



# Compte rendu de la réunion publique Loon-Plage Mercredi 15 novembre

## *Introduction*

Après la diffusion du film de présentation du débat public, Jacques Archimbaud en qualité de président de la Commission particulière du débat public a remercié et félicité la salle pour sa forte affluence. Le public saisit ainsi l'opportunité qui lui est donnée de s'exprimer et de donner son avis.

Après la présentation du déroulé de la soirée en quelques mots, Eric Rommel maire de Loon-Plage est invité à prendre la parole. Il souhaite tout d'abord la bienvenue aux participants et rappelle l'importance de ce débat à ces yeux, ainsi que pour son équipe municipale. L'organisation d'une réunion à Loon-Plage lui paraît importante au vu des impacts importants du projet sur la commune. Se réjouissant du monde présent, il exprime son attention particulière à la parole de la population sur le projet. Loon-Plage est le principal hôte du port ces dernières années, la mairie essaye de participer au développement économique tout en étant attentif à ce que « chacun s'y sente bien », exprime-t-il.

Philippe Marland, membre de la commission particulière présente ensuite les modalités du débat public, son fonctionnement sous l'égide de la commission nationale du débat public.

A l'issue de la diffusion du film de présentation du projet, Stéphane Raison, président du directoire du port de Dunkerque a pris la parole rappelant le fonctionnement du port, les objectifs du projet Cap 2020, ses caractéristiques et ses principaux impacts.

Jacques Archimbaud a présenté les différentes initiatives organisées depuis le début du débat public : réunions publiques, auditions d'experts, débats mobiles, focus groupes....

Les sujets sensibles identifiés depuis le début du débat public par la commission sont ensuite mentionnés à l'aide d'un schéma : les poids lourds et l'ensemble des nuisances de proximité. Les emplois (lesquels, pour qui), l'industrie et les impacts globaux sont qualifiés de « sujets intermédiaires » parmi les préoccupations du public. L'évolution du territoire est perçue de manière positive par le public, « une attente forte » s'exprime et semble plutôt encourageante pour la réalisation du projet. Sur proposition de Jacques Archimbaud, la soirée sera organisée en deux temps. La première partie de la soirée sera consacrée aux enjeux globaux : filière conteneur, services portuaires, innovations technologiques, les emplois, l'avenir de l'industrie. Puis la seconde partie de

la soirée sera consacrée aux impacts locaux : route, bruit, santé, accès à la mer, camions, poussières....

Un citoyen de Gravelines est le premier à s'exprimer. Le projet Cap 2020 est selon ses termes « un projet géant », « un monstre » qui va fortement impacter la vie des habitants des communes de Craywick, de Saint-Georges-sur-l'Aa, de Gravelines. Cette personne souligne le fait que les habitants « ont déjà largement donné ». « Vous allez nous demander à nous de vivre à côté de ça ». Il aurait souhaité que l'impact sur la vie des habitants soit pris en compte comme « enjeux majeurs du débat ».

Un citoyen de Bourbourg partage les inquiétudes précédentes. Sur la question de l'emploi, il souhaite revenir sur la définition des emplois directs/ indirects en faisant référence au terminal méthanier. Dans le cadre du projet du terminal 9 400 emplois indirects/ directs et induits avaient été annoncés, il y aurait eu 3 800 emplois pour la durée totale du chantier. Il déplore le recours à 60% de travailleurs détachés (roumains et polonais) dans le cadre du terminal méthanier induits par la législation européenne. Il demande au maître d'ouvrage, combien d'emplois directs seront créés à l'issue du projet pour les Gravelinois, les Bourbourgeois etc. Sur l'ensemble des emplois créés quels seront leur nature, s'agit-il uniquement de logistique ?

Pour Stéphane Raison 1 000 emplois par an ont bien été créés durant la phase chantier. Selon lui, l'ensemble des maîtres d'ouvrages du terminal méthanier n'avait pas annoncé plus de 70/80 emplois permanents dès lors que le terminal serait en service.

Concernant le projet Cap 2020, il rappelle que le dossier du maître d'ouvrage comporte l'ensemble des éléments techniques du projet, une partie spécifique est consacrée à l'emploi. Les estimations d'emplois pérennes directs et indirects sont de 5 500 emplois sur la zone du grand Dunkerque. Sur la totalité des 16 000 emplois annoncés à l'échéance 2035, 9 500 emplois sont des emplois directs et 7 500 sont indirects. Selon lui, la différence avec le terminal méthanier réside dans le fait que la phase travaux va générer peu d'emplois (environ 100 emplois par an pour la durée du chantier), en revanche, de nombreux emplois sont attendus pour la période d'exploitation du terminal.

Au sujet des travailleurs détachés, Stéphane Raison indique que le chantier d'infrastructure sera mené à 100% par le Grand Port, et donc soumis à la réglementation européenne et à la procédure des marchés publics. Des travaux similaires sont menés en ce moment par l'entreprise Bouygues travaux public qui réalise l'extension du quai de Flandre. Des travaux de dragage sont à prévoir.

Il conclut sur les chiffres suivants : 8 900 emplois à la 1<sup>ère</sup> phase du projet entre 2025 et 2026 et 7 800 emplois supplémentaires à la deuxième phase. Concernant la filière logistique, 1 evp revient à 1m<sup>2</sup> d'entrepôt à un nombre fixe d'emplois créés.

Nicolas Fournier s'exprime en tant que président de l'association protection de l'environnement l'ADELFA, il est également membre des Amis de la Terre et du conseil de développement du port. En préambule, il souhaite rappeler que le territoire a souvent été malmené à l'image du terminal méthanier qui ne rend pas le service attendu « d'ailleurs ce terminal méthanier se porte tellement bien que son propriétaire, EDF essaie de le revendre ».

