rassuré par les garanties apportées par le port sur la fiabilité de l'écluse, l'industriel apporte son soutien à l'option Atlantique.

La plupart des acteurs et des citoyens qui rejoignent le GPMD dans sa préférence pour l'Atlantique se fondent sur l'argument financier. D'autres ont incité à mettre en regard le surcoût et les enjeux économiques.

Le CNTPA, syndicat des dockers, a pris position pour le projet et est favorable à l'option Baltique.

Au cours de la réunion de Gravelines, son secrétaire général, a proposé un scénario qui consisterait à limiter l'option Atlantique à sa première phase, pour réaliser ensuite l'option Baltique. Au fil du débat, le maître d'ouvrage a indiqué que le choix du scénario Atlantique n'empêchait en aucun cas la réalisation ultérieure de l'option Baltique si le développement commercial l'autorisait.

Logistique, qualité de service et innovation

Par Jim Scheers, membre de la commission particulière du débat public.

Autour de cette problématique, des questions sont revenues de manière systématique pendant le débat : Comment se porter au niveau des concurrents de la Rangée Nord sur ces domaines ?

Pour un expert auditionné, il « faut travailler sur des technologies que les autres n'ont pas » et continuer à s'appuyer sur les savoir-faire locaux. Comment parvenir à associer la rapidité et la fiabilité du service tout en maîtrisant les coûts ? Autrement dit, comment optimiser le traitement des marchandises de bout en bout en intégrant les évolutions de la chaîne logistique mondiale et des nouvelles technologies ? Nombreux sont les participants, particulièrement au cours des focus groupes (acteurs du numérique, industriels du port) à avoir évoqué ces évolutions technologiques et sociales. Comment faire de la course technologique « une opportunité pour Dunkerque » ?

Le Port a d'abord été questionné sur sa stratégie actuelle et ses évolutions compte tenu du projet CAP 2020 s'il se poursuit : comment travaille-t-il sur ces sujets ?

En réponse, le Port a répété qu'il suivait attentivement ces sujets car elles étaient promesses liées à l'amélioration de la qualité de service pouvant avoir des impacts bénéfiques sur la ou par exemple à la réduction de la congestion et de l'impact carbone. Aussi, le Port a présenté les actions qu'il conduit dans le cadre de « ses missions régaliennes » : l'uniformisation du Cargo Community System (CCS), l'entretien d'une connaissance accrue des besoins des clients, le dialogue avec les

administrations. Sur les modalités de déchargement, le Port a rappelé que, si le projet se poursuit, il reviendra aux futurs opérateurs « de proposer des services adaptés au smart port ».

Les participants ont tout autant pointé la mobilisation du territoire et la nécessité d'une réflexion partagée comme une clé de réussite. Lors de la journée préparatoire du débat public, un participant avait notamment demandé : « Comment mettre en place un réel écosystème innovant pour faire émerger un port connecté ? ».

« Le smart port », « le port intelligent », c'est aussi la capacité à activer « une véritable démarche d'animation » pour citer un expert auditionné, et faire de la maîtrise de certains domaines de spécialisation, « un facteur de différenciation ».

Plusieurs questions ont donc porté sur la mise en place d'un tel écosystème : Comment donner les capacités aux PME et aux start-up locales d'innover, de monter en compétences, de connaître les besoins du Port ? Comment mettre en réseau les institutions d'innovation et de recherche, de l'hinterland et la société civile pour travailler sur ces sujets ? Comment cumuler des échelles de coopération ?

Pour répondre à ces questions, le Port a rappelé qu'il met actuellement en place des groupes de travail consacrés à ces sujets ainsi que des opérations de marketing pour faire connaître ses potentialités avec le message « Testez-nous ».

Dernier point abordé, la question de l'impact de ces évolutions sur l'emploi et les formations qui y sont associées ; dans le cas du métier de docker qui a été abordé : l'ère du numérique, l'informatique embarquée, les évolutions de leur métier. À ce propos, des points de vigilance ont aussi été soulignés :

« Les milliers d'emplois imaginés ne laisseraient-ils pas in fine la place à la mécanisation, à la robotisation et à la dématérialisation des procédés ? » écrit Europe-Écologie-les-Verts dans son cahier d'acteur.

