



Focus groupe Associations usagers de la mer et du littoral

Jeudi 23 novembre
Maison de la vie associative

Pascal Matthys, président de maison de la vie associative de Dunkerque a accueilli le débat public. La maison de la vie associative indique-t-il est une structure de l'Association dunkerquoise de gestion des équipements sociaux (ADUGES), chargée d'accompagner les associations adhérentes et toutes les associations pour des démarches de création comme de fonctionnement. Agathe Minne est la présidente de cette structure. La Maison de la vie associative (MVA) sert aussi de lieu d'échange, c'est pour cela qu'elle accueille la commission du débat public rencontrée dès son arrivée à Dunkerque.

Philippe Marland membre de la commission particulière du débat public prend la parole pour remercier l'auditoire et les hôtes de cet événement. Le peu d'influence à ce focus groupe rend compte selon lui de la difficulté à mobiliser le public sur ce qui concerne pourtant son «avenir direct». Cela confirme la nécessité d'aller au devant des gens, ce que met en place la commission à l'occasion des débats mobiles.

Puis, **Philippe Marland** a présenté en quelques mots le fonctionnement du débat public, sa commission particulière et l'institution de laquelle elle émane.

Le **maître d'ouvrage** est ensuite invité à prendre la parole pour présenter le projet. **Erwan Lebris** directeur de l'aménagement au grand port maritime de Dunkerque est accompagné par **Stéphane Boyval** responsable études techniques et travaux et de **Maurice Evain**, commandant du port en second au sein de la Capitainerie.

Au cours de sa présentation, le **maître d'ouvrage** propose un focus sur les activités de loisirs et culturelles qui se pratique sur son domaine, il recense les activités suivantes :

- Pêcheur en mer ;
- pêcheurs sur le réseau de wateringues ;
- sentiers de grande randonnée ;
- lieux de baignade et de pratique des sports de glisse (planche à voile, kitesurf) ;
- pistes cyclables ;
- huttes de chasse ;
- sports mécaniques.

Le **maître d'ouvrage** se dit attentif aux impacts du projet sur ces activités. Il souhaite qu'une cohabitation des activités soit préservée tout en prenant en compte les règles de sécurité ainsi que

les règles de protection de la nature. Sur cette dernière thématique, les études du port montreraient que la variante Baltique aurait plus d'impacts ainsi que sur la pratique des activités de loisirs, environ 1 000 personnes seraient des usagers réguliers.

Concernant l'accès au port, il note que jusqu'au début des années 2000 le port était ouvert. Son accès se serait progressivement réduit suite à la multiplication des risques terroristes, en réponse à la problématique des migrants (immigration clandestine), à l'augmentation des trafics illicites et au durcissement des règles de sécurité sur différents sites (directives SEVESO). La réglementation s'est particulièrement durcie suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, le code ISPS (International Ship and Port Facility Security) s'est imposé progressivement pour tous les navires et les ports. Ce code définit des zones restreintes de circulation. Progressivement, cela se serait traduit par la mise en application de 5 arrêtés. Pour le **maître d'ouvrage**, le projet CAP 2020 ne viendrait pas modifier leur application.

Pour **un représentant de l'association des Pensionnés de la marine marchande**, « on ne peut pas être contre le projet et le développement du port ». Ce développement est nécessaire, le port accuserait d'un retard de 20 ans dans le domaine du conteneur. L'intervention de deux parlementaires de Seine Maritime tout comme le mandat du 1^{er} ministre et ancien maire du Havre sont pour lui préoccupants.

Il suggère que l'évacuation des conteneurs prévus par le projet est problématique. Le maître ouvrage ayant répondu qu'il se ferait par la route et le rail, or il ne perçoit ni les routes (A16 déjà saturée), ni les lignes ferroviaires conséquentes. Il s'inquiète également du renoncement au projet du Canal Seine Nord. De son point de vue, il est nécessaire de réaliser le barreau du Canal Seine Nord pour permettre l'évacuation des conteneurs dans le nord.

Du point de vue de la stratégie nationale portuaire, il demande : faut-il développer le Havre, Marseille ? A-t-on la capacité financière pour essayer de développer tous ces ports ?