Il s'interroge ensuite sur l'utilité « d'aller si loin dans le gigantisme » alors qu'une extension du quai de Flandre est déjà en cours et prévoit 600 mètres supplémentaires et permettrait d'accueillir 2

porte-conteneurs de grande taille simultanément. Avec le projet « on va continuer de malmener le territoire », surtout pour les loonois qui vont être encerclés entre le bassin et les zones logistiques ajoute-t-il.

Les impacts sur le trafic routier sont à redouter avec « 1 camion toutes les 30 secondes ». Partant du constat que les autoroutes sont saturées la journée, il est question de faire circuler des camions de nuit, des impacts de bruit sont selon lui à redouter. « Loon-Plage va être perdu dans un nuage de bruit, de lumière et surtout de pollution », cette pollution serait émise à la fois par les camions et les navires. La pollution maritime est selon lui, reconnue comme l'un des premières causes de pollution atmosphérique.

L'Adelfa est opposée à ce développement portuaire « d'un autre âge » déclare-t-il.

Stéphane Raison remercie tout d'abord Nicolas Fournier pour cette intervention. Il rappelle ensuite qu'en tant que membre du conseil de développement, il a pu participer au vote du projet stratégique qui intègre ce projet.

Aujourd'hui, de nombreux flux conteneurisés à destination de la France transiteraient par les ports du Benelux indique Stéphane Raison. Considérant le fait que 5 millions d'équivalents vingt pieds de marchandises passent par les ports étrangers, la France perdrait de nombreux emplois et de la valeur ajoutée.

Avec ce projet, le port de Dunkerque souhaite endosser le rôle de créateur de valeur ajoutée pour la région. Le projet viserait « dans des limites raisonnables » à faire en sorte que les conteneurs du nord de la France passent par le port de Dunkerque. Le port souhaite que le report multimodal soit favorisé au maximum ajoute-t-il, même s'il admet qu'un report sur les routes est à prévoir.

Concernant la pollution atmosphérique, il indique que l'armateur des navires qui escalent tous les mercredis à Dunkerque aurait décidé, tout en les rendant encore plus grands, de les faire passer au gaz naturel liquéfié, un carburant moins émissif en polluants.

Pour finir son propos, il exprime la volonté d'excellence, afin de faire de ce projet un outil de création de valeur ajoutée capable de ramener de l'emploi, tout en limitant les impacts sur le territoire.

Une habitante de Grande-Synthe souhaite aborder le projet du point de vue de ses conséquences sur le monde et pas seulement à l'échelle de l'agglomération. Au vu des interdépendances, il faut selon elle raisonner en tant que « citoyen du monde ». Ce type de projet et l'appât du gain conduisent à « de nombreuses souffrances », elle cite : les accidents mortels sur les routes, la souffrance des ouvriers des autres ports qui vont perdre leurs emplois comme au port du Havre, la souffrance des ouvriers du tiers monde exploités pour produire les marchandises exportées dans les conteneurs, la souffrance des humains qui sont affectés par la montée des eaux. La production de biens de consommation, les travaux du futur projet et le transport de conteneurs sont des causes de pollution. Elle mentionne également un accident datant de 1975 ayant causés le décès de 3 marins. L'augmentation du coût des énergies fossiles est aussi à considérer selon elle.

Le débat public ne tiendrait pas compte de la « révolte des habitants des îles Fidji ou des pays d'Afrique » dont les maisons sont emportées par la mer. Partant du constat que « la planète est limitée » elle invite à la relocalisation des systèmes de productions, aux respects des règles de la

nature (faune et flore) et des conditions de travail. Elle défend un modèle où il s'agirait de trouver le bonheur non pas dans l'achat compulsif mais dans la «sobriété heureuse», notion développée par Pierre Rabhi. Il est important que les futures générations héritent « d'une planète où il fait bon de vivre ». Elle fait référence à l'actualité de la COP 23, plus de 15 000 scientifiques tireraient la sonnette d'alarme, « l'humanité vivrait à crédit ». Elle termine son propos en demandant si embaucher des chômeurs afin de produire des légumes bio et nourrir la population locale est une utopie.

Stéphane Raison répond qu'il n'est pas en position de faire le débat de la mondialisation, « ce n'est pas la mission qui m'a été donnée par la ministre ». Il indique néanmoins que le port est bien attentif à ces sujets, le trait de côte est un élément important, le port emploie un thésard qui travaille sur la submersion marine. Le port va réaliser pour le compte de l'Etat et de la communauté urbaine de Dunkerque une opération de défense sur la digue des alliés. Il met en avant le fait que le port de Dunkerque serait le seul port à défendre le gaz naturel liquéfié, et qu'il travaille en ce moment à rendre opérationnel le branchement à quai : « nous sommes en pointe ». Le port met en œuvre des politiques nationales et internationales, le port s'occupe à son échelle de la planète souligne-t-il.

Au sujet de la relocalisation, Stéphane Raison indique que le port souhaite ramener des emplois afin qu'ils soient non délocalisables. La mission du port est de faire en sorte que des entreprises nouvelles puissent s'installer sur le domaine portuaire.

Concernant la concurrence, le marché du conteneur serait en croissance de 8%, il considère que le marché va doubler d'ici 2035 et exclut l'idée d'une concurrence franco-française. Il s'agit de capter un volume qui jusqu'ici n'allait pas en France selon Stéphane Raison. Il ne souhaite pas opposer les territoires, son objectif est de faire en sorte que cette valeur arrive sur le territoire.

En matière de pollution, « les compagnies maritimes sont forcées » de mettre en œuvre des mesures imposées par la réglementation. En Europe du nord, il y aurait moins de pollution liée au trafic maritime, puisque depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, l'Organisation Mondiale Internationale (OMI) a imposé des règles strictes sur le rejet de dioxyde d'azote et de dioxyde de soufre dans l'atmosphère.