D'autres parmi lesquels le SIVOM et le MEDEF Côte d'Opale, ont souligné le développement de formation et l'appropriation des compétences aux emplois de demain, dans l'innovation, comme vecteur de réussite du projet. En réponse, le Port a déclaré que les besoins et les compétences des métiers concernés seront anticipés à travers des formations adaptées.

L'emploi

Par Barbara Serrano, membre de la commission particulière du débat public.

Le maître d'ouvrage annonce 8 900 emplois en première phase, 16 700 emplois dans une seconde phase... Comment arrive-t-il à ces chiffres ? Le public s'est montré interrogatif sans remettre en question la bonne foi du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Nombreux ont qualifié des chiffres d'optimistes, demandant si le modèle de calcul utilisé prenait en compte des incertitudes inhérentes à un tel travail de prospective : croissance du PIB mondial, évolution de la filière conteneur ? Et comme mentionné précédemment, que penser, des évolutions technologiques en cours et à venir.

« Le port est mort, tout est automatique. Qu'ils fassent le projet, mais il ne créera pas tous les emplois annoncés ». Jacques P. (débat mobile de Grande-Synthe, 15.10.17). A ces interpellations, le maître d'ouvrage a répondu avoir été particulièrement prudent dans ses projections, via un recours à

des comparaisons internationales et des rencontres avec les acteurs de terrain afin de vérifier ses projections...

A quels emplois, à quels métiers, ces chiffres correspondent-ils précisément ? Autant il est apparu que le port de Dunkerque répondait opportunément à des questions d'ordre global sur la répartition des emplois par secteurs d'activité et dans le territoire, autant le public – et surtout les professionnels – ont fait part de demandes de précisions beaucoup plus fines.

Où ces emplois seront-ils situés : « Ces emplois seront-ils pour nous », « ces emplois seront-ils pour nos enfants ? », « aurons-nous – ou auront-ils – les qualifications nécessaires pour les occuper ? ». « Serons-nous prêts ? » ; au-delà des chiffres et d'une ventilation très générale des emplois par secteur professionnel, le public a ainsi fait part d'un réel besoin de se projeter. Cette question particulièrement cruciale pour les acteurs de la formation professionnelle qui, s'ils ne se jugent pas en retard pour se préparer à cet enjeu, ne s'estiment pas en avance non plus.

Ainsi plusieurs acteurs ont suggéré un dispositif global de formation autour d'une gouvernance forte, en plaçant le Grand Port Maritime de Dunkerque en son centre. Des premières idées ont déjà émergé : la production d'un catalogue sur l'offre des métiers portuaires et des formations ; la commande d'une étude sur l'évolution de ces métiers dans les années à venir ; la réalisation d'une comparaison sur ce qui se passe dans les autres ports.

Cette volonté d'anticiper est d'autant plus nécessaire que le projet a également suscité de nombreux questionnements sur le modèle social portuaire et logistique de demain. Quelles seront les conditions de travail de ces femmes et de ces hommes qui occuperont ces emplois ? Quelles seront également leurs possibilités de carrière ?

Là où le grand public s'est surtout montré inquiet de savoir si les emplois « promis » leur seront destinés, les professionnels de l'emploi se sont d'abord inquiétés de leur attractivité. Les emplois de la manutention et de la logistique non portuaire sont aussi connus pour leur « pénibilité » et pour le nombre important d'accidents du travail.

A cette question, l'ensemble des professionnels – l'Etat, la Région, les OPCA, les syndicats, les associations d'insertion, etc., ont proposé une réponse : selon eux, seule une coalition de l'ensemble de leurs forces peut rendre attractifs les métiers créés par ce projet.

Et cela de deux manières, d'abord en travaillant à la qualité des emplois dans ces filières mais aussi à la qualité des carrières, et à la qualité des conditions de travail de ses salariés dans ces secteurs. Ensuite, en organisant ensemble un dispositif capable d'accompagner les besoins en évolution des salariés des entreprises liées aux activités du port, mais aussi de toutes les entreprises du dunkerquois.