Pour **Erwan Lebris**, la politique française portuaire a été éditée en 2013, les façades maritimes se sont progressivement affirmées. Il montre à l'écran la carte de référence éditée par le Ministère de l'environnement et de la transition écologique. La carte illustre les 3 axes de pénétration du territoire français. Un axe nord-ouest, un axe sud –Lyon, un 3^{ème} axe nord de France qui s'appuie sur la façade littorale de la côte d'Opale avec le port de Dunkerque, Calais et Boulogne. L'axe nord s'appuierait sur l'association Nordlink qui regroupe l'ensemble des ports intérieurs, extérieurs, et la plateforme de Dourges, au total 27 entités font partie de l'association Norlink. Cette position aurait été confortée la semaine dernière par le 1^{er} ministre qui a acté cette carte lors des assises de la mer : « je veux que la France soit un seul port, avec 3 entrées : le Havre, Marseille et Dunkerque ».

Concernant les besoins financiers du projet, sur les environ 700 millions d'euros, 250 millions dépendent de financement privés, 300 millions relèveraient de fond propre, et 130 millions restants vont être demandés à des partenaires dont l'Etat. **Erwan Lebris** cite en exemple les travaux actuels du quai de Flandres pour lesquels l'Etat apporterait entre 15 et 20 millions d'euros. L'Europe, la région et la Communauté urbaine de Dunkerque doivent également participer à ce financement. Le

port de Dunkerque serait intégré au réseau de transport européen pour lesquels la communauté européenne a décidé d'appuyer les financements. Dunkerque serait situé à la croisée de deux de ces axes, un axe Nord-Sud et un axe Est-Ouest. Le projet aurait déjà été présenté à deux reprises à la communauté européenne. Par ailleurs, le président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand aurait indiqué dans la presse qu'il apporterait des financements.

Stéphane Boyaval montre sur une carte le marché actuel du grand port maritime, il détiendrait 75% dans un périmètre de 30 km. A partir de la ville Cambrai, il détiendrait seulement 25% du marché, sur Amiens sa part serait limitée à 10%. Les projections montrent que le port serait capable d'aller 50 % sur l'ensemble des Hauts-de-France et sur le grand Est. Les chargeurs recherchent de la rapidité et le coût le plus bas.

Nicolas Fournier, président de l'ADELFA souhaite tout d'abord signaler que son association a eu l'occasion de s'exprimer lors du focus groupe environnement, la salle était comble, « dommage » que les autres associations ne se soient pas mobilisées ajoute-t-il. Il est question d'autofinancement, il semble que le port doive procéder à un emprunt, à quelle hauteur ? Combien d'années ? Il demande, est-ce que cela ne va pas grever vos capacités à investir sur un autre projet ? Puis, son interpellation porte sur l'évacuation des conteneurs, le port met en avant la voie fluviale, pourtant il n'y aurait pas selon une volonté suffisante de développer cette dernière. Il se réfère ensuite au schéma d'aménagement en date de 67 qui préfigure le bassin Atlantique ainsi qu'une liaison directe entre le bassin et le canal à grand gabarit. Or, cette liaison n'apparaît pas dans le cadre du projet Cap 2020 pour rejoindre le canal, il faut en effet emprunter le canal des Dunes, l'écluse des Dunes puis passer l'écluse de Mardyck « tout cela n'est pas garant d'une grande fluidité ». Il demande au maître d'ouvrage comment il a prévu de fluidifier le trafic à l'horizon 2035.

En termes de financement, il est effectivement prévu d'emprunter indique **Erwan Lebris**. Sur les 300 millions d'autofinancement une part correspond à de l'emprunt. Le port aurait une capacité à s'endetter car il a une « bonne santé financière » à l'heure actuelle. Dans ses projections, le port se serait assuré de la disponibilité de 20 millions d'euros pour assurer des financements complémentaires. Le ratio d'endettement s'échelonnerait à 3, un ratio qui serait jugé comme correct par les organismes bancaires.