Un autre cap devrait être franchi en 2020. L'armateur avec lequel travaille le port de Dunkerque aurait à cet effet décidé de faire passer ses navires à autres choses qu'au fioul. La réglementation de la pollution dans les zones SECA ne s'applique pas partout dans le monde. Il conclut ainsi « on ne va peut être pas assez vite, mais on essaie d'aller plus vite que la musique »

Corentin habitant de Ghyvelde demande au maître d'ouvrage si les investissements en lien avec la crise des migrants sont anticipés. De même, il se questionne sur l'impact du Brexit. Pour finir, il demande au maître d'ouvrage si ses objectifs ne sont pas trop optimistes face aux facteurs évoqués.

Pour Stéphane Raison, l'industrie du conteneur serait en progression constante depuis ses commencements. Effectivement, des paramètres nouveaux entrent en compte, mais selon lui le Brexit aurait un effet plutôt favorable de desserte de l'Angleterre.

La crise migratoire affecte principalement l'activité ferry, les migrants de la zone chercheraient avant tout à rejoindre l'Angleterre en passant par les tunnels.

Franck Gonsse s'exprime en tant que représentant du syndicat des dockers. A travers la question de l'emploi, il souhaite remettre « un peu de gaieté dans le débat », il faut prévoir l'avenir du territoire et de ses nouvelles générations.

La pollution est selon un phénomène duquel il faut effectivement prendre des précautions. Il s'oppose à l'idée d'une concurrence franco-française : « on ne va pas voler les parts du Havre » ni des autres ports français.

Il y a selon lui un souhait de développer une économie circulaire intelligente et des circuits courts. L'administration et la technocratie en « mille-feuille » représenteraient un frein au développement avec l'application de nombreuses directives et décrets.

Quelle est la véritable politique dans ce pays pour les ports ? C'est la complémentarité et non la concurrence selon lui.

Aujourd'hui le territoire consommerait 1 millions de conteneurs, seuls 400 000 passent par les ports du nord.

Concernant la relocalisation de la production, il considère que ce n'est pas possible de revenir en arrière aujourd'hui et « il n'est pas possible de porter les chemises que l'on a fait nous-mêmes ».

« Aujourd'hui 600 000 evp nous échappent et ils nous polluent » affirme-t-il, pourquoi : « parce que c'est les ports belges ». Partant de ce constat, il demande, comment on fait pour récupérer cette consommation française, ce qu'on dépense ? Il faut selon lui creuser des bassins aux bons endroits, il s'agit au minimum de récupérer « nos conteneurs » et qui polluent « nos territoires ».

En s'adressant à son « collègue de l'ADELFA », Franck Gonsse affirme qu'il est important d'étudier les deux options du projet. Il faut étudier le problème sociétal des citoyens de Loon-Plage. Au niveau environnemental, il rappelle que le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) est mis en place depuis 2008.

Un intervenant s'adressant à Stéphane Raison lui demande s'il habite à Loon-Plage, « vous balayez le minerais que l'on reçoit tous les jours, vous le respirez ? » et la valeur de l'immobilière de nos maisons, qu'avez-vous prévu ?

Un habitant de Gravelines souhaite connaître les actions du port au sujet de la submersion marine. Est-ce que le port a prévu de produire un contrat social, moral sur l'emploi ? Il considère qu'il faut changer de mode et arrêter la course à la croissance, « cela va nous mettre la tête dans le sable ». Au niveau écologique, quel est l'impact du projet ? En termes de formations sont-elles prévues pour les jeunes ? Considérant le fait que le port est propriétaire, il considère que « le rapport est biaisé », « vous êtes libres, vous avez le droit de faire comme bon vous semble ». Il est souhaitable qu'il y ait un vrai contrat avec les collectivités « pour que vous ne puissiez pas faire n'importe quoi n'importe comment ». Il est important que les citoyens soient juges et puissent intervenir si nécessaire. Il attend du port un contrat social éthique, pour que les critères écologiques et économiques soient respectés.

En dernier point, il demande si quelque chose est prévu pour développer le ferroutage en partenariat avec la SNCF afin d'arrêter la circulation des camions.

Jacques Archimbaud mentionne la publication d'un cahier d'acteur de la ville de Gravelines et du SIVOM qui propose justement qu'un suivi soit mis en œuvre sur les emplois sous l'autorité de l'Etat.

Stéphane Raison répond à l'interpellation sur les poussières, un terminal à conteneur ne génère pas de poussières indique-t-il. Sur la valeur immobilière, le port cherche à relocaliser des emplois ce qui amènerait des personnes à venir s'installer sur le territoire.

Les autres expériences montreraient que l'immobilier a plutôt tendance à augmenter que déprécier. Loon-Plage, à la différence de Mardyck n'est pas sur une zone de risques technologiques.

Le port défend une logique qui lui permettrait de ramener des entreprises, des emplois et donc des habitants pour le bien de la collectivité. Il prend en exemple le port d'Anvers qui génère 200 000 emplois et plus de 20 millions de valeur ajoutée par an.

L'affirmation qui consiste à dire qu'un projet portuaire entraînerait une augmentation de la valeur immobilière mérite d'être vérifiée selon Jacques Archimbaud.

Pour Stéphane Raison, le projet vise à réutiliser une partie des matériaux pour lutter contre la submersion marine afin de protéger le territoire (le trait de côte et plaine de Flandres), il y a aura un dispositif de protection.

Concernant la demande de « contrat social pour l'emploi », « le port ne fera pas n'importe quoi », il est soumis à une multitude de processus administratifs, si le projet se réalise il sera notamment chargé de réaliser des études d'impact présentées dans un dossier de plusieurs milliers de pages. Bertrand Ringot a proposé qu'il y ait sous la présidence du sous préfet une commission emploi, le port y participera annonce Stéphane Raison.

Sur le ferroutage, le port de Dunkerque serait le seul port avec Strasbourg à disposer d'une convention de partenariat avec SNCF Logistics pour développer le plan transport et mettre les conteneurs sur la voie ferrée.