Dans son cahier d'acteur, la Mairie de Gravelines demande à ce sujet : « Une mission associant les élus locaux concernés par ces décisions devra être mise en place sous l'autorité du Sous-Préfet de Dunkerque ». Cahier d'acteur, Ville de Gravelines.

Ce qui nous amène, pour conclure, à évoquer de manière plus large, une volonté forte des professionnels et militants rencontrés au cours de ce débat de participer au projet.

Les conteneurs : par où les faire arriver et repartir ?

Par Isabelle Harel-Dutirou, membre de la commission particulière du débat public.

Cap 2020 a pour ambition d'accroître la part du transport des conteneurs par le rail et la voie fluviale, en tirant parti des atouts du port de Dunkerque qui en font déjà le premier port multimodal de France. Cet objectif ne rencontre que des soutiens mais suscite des interrogations.

S'agissant du fret ferroviaire, la capacité de SNCF-Réseau à traiter un trafic supplémentaire est fortement questionnée par les participants au débat.

Plusieurs intervenants, parmi lesquels des industriels, considèrent qu'il faut mettre à niveau les infrastructures pour être capable de traiter les volumes supplémentaires (poste d'aiguillage d'Hazebrouck) et s'assurer de la disponibilité de personnels qualifiés pour conduire les trains.

Au-delà de ses atouts le port, rappelle ici que SNCF Réseau a assuré la disponibilité de ses sillons pour traiter ses capacités. Selon lui, le problème du ferroviaire réside dans les aides à la multi modalité accordées par les voisins belges qui créent des distorsions de concurrence.

Puis, beaucoup se sont interrogés sur les capacités réelles des canaux à absorber le nombre supplémentaire de conteneurs que doit générer Cap 2020 compte tenu de leurs caractéristiques et de leur état (gabarit des voies, horaires d'ouverture et dimensions des écluses, tirant d'air des ponts...). Voies Navigables de France (VNF) répond ici que ses capacités seraient largement suffisantes pour traiter le trafic de conteneurs induits par le projet.

Certains se demandent dans quelle mesure le projet est dépendant de la réalisation du Canal Seine Nord Europe, le maître d'ouvrage précise qu'il pourrait en tirer un important bénéfice.

D'autres s'interrogent sur la liaison fluviale directe qui fait actuellement défaut entre le bassin atlantique et le réseau ; ce dernier ne serait pas à l'ordre du jour compte tenu de son coût élevé mais pas non plus indispensable à l'échéance de CAP 2020.

Malgré le report modal prévu indique le port, Cap 2020 génèrera une augmentation du trafic des poids lourds. Il estime qu'à l'horizon 2035, le nombre des poids lourds transportant des conteneurs sera accru de 1100 par jour et dans chaque sens, par rapport à la situation d'aujourd'hui : 300 de plus sont imputables à la réalisation en cours de l'allongement du quai de Flandres et 800 au projet CAP 2020 seul.

Une fois réalisé en totalité, le projet lui-même contribuerait à hauteur de 2% à l'accroissement du trafic poids lourds prévu à cette échéance. D'après les réactions qui se sont exprimées au cours du débat, cette perspective suscite une grande inquiétude.

Au vu des comptages qu'ils effectuent, les gestionnaires de réseaux (DREAL, DIR) considèrent que le degré de saturation des voies routières, l'A16 notamment, reste acceptable et font valoir qu'une meilleure fluidité pourra être assurée grâce à une régulation du trafic des poids lourds étalé sur tous les jours de la semaine, 24h/24, pour les faire rouler aux heures creuses. A l'inverse, ceux qui se sont exprimés au cours du débat ont été nombreux à souligner que les infrastructures routières sont déjà saturées et dangereuses.

Les routes nationales et départementales, telle la RD601, sont également très fréquentées, l'augmentation du trafic annoncée, en particulier la nuit, n'est pas de nature à les rassurer.