Au niveau du fluvial, la jonction qui a été mentionnée apparaît sur les plans actuels depuis 1970. Ce projet présenterait deux intérêts : la possibilité de créer un deuxième raccordement et d'évacuer les eaux des waterings. Dans le cas des trafics actuels et futurs du projet Cap 2020 le canal ne s'avère pas nécessaire, le réseau existant disposerait de capacités suffisantes. Néanmoins, les terrains resteraient gelés et réservés pour ce futur canal, le projet est mentionné dans le SCOT. Le **maître d'ouvrage** estime que d'autres investissements seraient a priori plus utiles pour développer le fluvial tel que des incitations financières plutôt que des investissements lourds. **Erwan Lebris** rappelle ici qu'une étude aurait été menée avec Voies Navigables de France (VNF) dont les résultats annoncent des capacités suffisantes, sans besoin d'un investissement majeur.

Pascal Matthys, usager de l'A16 et de l'A25, souhaite mettre en garde sur les conséquences du projet sur la circulation routière. Peut-être qu'un doublement des voies peut être envisagé. Puis, il s'interroge sur la concurrence : les hollandais et les belges ont déjà une « force de frappe conséquente », est-ce qu'ils vont se laisser faire demande-t-il. Enfin, il s'interroge, lorsqu'il passe sur l'A16, il aperçoit régulièrement les portiques levés « le nez en l'air », une extension est prévue, mais le port actuel a-t-il déjà atteint sa capacité maximum de fonctionnement ? Pour finir, il demande au maître d'ouvrage si des compensations sont prévues pour les personnes lésées par la réalisation du projet.

Pour **Erwan Lebris**, actuellement il y aurait 300 poids lourds par jour et par sens sur l'autoroute A16 en lien avec la filière conteneur. Avec le projet Cap 2020, 1 100 ou 1 200 poids lourds circuleront à l'horizon 2029 (phase 1) et 1400 poids lourds (à la phase 2) à l'horizon 2035.

L'impact du projet sur le trafic routier a été calculé à travers une comparaison entre l'augmentation de trafic avec et sans le projet, l'augmentation serait de 2% en heure de pointe. Cette étude a été présentée à la DREAL et à la DIR, les deux gestionnaires auraient confirmés que cette augmentation serait acceptable.

Pour **Pascal Matthys** ces derniers sont « un peu juge et parti » dans la réalisation de leurs études. Il souligne le fait que les difficultés de circulation s'observent essentiellement le matin.

Nicolas Fournier intervient pour rappeler que dans le cadre du débat public il est possible de demander une expertise complémentaire et une contre-expertise sur certains sujets.

Pour **Philippe Marland**, il s'agit d'un sujet très sensible qui inquiète et revient de manière systématique. Cela a conduit la commission à prévoir un atelier consacré à ses questions de mobilité pour mettre autour de la table tous les acteurs concernés.

Erwan Lebris intervient ici pour rappeler que les 2% d'augmentation de trafic sont programmés en heures de pointes, des projets d'aménagement sur l'A25 et l'A16 seraient prévus. Sur l'A25 une 3^{ème} voie va être réalisée dans les prochaines années, un nouvel échangeur va être aménagé et des mesures de régulation du trafic sont aussi mises en place.

Stéphane Boyaval revient sur le sujet de la concurrence, Dunkerque aurait effectivement un retard dans son développement face à des concurrents belges qui n'attendent pas pour investir. Il dénombre les atouts du port de Dunkerque, le marché du conteneur est selon lui en pleine croissance, il s'agit de passer de 50 millions de conteneurs sur le range nord à 100 millions de conteneurs. Atteindre 2,5 millions d'EVP, pour Dunkerque serait une augmentation importante mais jugée « raisonnable » par le port. Il ne s'agirait pas de prendre des parts de marchés aux ports voisins mais de prendre des parts sur leur augmentation de parts de marchés : « on ne cherche pas à devenir plus grand qu'eux ».

Pour **Erwan Lebris**, il y a une dynamique de forte croissance, à la fin de l'année 400 000 evp devraient être atteints pour une capacité totale de 600 000 evp. L'extension du quai de Flandre peut porter la capacité à 900 000 EVP.