Catherine, Loonoise depuis 23 ans a choisi de vivre dans cette commune car c'est une ville agréable. Elle considère qu'en habitant à proximité du projet, sa qualité de vie ne serait pas « optimale ». « On parle de deux projets, il y en a quand même un troisième » qui est de l'abandonner déclare-t-elle.

Jacques Archimbaud annonce la transition à la partie sur les impacts locaux.

Pour un intervenant, retraité, le débat est intéressant, mais il souhaite partager son inquiétude sur l'ancienneté de ce projet qui date des années 60 (sous la présidence de Gaulle).

En écho à l'intervention de Franck Gonsse, la solution Baltique a sa préférence. Le projet s'inscrit sur un territoire qui compte plus de 20 entreprises SEVESO et la plus grande centrale d'Europe avec des risques technologiques conséquents qui concernent 200 000 habitants.

Il indique qu'un plan de sureté prévoyait en cas d'incident l'évacuation par les routes pour évacuer dans un rayon de 10km d'emprise, 100 000 habitants. Il demande au maître d'ouvrage si le projet ne poserait pas de problèmes dans le cas où un PPI (plan de particulier d'intervention) venait à se déclencher.

Pour Stéphane Raison, le projet atlantique consiste à développer du conteneur dans la continuité du quai existant. Vis-à-vis des risques technologiques il mentionne le fait qu'Aluminium Dunkerque a cantonné ses cercles de danger à son périmètre, il en va de même avec BASF. Le périmètre du bassin Atlantique ne contiendrait pas de cercle de dangers.

Le maître d'ouvrage confirme que le projet va effectivement s'accompagner d'une modification du réseau routier avec la construction d'une voie parallèle à celle de la RD601. Il montre à l'écran une route qui permettrait aux habitants de Gravelines de se connecter plus directement à la nationale 316 pour atteindre l'échangeur 53. En première phase, la route de contournement partirait du giratoire de Loon-Plage et ferait le tour du bassin pour rejoindre la RD601 qui serait elle-même connectée à la nouvelle route en verte.

Il précise que les axes de sorties à conteneurs futurs ne seront pas les mêmes et seront doublonnés par rapport à ceux existant aujourd'hui.

Une intervention fait part de la saturation des autoroutes A16 et A25, Stéphane Raison répond ici que les routes sont peut être saturées à l'heure de pointe. La salle réagit vivement à cette affirmation.

Le maître d'ouvrage rappelle ici qu'il n'est pas gestionnaire du réseau routier, néanmoins il se préoccupe de cette question par rapport aux sorties du terminal.

Les modalités de fonctionnement du terminal futur seraient adaptées à cette augmentation du trafic routier, l'idée du port est de travailler sur des amplitudes plus larges pour ne pas ajouter de la saturation.

Jacques Archimbaud demande à la salle si un représentant de l'Etat est présent. Il ne fait nul doute selon lui, que chacun devra prendre ses responsabilités et répondre aux questions des citoyens.

Une résidente de Gravelines interpelle le maître d'ouvrage sur les nuisances sonores qui tout comme la pollution seront de jour comme de nuit. Son intervention interroge la cohérence du projet avec les dispositions du gouvernement qui visent à interdire le diesel, le port prendrait quant à lui des dispositions « pour faire quelque chose d'encore plus pollué ».

S'adressant à Stéphane Raison, elle demande : « Habitez-vous Gravelines ? Loon-Plage ? ». Stéphane Raison répond qu'il habite à Dunkerque.

Un habitant de Loon-Plage fait référence à l'intervention d'un député du Havre « là-bas le projet, ils ne veulent pas en entendre parler », « le député tire à feu ». Il décrit ensuite un port est dans un état « d'abandon avec des bassins vides et des bateaux qui rouillent ».

Sa deuxième question concerne l'avenir de la communauté urbaine de Dunkerque. Il déplore le fait que la CUD ait perdu 5 000 personnes, à ce rythme dit-il, il risque de ne plus rester grand monde ajoute-t-il. Que va devenir le port, ça sera sans doute un grand port « avec des drones, des robots et la population, elle sera où ? ».

Un habitant de Grande-Synthe, après avoir lu la documentation, note que la circulation serait de 2 200 poids lourds en phase 1 par jour dans les deux sens, puis de 2 800 poids lourds en phase 2. Il

rappelle à ce sujet, que 25% des accidents mortels de la route sont dus aux poids lourds, de plus ils génèrent une pollution importante.

Il décrit un réseau routier en mauvaise qualité, l'A16 ne serait pas aux normes, lorsqu'un poids lourds s'arrête sur la bande d'arrêt d'urgence la moitié du véhicule se trouve sur la route. Il met en responsabilité du port de Dunkerque par rapport à la pollution suscitée par les camions et les risques d'accidents. S'il y a 4 fois plus de poids lourds, « c'est bien vous qui êtes responsable ». Il sollicite une intervention de deux maires présents, par rapport aux sujets de la pollution et des emplois.

Pour Jacques Archimbaud les questions de pollution recouvrent la qualité de l'air, le bruit, l'eau. Il fait également référence à l'intervention du maire de Grande-Synthe qui a fait état de problèmes de santé publique dans sa commune.

Le maître d'ouvrage répond que le port ne fuit pas ses responsabilités, des discussions sont ouvertes avec l'Etat et la communauté urbaine de Dunkerque, ces dernières concernent également le port de Calais.

Il note des changements en matière de pollution, le port souhaite que le transport routier devienne de plus en plus propre et que le gaz naturel liquéfié puisse être utilisé. Il souligne également que des opérateurs développent des camions électriques. Il y a une révolution en matière de transport routier à l'initiative du ministre Nicolas Hulot qui souhaite mettre en œuvre des changements importants. Le projet verra le jour en 2024, le monde aura beaucoup changé en matière de transport souligne-t-il, et ajoute qu'« il faut faire que ces projets soient les moins impactants pour les populations ».