L'acuité de la controverse a conduit la commission à organiser un atelier route et circulation routière. Il en est ressorti que l'encombrement du réseau routier est d'abord lié aux déplacements quotidiens (domicile-travail notamment) à l'intérieur même du territoire dunkerquois. Les différents responsables se sont accordés sur la nécessité de travailler ensemble et de mettre à profit le délai de mise en œuvre du projet CAP 2020 pour trouver des solutions et répondre aux inquiétudes qu'il suscite.

Les études à conduire pour mesurer plus précisément l'impact du projet sur la circulation routière devront prendre en compte les évolutions dans l'offre de transport (mise en service du bus à haut niveau de service) et dans les comportements (développement du covoiturage) ainsi que les améliorations qui seront apportées au réseau routier, telle la nouvelle voie avec séparation des trafics que le GPMD prévoit de réaliser à la faveur du détournement de la RD 601 rendu nécessaire par l'allongement du bassin atlantique.

Environnement et qualité de vie

Par Jérôme Laurent, membre de la commission particulière du débat public.

De nombreuses associations environnementales ont porté des critiques à l'égard de la mondialisation, du commerce international qui en découle, et sont restés assez sceptiques sur le potentiel de report modal du projet.

La question des gaz à effet de serre a été peu abordée durant le débat. Toutefois, le cahier d'acteur de Virage Energie met en garde ; ne doivent pas seulement être prises en compte les émissions de gaz à effet de serre dues à l'activité du port, et recommande la réalisation d'une étude générale sur l'empreinte carbone du projet. Concernant le gaz naturel liquéfié, une autre association demande à ce que des vérifications soient effectuées sur le caractère non polluant de ce carburant, les méthodes de production pourraient engendrer des fuites de méthane polluantes.

Au niveau de la qualité de l'air, le port répond que l'activité de manutention à quai n'est pas génératrice de pollution de l'air mais celle-ci serait principalement due à l'augmentation des trafics routiers maritimes. Certains contestent l'idée que le transport maritime soit une activité non polluante. Plusieurs demandes ont été faites pour la réalisation d'une étude de suivi portant sur la pollution aux particules fines et ses impacts sur la santé.

Au niveau des nuisances sonores, une crainte s'exprime sur le transport des camions et le déchargement des bateaux, d'autant si le déchargement des navires s'effectue 24h/24h pour assurer une meilleure fluidité. De même, les risques de pollution lumineuse s'accompagnent d'une crainte d'inconfort, d'effets sur la santé et d'impacts sur la faune.

Les impacts sur la biodiversité sont principalement considérés par les associations qui interviennent.

Elles tendent à reconnaître que le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) est un document intéressant, elles confirment que l'option Atlantique est moins impactante environnementalement sans pour autant exprimer leur soutien à la réalisation de Cap 2020.

Elles pointent un risque d'éparpillement des mesures compensatoires ainsi qu'un risque d'incohérence avec des mesures compensatoires antérieures. Les associations sont parfois en désaccord avec les mesures d'évitement de compensation, la chambre d'agriculture souhaite que ces

compensations soient accordées dans l'enceinte de la circonscription portuaire, alors que d'autres souhaitent qu'elles se réalisent à l'extérieur. Certains expriment l'idée que la chasse devrait être interdite dans le cadre de ces mesures. De manière générale, il y a une demande d'être associé aux mesures d'évitement et de compensation.

Sur les questions de l'eau, seuls les sujets de la salinité et de la lutte contre les submersions marines ont émergés durant le débat.

Sur les enjeux de sécurité, les dangers ont été appréhendés à deux échelles : les micro-dangers (conteneurs transportant des matières dangereuses) et les macro-dangers (circulation de matières dangereuses à proximité des sites SEVESO).

S'agissant de l'accroissement du nombre de camions, de nombreuses inquiétudes ont exprimées la crainte que cet accroissement ne s'accompagne d'une augmentation des dangers.

Sur ces différents sujets, à l'avenir, le port a être vigilant en associant les associations et les citoyens aux prises de décision de manière continue.