Il indique que les compensations s'adresseront aux personnes lésées, en particulier les agriculteurs. Un impact ponctuel sera également à prévoir au moment des travaux. Pour les associations de loisirs qui vont être lésées un travail au cas par cas avec chaque association sera mis en place pour trouver les modalités afin que chacune d'entre elle puisse poursuivre son activité.

Franck Gonsse, Secrétaire général de la section CNTPA souhaite formuler plusieurs remarques. Selon lui, 600 000 conteneurs en provenance de la Belgique viendrait polluer tous les jours les côtes alors les produits sont consommés par la population. L'infrastructure, c'est-à-dire des linéaires de quai seraient nécessaires pour aller chercher des conteneurs supplémentaires. L'ensemble des volumes ne pourront pas passer sur l'autoroute, il met en garde : c'est impossible. Il met en avant les différents aspects du report multi-modal, route, fluvial, et ferroviaire. Le fluvial ne serait pas saturé. Le ferroviaire offrirait également des capacités de développement, des sillons peuvent être utilisés pour le transport conteneur, antérieurement le trafic aurait déjà atteint jusqu'à 6 trains par jours, aujourd'hui il serait à environ 2 trains par jour. Concernant le transport routier, il souligne le fait qu'il n'y aura pas de livraison entre 21h et 6h du matin, une information qu'il juge importante d'apporter aux habitants de Loon-Plage et de Gravelines : « les terminaux ne tournent pas la nuit ». Le projet doit être accompagné selon lui par un doublement des autoroutes en 2x 4 voies.

Il note plusieurs signaux positifs comme l'avancé du projet du Canal Seine Nord Europe ou l'engagement du gouvernement en faveur du projet. Dunkerque ne serait pas en concurrence avec le Havre affirme-t-il, et doit aller chercher ses marchés vers l'Est de l'Europe, la région Hauts-de-France, ainsi que le bassin parisien.

Il demande au port à ce que les associations qui utilisent le territoire portuaire soient prises en compte, même s'il s'accorde à dire qu'il n'y a pas de loisirs sans économie. Il réitère son désaccord : l'option baltique n'aurait pas plus d'impact écologique que le projet Atlantique. Il s'appuie sur le fait que du côté du bassin Atlantique l'une association de chasse des dockers participerait activement à l'entretien de la biodiversité locale à travers la création de hutte.

Erwan Lebris, indique ici que l'accès au port fait effectivement l'objet de restrictions, il présente une carte du territoire portuaire issue de l'arrêté préfectoral en date du 24 juin 2016

Un représentant de l'association des pêcheurs en bord de mer s'interroge : pourquoi certaines associations ont-elles le droit d'accéder à des zones pourtant interdites dans le cadre de l'état d'urgence ? Il demande : lorsque le plan d'urgence sera levé, est-ce que les zones de pêches du Petit-Fort-Philippe seront de nouveau autorisées ?

Maurice Evain intervient à ce niveau pour souligner le fait que dans le port de nombreuses usines et zones sont restreintes pour des raisons de sécurité. La mise en œuvre de plan Vigipirate détermine des zones où la présence est possible que si elle s'avère nécessaire. Différentes zones sont recensées, dont certaines révèlent de la sécurité et d'autres de la sureté. En octobre prochain, la loi sur la sécurité intérieure sera mise en œuvre, c'est le Préfet qui applique ces arrêtés renouvelables tous les ans.

Nicolas Fournier interroge ici le port sur les passe-droits accordés aux chasseurs.

Le maître d'ouvrage indique ici que les différentes zones font l'objet d'arrêtés terrestres et maritimes. Les restrictions sont imposées par la préfecture indique-t-il, le grand port maritime de Dunkerque n'effectue aucun contrôle. **Raoul Defruit** vient préciser que l'arrêté en date du 5 novembre 2017 autorise les gens à aller sur la plage mais qu'ils sont susceptibles de s'y faire fouiller.

Philippe Marland conclue ce débat en remerciant l'ensemble des participants et donne rendez-vous à l'auditoire à la prochaine réunion publique de Gravelines le jeudi 14 novembre.