L'ensemble des études d'impacts et de modalisations sur le bruit seront menées autour de Loon-Plage. La CUD porte un projet de ceinture verte, accompagné par le projet concerté porté par la commune de Loon-Plage elle-même, le port y contribue et fera son possible pour la réduction du bruit, ajoute-t-il.

La difficulté pour Jacques Archimbaud est que le public ayant du parfois du mal à suivre le maître d'ouvrage, le plus important est qu'il soit informé sur comment vont être traitées ces questions.

Le port Est dispose d'un tirant d'eau limité à 14m20 pour une longueur maximum de 290 m indique Stéphane Raison, ses caractéristiques pour accueillir des porte-conteneurs ne sont pas réunies.

Les porte-conteneurs qui viennent faire escale tous les mercredis à Loon Plage ont un tirant d'eau de 16m et 400 m de long.

Pour Stéphane Raison, cette question ne concerne pas directement le projet Cap2020 qui se concentre sur le port Ouest. Cependant un certain nombre de relocalisations industrielles sont prévues, annoncées par le maire de Dunkerque, Patrice Vergriete en Septembre.

Une nouvelle unité de production de plâtre va s'installer, une unité de production de ciment écologique devrait aussi s'installer à proximité d'Arcelor : « on ne peut pas se permettre d'avoir une partie du port qui serait en déshérence ».

Un salarié d'une entreprise de vrac également habitant de Loon-Plage s'exprime, pour lui le projet a complètement occulté le vrac, il rappelle qu'Arcelor Mittal est le premier employeur du Dunkerquois.



Il demande au port de présenter sa politique industrielle, quels axes de développement au niveau du vrac ?

Stéphane Raison présente le conteneur comme une industrie, il ne souhaite pas opposer les industries entre elles. En faisant référence à son exposé, la stratégie de développement du port repose sur « 4 pieds » : le roulier, le transport ferry, le conteneur, les vracs liquides et puis l'activité notamment d'Arcelor Mittal. Il se veut rassurant, le port est en contact très régulier avec l'industriel pour défendre la sidérurgie, l'objectif est que son activité soit la plus « pérenne » possible.

Pour le maintien du vrac, le port travaille également avec les industries sucrières, les céréaliers, les cimentiers... « l'ensemble des industriels ont la même attention de notre part ». Selon lui, l'une des caractéristiques de Dunkerque est que les partenaires forment « une équipe soudée » pour que le port de Dunkerque continue à exister encore pendant de nombreuses années.

Stéphane Raison met avant la notion de « port-partenaire », des partenariats avec « une multitude d'acteurs sur le territoire », l'association ornithologique, ATMO, la CUD... L'action de monitoring (suivi) de la qualité de l'environnement est quelque chose que le port ferait depuis plus de 10 ans.

Le conseil de développement du port a développé un outil, le plan d'aménagement de développement durable du port, « pour faire en sorte que les thématiques soient traitées le plus facilement et le mieux possible ».

Cet outil proposerait des indicateurs et un tableau de bord qui permettent d'effectuer le suivi sur la qualité de l'air, l'eau, les nuisances en bruit etc. Il peut être consulté par le public au port.

Une intervenante prend la parole, elle félicite Stéphane Raison pour les réponses qu'il apporte aux questions posées puis se tourne vers la commission pour la remercier de l'organisation de ce débat public.

Puis elle demande, « qu'allez vous faire de cette parole recueillie », celle-ci et celles des autres réunions. L'état des nuisances au niveau du territoire fait l'objet d'un consensus selon elle. Alors elle demande, lorsque le débat public sera terminé, quelle décision allez vous prendre, qui décidera, est ce vous qui décidez ou est-ce les habitants qui seront associés à la décision ?

Un syndicaliste s'exprime sur le projet, il dit « oui » à l'emploi, aux jeunes, à la formation mais « pas à n'importe quel prix ».

Le port a-t-il des projections sur les entreprises qui seront amenées à intervenir dans le cadre du projet ? Puis il demande, sur quelles conditions d'emplois pouvez-vous agir, « le contrat social, salarial de tous les jeunes ».

Sur le processus de décision, Stéphane Raison se veut rassurant, il ne décide pas tout seul, le rapport du débat sera porté à la connaissance du port pour qu'elle puisse prendre sa décision « en âme et conscience ».

Ensuite, entre mars et juin, le port décidera s'il donne suite au non au projet, cette décision sera prise par les organes de gouvernance du port.

Jacques Archimbaud complète la réponse : s'il avait eu conscience que la décision était déjà prise, il ne serait pas venu affirmer-t-il. Il a animé plusieurs débats nationaux, un débat sur un projet de stade de rugby, à son terme le président de la Fédération Française de Rugby a décidé d'annuler son projet. Un autre débat porté sur le Réseau Express Grand Lille dont le projet a été « très profondément » modifié, puis un débat public sur un projet de métro à Toulouse qui a été également modifié.

Le compte-rendu du débat indique-t-il, va arriver sur le bureau des « gens qui sont en situation de prendre des décisions ».

Les aspects sociaux, économiques, environnementaux vont être étudiés, la façon dont les habitants ont été associés à la prise de décision sera également étudiée. Le rendu de la commission est « déterminant » dans le processus de prise de décision, le critère d'acceptabilité est important, exprime-t-il.

Le port a pris une option, il a pris une position, mais la décision est « open », « les choses ne sont pas faites », le droit à la participation est intégré à la démocratie.

Il souligne le fait qu'il existe d'autres modes d'expression pour se faire entendre. La commission lors de l'atelier de clôture fera une série de propositions de suivi, puis un garant sera nommé.

Il termine son propos en affirmant avec fermeté que le débat public aura un poids dans la prise de décision.

La même intervenante réagit en demandant : pourquoi un référendum ne pourrait pas être organisé pour de tels projets ?