Espaces à préserver, espaces à conquérir

Par **Marie-Claire Eustache**, membre de la commission particulière du débat public.

Les deux versions du projet CAP 2020- Atlantique ou Baltique - prévoient chacune d'intensifier le déploiement d'activités dans la partie Ouest du port. Il s'inscrit dans la continuité du glissement historique et géographique depuis l'Est, qui s'est accéléré dans les années 70, avec la création entre Loon-Plage et Gravelines d'un nouveau bassin à fort tirant d'eau, d'une gare maritime, de terminaux conteneurs et minéralier, et plus récemment du terminal méthanier.

Côté Est, l'activité portuaire est aujourd'hui moins visible pour les habitants, qui saisissent l'opportunité du débat pour exprimer leur nostalgie d'une cité autrefois davantage animée autour de son port.

Pour recoudre le lien entre ville et port, la Communauté urbaine de Dunkerque a lancé en 1989 le projet Neptune, visant à regagner à l'Est des espaces laissés en friche suite à la crise économique des années 80 et à la fermeture des chantiers navals, tel que le Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC) et la Halle aux Sucres.

Ce qui ressort du débat, c'est que ce vaste projet portuaire semble rompre l'équilibre qui a prévalu jusqu'à présent, avec une cohabitation des usages (biodiversité, loisirs, circulation...) qui, certes avait évolué au fil du temps mais restait « maîtrisable ». Le projet, par ses dimensions, crée une incertitude forte.

Dans un vaste domaine portuaire dont près de la moitié du territoire n'est pas directement utilisée par les activités portuaires, ce compromis a permis une acceptation des risques, des contraintes liées aux restrictions d'accès au littoral, à la pratique de différentes activités, à un nécessaire maintien de l'agriculture et à une certaine qualité de la biodiversité même anthropisée.

L'emploi, la vitalité du territoire étaient l'objectif premier et accepté par tous les acteurs et les habitants.

Repenser le compromis pour accepter le développement portuaire, à une échelle plus vaste. Quelles échelles pour les compensations des différentes pratiques ? Quelle soutenabilité du projet, notamment dans le doublement du bassin Atlantique, pour Gravelines, Loon-Plage dont le cadre de vie va nécessairement être profondément modifié, l'activité portuaire se rapprochant grandement des lieux de vie de la population ? Quelle intégration paysagère, quelles coutures urbaines à mettre en place ?

Le projet Cap 2020 remet ainsi sur le métier la relation physique et symbolique entre le port et la ville. Le GPMD s'y dit sensible et envisage notamment la création d'un "Port Center" pour mieux faire connaître le port, ses activités et ses métiers, son patrimoine, et nouer une relation plus étroite avec les habitants. Cap 2020 offre du même coup de nouvelles opportunités de dialogue à initier : C'est en quelque sorte un nouveau contrat de territoire auquel appelle le projet du GPMD.

Quelle durabilité socio-économique, quelle durabilité urbaine et quelle durabilité environnementale ? Les acteurs du territoire (SIVOM des rives de l'Aa et de la Colme, CUD, commune de Gravelines) se mobilisent et souhaitent réfléchir ensemble à ce développement du territoire, appelant sans attendre une réflexion au niveau du SCoT, des PLUi, indiquant les points de vigilance à traiter quant aux déplacements, à l'intégration paysagère, la réduction des nuisances, le maintien réfléchi et partagé des usages, notamment agricoles et de loisirs, de la biodiversité, des liens et coutures avec le territoire extra portuaire.

« L'élan dynamique qui sera amorcé par Cap 2020 ne doit pas s'arrêter au simple projet de bassin portuaire. Il doit devenir un véritable projet de territoire, un projet partagé par tous les acteurs, accepté et porté par tous les habitants », cahier d'acteur du PS.

Les résultats

Positionnement des acteurs

Une cartographie permet d'exprimer le positionnement des acteurs durant le débat, notamment travers la publication des cahiers d'acteurs.