Pour Jacques Archimbaud c'est effectivement une modalité qui est discutée. Il prend en exemple le projet de l'aéroport Notre-Dame des Landes dont les conclusions du débat public n'ont pas été prises en compte.

Un référendum a été organisé sur ce projet, la suggestion mérite d'être étudiée.

La présidente de l'association la voie du littoral a la « ferme impression » que tout le monde est favorable à la promesse de créations d'emplois du projet, mais que « la question environnementale de la vie de chacun est particulièrement importante ».

Elle retient que les 2 moyens de transport qu'il est prévu d'utiliser sont le ferroutage et la route, il resterait une 3<sup>ème</sup> solution, la moins chère, le transport sur l'eau. Avez-vous pris contact avec Voies Navigables de France, quel est l'impact financier pour que l'on puisse développer ce moyen de transport propre demande-t-elle.

Philippe Bertoneche du conseil de développement souhaite réagir en tant qu'ancien directeur d'une entreprise de manutention à « l'option 0 » qui a été évoquée et qui consiste « à ne pas faire le projet ». Il témoigne du fait que le port est un mixte de trafic avec certains qui apparaissent d'autres qui disparaissent. En 2008, lors de la crise « on a cru que la fin du monde était arrivée ».

Pour répondre à une question précédente sur la politique industrielle, le choix des options peut être discuté, mais il ne faut pas selon lui mettre en cause le projet si « on souhaite que le port de Dunkerque continue d'exister ».

Une intervention revient sur la qualité de l'air à Dunkerque tout en prenant en compte les enjeux de développement économique. Le Dunkerquois est particulièrement frappé par des épisodes de particules fines, indique-t-il. Il rappelle l'engagement du gouvernement pour réduire les voitures diesel d'ici 2040.

Les travaux du projet vont se dérouler en plusieurs étapes avec celle du dragage comme cela est aujourd'hui le cas avec les travaux sur le terminal. Les camions ne sont pas bâchés et génèrent des poussières avec des conséquences importantes sur l'air. 2,5 millions de conteneurs sont annoncés par an ce qui revient à une multiplication par 5 avec un report sur la voie fluviale, le train, les routes, sa question est la suivante : sommes-nous prêts à sacrifier la santé, notre santé, celle de nos enfants pour assurer quelques emplois et la prospérité de la région Loonoise.

Pour Stéphane Raison le débat ne se pose pas en ses termes, les travaux évoqués sont ceux du quai de Flandre, selon lui le dragage ne s'effectue pas par voie terrestre, les camions correspondent à un transfert de matériau pour réaliser le quai en construction.

Il s'agirait essentiellement de déplacement à l'intérieur du terminal conteneur et non pas de déplacements de « grande ampleur ».

Le dragage du bassin s'effectuera par la mer en utilisant des canalisations pour faire du remblais, les matériaux sont extraits et envoyés sur une plateforme, l'eau salée est renvoyée à la mer.

Selon le maître d'ouvrage, les plateformes ne génèrent pas de poussières si elles sont directement stabilisées.

La question du quai actuel est « spécifique », car il est réalisé sur le bassin alors que le projet Atlantique le quai sera réalisé en pleine terre.

Il ne s'agirait pas des mêmes contraintes avec moins de déplacements de matériaux. L'étude d'impact permettrait de prendre les mesures nécessaires pour qu'il y ait le moins de conséquences possible en matière de pollution indique-t-il.

Franck Gonsse s'exprime cette fois en tant que président de l'association ADASM de pratique du moto cross mais également en tant que représentant de l'association des chasseurs dockers.

La pratique du moto cross date des années 70, au départ cela été fait clandestinement, depuis plus de 10 ans l'association est « encadrée » avec une attention à « l'environnement » avec une amélioration en matière de CO<sup>2</sup>. L'association déposera un cahier d'acteur indique-t-il.

Dans le cas du projet Baltique l'activité disparaîtrait complètement, un autre terrain serait revendiqué pour continuer à exercer cette activité. Si le projet se réalise côté Atlantique l'activité serait moins impactée. Dans le cas du projet Atlantique, l'association de chasse disparaîtrait également.

L'association existe de plus de 40 ans, elle exerce son activité « dans le respect de la nature », des écosystèmes et des réglementations en vigueur. L'association aurait participé à la création de zones humides avec des huttes. « Pas d'économie sans loisirs », les loisirs sont importants rappelle-t-il : quel accompagnement et quelles compensations ?

Une habitante de Dunkerque, demande est-ce qu'il est possible de vivre à côté d'un port aussi grand ? Au niveau du bruit, est-ce que cela ne sera pas insupportable ? Doit-on penser à déménager si le projet se fait ?

Thomas Vernier prend la parole, il représente les entrepreneurs de manutention. En tant que manutentionnaire, il emploie 500 dockers et 150 personnes dans le secteur administratif. Le métier consiste à charger et à décharger des navires des marchandises de toute nature.

Il constate depuis quelques années un report des marchandises vers le conteneur. En tant qu'entreprise son rôle est de se développer pour capter les flux. Pourquoi le projet Atlantique ? En tant que technicien il y aurait un besoin de recevoir des navires de plus en plus gros pour pouvoir mutualiser les moyens matériels et humains et éviter les ruptures de charge consommatrices car le terminal actuel est déjà connecté aux canaux et aux réseaux ferrés. « Si on se disperse on risque de perdre notre productivité » et devenir moins attractif pour nos clients indique-t-il.

Florent Massart, dirige une entreprise qui appartient au groupe Sea invest spécialisée dans la logistique portuaire, ses fonctions l'amènent à visiter des ports français et étrangers. Il souhaite rétablir « quelques vérités » concernant l'hinterland.

La vocation du projet n'est pas selon lui d'aller chercher des conteneurs au Havre mais « à côté de chez nous », dans un rayon de 100 km, ce qui correspond à l'hinterland de Dunkerque et à la région des Hauts-de-France. Chaque port a son propre hinterland indique-t-il, le port du Havre l'axe Seine, le port de Marseille l'axe Rhône. Selon ses termes, le port de Dunkerque a aujourd'hui « rendez-vous avec son histoire ».

Nicolas Fournier a évoqué un projet d'un autre âge, or les ports voisins investissent également, Anvers investit dans une écluse et Rotterdam investit également pour devenir attractif.

Une habitante de Loon-Plage depuis 35 ans souhaite revenir de manière « très égoïste » sur la question du cadre de vie, elle qualifie la qualité de vie « d'excellente », « la ville à la campagne », faut-il déménager demande-t-elle? Loon-Plage est entourée par une zone industrielle, « qu'est qu'on aura à nos portes ? » « qu'est ce qui nous attend ? » demande-t-elle.

Elle souhaite ensuite aborder les questions de circulation sur l'A16 et mentionne l'existence d'un parking poids lourds sur la commune Craywick qui pose des problèmes de circulation suscitant détours et attentes. Elle exprime également sa vive inquiétude sur par rapport à l'augmentation des transports et concernant la valeur de l'immobilier.

Un ancien habitant de Gravelines et résident actuel de Loon-Plage salue les efforts de ces deux communes pour proposer un cadre de vie agréable. « On a du mal à croire ce qu'on nous dit », en écho à l'intervention du syndicaliste des dockers il demande si les dockers feront grève si leurs loisirs sont menacés par la construction du bassin. « Vous dites avoir pris d'énormes garanties pour que tout se passe bien, pour que les bateaux soient propres, que les camions soient propres... ».

« Peut-être qu'on mettra en route les éoliennes pour faire souffler le vent de l'autre côté mais c'est Gravelines qui va tout prendre ». Quelles garanties en matière de suivi pour fixer les limites, quel organisme de contrôle, demande-t-il.

Sur les questions d'emplois, Jacques Archimbaud invite les participants à participer au séminaire emploi qui va décortiquer chiffres après chiffres les affirmations du maître d'ouvrage.

Mr Bosquet habitant de Loon-Plage depuis 7 ans, s'il avait eu connaissance de ce projet, il ne serait pas venu dans cette commune indique-t-il. Ensuite, il souhaite signaler un problème d'accès, les camions garés sur la bande d'arrêt d'urgence posent un problème d'accès à l'A16. A l'heure actuelle la situation est déjà compliquée alors quelles conséquences avec 5 ou 6 fois plus de camions demande-t-il.

Jacques Archimbaud propose ici que l'on puisse se rendre sur place pour arpenter les lieux, notamment les zones problématiques.

Martine Minne, présidente d'Attac Flandres et habitante de Loon-Plage. « Les habitants sont impactés par les camions indique-t-elle, les habitants ici peuvent en témoigner. Le port s'est efforcé de faire «un beau projet », « êtes-vous sûrs que les portes conteneurs vont venir s'arrêter ici ? ».

Elle invite la salle à visionner l'audition d'expert d'Antoine Frémont spécialiste du transport maritime. Dans cette vidéo, il se demande si on n'est pas arrivé au bout de cette mondialisation, elle déplore le discours du port basé sur des incertitudes « vous croyez, vous pensez, vous supposez que ».

D'autre part dit-elle, les autres ports ne resteront pas inactifs. Le projet représente près de 629 millions d'euros, elle espère qu'ils ne seront pas investis « dans le vide ».

Stéphane Raison, met en avant les avantages du port en matière de tirant d'eau, sur la rangée nord, seuls Dunkerque et Rotterdam ont la capacité d'accueillir les plus grands navires porte-conteneurs.

Lors de sa reprise du terminal le port traitait 200 000 evp, il devrait finir l'année selon Stéphane Raison à 400 000 evp. Les travaux ne seront engagés que « si et seulement si » le trafic sur le terminal atteint un trafic minimum assure-t-il. « On ne veut pas dépenser de l'argent public pour rien ». Il y a un premier effet « cliquet » à 600 000 evp, puis un second à 1,5 millions d'evp.

La voie fluviale sera utilisée, elle est utilisée depuis 2 ans. Le port espère que de plus en plus de conteneurs seront exportés par la voie fluviale, la capacité de 13 millions de tonnes sur le fluvial, « nous pouvons donc faire du report modal sur le fluvial ».

Sur les questions de qualité de vie, les préoccupations sont entendues, « nous essayons de faire le maximum », le port participerait à un accompagnement particulier du territoire, il a signé avec la Communauté urbaine de Dunkerque une convention pluriannuelle sur tous les thèmes.

Sur la question des camions depuis le giratoire Eurofret, il invite le maire à apporter une réponse, il y a deux réponses selon lui, une réponse de l'Etat et une réponse concernant les espaces de stockage supplémentaire de poids lourds.

Jacques Archimbaud demande à Mr Raison si « l'acceptation des citoyens » fait partie des critères qui conditionneront le passage de la phase 1 à la phase 2 du projet. Concrètement comment le citoyen sera associé à cet effet levier.

Pour Stéphane Raison on est dans « état de droit », le port est soumis à des processus administratifs et réglementaires, si le projet est maintenu, il passera par un processus d'autorisation puis rentrera dans une phase d'enquête publique ou les citoyens auront l'occasion de « se positionner ».

Il rappelle que sur les 3 dernières enquêtes publiques, seuls 3 avis ont été recueillis. Une personne de la salle se plaint du fait que la population est peu informée de ces enquêtes publiques.

Pour Stéphane Raison, l'association des parties prenantes fait partie de « l'ADN du port », il s'agit de son 3<sup>ème</sup> axe stratégique « port partenaire ». Puis, indique-t-il, l'ensemble des processus réglementaires laissent la possibilité aux citoyens de participer.