Patrice Vergriete, Maire de Dunkerque évoque quelques éléments de réflexion suite aux premières conclusions partagées par la commission. Comme évoqué précédemment par Jacques Archimbaud, il partage l'idée que le débat public n'est pas suffisamment permis de dépasser les oppositions.

L'un des écueils de ce débat est l'expression d'une opposition dite binaire. Le projet Cap 2020 n'a selon lui pas pour rôle de nourrir une politique de transition énergétique et indique à ce sujet que la CUD s'est portée candidate à un appel à projet national.

La relation entre le port de Dunkerque et le port du Havre aurait fait l'objet d'une opposition entre les partisans de la compétition et les partisans du monopole. Or, la meilleure organisation économique relève selon lui d'un équilibre entre ces deux dynamiques à travers la « coopération ». Le débat aurait pu selon arriver à ce degré de maturité, malgré un contexte politique national défavorable.

Il exprime son désaccord avec l'une des conclusions du débat qui consiste à dire que le projet Cap 2020 doit mobiliser les acteurs pour constituer le projet du territoire.

Le projet est l'un des éléments « constitutif et fort », notamment de diversification économique, mais c'est le projet communautaire dont le projet Cap 2020 est l'un des éléments qui doit selon lui fédérer.

La stratégie économique du territoire ne résume pas à Cap 2020 : « ce n'est pas l'alpha et l'oméga ».

Un point semble manquer au débat, peu d'éléments de comparaison permettraient d'appréhender: « Qu'est ce qui se passerait si le port renonçait ? ». Quels seraient les impacts environnementaux et écologiques d'une telle décision ? Qu'est-ce qui se passe si Dunkerque renonce à concurrencer Anvers, « où vont aller les camions ? ». Quels impacts sur le climat ?

Sur les questions de mobilité et de report multimodal, il souhaite rappeler que ces enjeux se jouent principalement au niveau national. D'autres questions se traitent au niveau local tel que les transports collectifs avec des objectifs qualifiés d'« ambitieux ». Il ajoute : « On associe à Cap 2020 des éléments qui peuvent être largement ou facilement corrigés par des décisions politiques nationales ».

Pour finir, il affirme que le projet Cap 2020 constitue un élément fort de la stratégie de l'agglomération qui cherche à se transformer au même titre que les sujets de la transition énergétique, de la création d'entreprise, du développement des activités touristiques, etc... Il s'agit d'un élément constitutif d'une stratégie globale, « un maillon indispensable » conclue-t-il.

Résultat du questionnaire

Par Christophe Leikine, Secrétaire Général de la Commission particulière du débat public

Discussion avec la salle

Bertrand Ringot, Maire de Gravelines souhaite réagir à ces résultats et faire part de 5 points qui ont relevé son attention au cours du débat public.

Sur la route, il indique qu'un travail d'explication mené avec le port a permis de lever un point de fixation important. Deux routes permettront de relier les communes de Gravelines et de Loon-Plage ; l'une contournant le bassin au plus près, et l'autre passant plus au sud. Il partage l'idée que ce futur tracé serait plus pertinent que la route actuelle.

Autre sujet dont l'inquiétude a pu être levée, le quai à Pondéreux Ouest, dont certains redoutent un développement et une augmentation des nuisances liées aux poussières. Le port a apporté une réponse claire, seule l'activité conteneur sera développée. Un engagement aurait par ailleurs été pris pour résoudre ce sujet.

Sur la pollution des navires, le dispositif de branchement à quai des navires permettrait d'éviter la pollution aux particules. S'agissant de la congestion routière, des mécontentements se sont exprimés sur l'A16 et l'A25, le sujet ne pourra pas être selon lui occulté. Il insiste sur la nécessité d'avoir des perspectives à court, moyen et long terme ; beaucoup d'effort restent à faire.

Au niveau des emplois, il plaide pour plus de transparence en réponse aux expériences antérieures qui ont « refroidi » : quels emplois et à quelles échéances ?

In fine, il exprime un point de vue positif sur le projet en tenant compte des réserves exprimées. La participation et le pilotage de l'Etat seront selon lui un gage de réussite dans la réalisation du projet.

Dominique Pair d'Arcelor Mittal considère que depuis le mois de septembre le projet a pu prendre en maturité, et n'affiche désormais plus d'oppositions entre le conteneur et l'industrie, mais une forme de complémentarité.

Ces deux éléments ensemble permettraient d'améliorer la compétitivité du projet. L'option Atlantique fait l'objet d'un soutien majoritaire. Il souhaite également apporter son témoignage sur la fiabilité du report par le rail en tant que 1^{er} client français et sur les Hauts-de-France.

Pierre Gonzales de l'union locale CGT de Dunkerque fait part de son interrogation sur le mode de financement du branchement à quai électrique au vu de la situation énergétique de la France.

Charles Henri Tourillon, souhaite rappeler que l'emploi figure parmi les principales préoccupations des français. Un nouveau terminal est générateur d'emplois, il n'y a pas de petits emplois ajoute-t-il.

Marcel Croquefer, responsable CGT du secteur industrie annonce que le cahier d'acteur de son syndicat sera mis en ligne prochainement ; ce dernier explicite les raisons qui ont poussé le syndicat à s'opposer au projet. L'objectif de 16 000 emplois est qualifié de trop « optimiste ». Avec son syndicat, ils souhaitent demander une étude approfondie sur ce sujet et souhaite que la CGT puisse participer à l'élaboration de son cahier des charges. La connaissance de la qualité des emplois est un critère important notamment pour anticiper sur les formations. Les 17% d'emplois intérimaires affichés semblent trop élevés par rapport à la moyenne nationale, il incite à la prudence sur ce sujet.

Pascale Verkindere de l'Union Maritime et Commerciale souhaite rappeler que les camions qui circulent actuellement le font sous la norme Euro 6, et ajoute que des évolutions positives sont à prévoir dans les années à venir (électrique, gaz naturel liquéfié).

Un représentant du parti Communiste souhaite rendre hommage à la mobilisation à la fin de la guerre des dockers et de leur syndicat CGT, des députés communistes et de la population pour la reconstruction du port.

[Synthèse générale par Jacques Archimbaud](#)

Stéphane Raison président du directoire du GPMD prend la parole pour remercier avec insistance son équipe pour le travail accompli depuis 1 an depuis la saisine de la CNDP. Puis, il remercie l'ensemble des acteurs portuaires « admirablement » mobilisés tout au long du débat public.

Le travail va continuer pour que le projet voit le jour et qu'il devienne un projet d'excellence souligne-t-il. Pour cela, l'aide de la commission à travers la publication de son rapport est nécessaire, et ce, afin d'aller « changer des politiques publiques qui aujourd'hui nous sont défavorables ». Il ajoute : « si on souhaite dépasser le caractère territorial et se projeter à l'échelle mondiale dans un projet d'excellence de transport multimodal, on a aussi besoin de ces coups de main, dans l'accompagnement que peut faire une structure neutre et indépendante sur le territoire».

Il remercie ensuite les élus et la population pour un débat qui s'est déroulé dans le « respect » et qui a été de « haute tenue ».

A l'image du « port partenaire », cela démontre selon lui que le territoire est déjà en connexion. Si 80% des gens se sont exprimés favorables au projet, c'est sûrement aussi car « les éléments de concertation et de discussion » sont déjà présents à Dunkerque.

Martine Minne présidente d'Attac Flandre souhaite revenir sur une intervention du maître d'ouvrage à la réunion publique de Gravelines. Ce dernier aurait alors exprimé le fait qu'il était de la responsabilité des habitants de repenser leur déplacement afin de pouvoir faire passer les camions.

Elle souligne le fait qu'ATTAC est contre le projet comme l'explique leur cahier d'acteur et soutient par ailleurs l'avis exprimé par les experts Antoine Frémont et David Guerrero. Elle se réfère au port du Havre qui avait prévu de traiter 6 millions de conteneurs et qui n'en traite aujourd'hui que 2,5. La réunion est alors close et les participants boivent ensemble le « verre du respect ».