Un intervenant présent à Grande-Synthe souligne le fait que Stéphane Raison a modifié son discours « en vantant les bienfaits des transports alternatifs ».

Pour le ferroviaire, quelle entreprise avez-vous l'intention de faire travailler, des entreprises publiques ou des entreprises ferroviaires lowcost, « ni fiables, ni sécuritaires ».

Sur le ferroviaire, le maître d'ouvrage indique que le système ferroviaire est ouvert, « nous avons 11 entreprises qui travaillent avec nous », la principale est Fret SNCF qui est le plus grand fournisseur d'Arcelor Mittal. Les opérateurs de transport sont choisis par les opérateurs de terminaux.

Sur la capacité, des centaines de trains ont été envoyés vers la Lorraine, quasiment 10 par jour, aujourd'hui cela n'est quasiment plus le cas. Cela le fait déduire que la capacité du réseau ferroviaire est importante quel accompagnement « pour que le multi modal progresse » est un autre sujet à considérer.

Eric Rommel prend la parole en affirmant qu'« il faut rester à Loon-plage », « c'est une belle ville », « parce qu'il y a de l'argent et par ce qu'il y a le port ». Il est vrai qu'il y a, selon lui, un choix difficile à effectuer entre le développement et l'environnement. Chacun a défendu ce soir son intérêt, et « nous on doit toujours faire ce choix entre ces différents facteurs », il considère que si demain il n'y a plus d'emplois à Dunkerque « ça sera la faute des élus », si demain le port se développe et qu'il y a plus de pollution « ça sera la faute des élus ». Il faut se rappeler selon lui que Loon-Plage a pu se développer car il y a plus de 50 ans des gens ont décidé de faire le port.

En 2016, il a invité les habitants à faire des économies suite à la diminution des dotations de l'Etat, « mais en 2017 j'ai touché la taxe foncière du terminal méthanier pour un montant de 4 millions. »

Selon lui, la valeur immobilière pourrait même augmenter si les activités et les emplois augmentent. « Moi je n'ai toujours pas trouvé la réponse ». Lorsque le premier projet lui a été présenté il n'en a pas voulu, il en a profité pour demander une piste cyclable et un belvédère.

Le projet Baltique ne l'intéresse pas car socialement il y a beaucoup de gens qui utilisent ce territoire. Puis, il considère qu'avec les bandes transporteuses il y a aurait encore plus de poussières. Voilà pourquoi il préfère le projet Atlantique avec du conteneur.

« J'aimais bien le Clipon quand j'avais 15 ans », « si tout s'arrête à Dunkerque » et qu'on décide de ne plus rien faire « vous allez peut être déménager » et il n'y aura plus rien à Loon-Plage.

Concernant la protection contre les nuisances, il indique qu'une butte va être créée avec des arbres pour assurer la protection. D'ailleurs, il indique qu'un travail visuel est mené avec la CUD pour que les activités portuaires depuis Loon-plage ne soient pas visibles. Il souligne le fait que le port, à travers Stéphane Raison et ses équipes sont très attentifs à ses sollicitations.

Le maire de Craywick, André Hennebert indique qu'il a participé à l'installation d'Eurofret en 89. Ce parking aurait été créé pour éviter la vandalisation des camions et pour proposer aux chauffeurs un espace où ils peuvent se laver et manger.

En raison de la présence des migrants, la plupart des communes ont fermé leurs parkings, d'où un effet de saturation et l'installation de camions sur la bande d'arrêt d'urgence. Par ailleurs, la départementale n'est pas assez élargie, il n'est pas possible d'installer une station d'avitaillement car la départementale est trop petite.

Pour la personne qui a introduit cette problématique, l'installation de routiers à cet endroit est dangereuse, certains camions sont installés feux éteints à la sortie des ronds-points et y passent la nuit.

Bertrand Ringot, maire de Gravelines prend la parole, d'après lui le volet routier prédomine, il invite l'état à être présent pour qu'une discussion puisse avoir lieu sur l'A16 et l'A25. « On a confiance sur ce qui se fait par le port », la route qui relie Loon-Plage à Gravelines a fait l'objet d'un travail étudiant plusieurs alternatives. Pour autant les questions sur l'A25 et l'A16 doivent être posées aux autorités responsables. Il demande si il faut arriver à un péage autoroutier sur l'A25 ? Faut-il imaginer une 3<sup>ème</sup> voie sur l'A25 dédiée aux poids lourds ? Il faut se projeter à l'horizon 20/ 30 ans, le sujet est devenu régional.

Il invite le public à parcourir le cahier d'acteur de la ville qui rend compte d'avis partagés, mais dit-il « on est convaincu que si on fait rien, c'est le port qui est menacé et ses 25 000 emplois ».

Il affirme la nécessité de se projeter, aller de l'avant en sécurisant au maximum le projet ; les habitants se plaignent des problèmes de poussières, il n'est pour lui pas question de développer le vrac sur ce secteur. Il conclue son propos en réaffirmant le souhait que le département et l'Etat puissent être interpellés sur la question des poids lourds.

Jacques Archimbaud conclut cette réunion. Durant la soirée, de nombreuses questions ont émergées sur le modèle de développement « jusqu'à quand on va courir après la mondialisation et le gigantisme ».

Il s'agit de questions politiques, idéologiques, selon lui majeures. Les options qui sont prises pour le moment ne sont pas celles de la décroissance, ajoute-t-il.

Indépendamment de la question globale de développement, rendre compatible emploi et qualité de vie est une question fondamentale.

Ce projet confronte le public à la gestion de cette contradiction, le territoire doit être dans la modernité technologique, mais jusqu'à quel point ?

Il rappelle qu'un séminaire se tiendra prochainement sur la question de l'emploi. Il apparaît aussi inévitable qu'un atelier traite de la question de la mobilité afin d'identifier les points noirs en présence de la DREAL et des autres autorités compétentes. Un arpentage de terrain sera également organisé.

Il invite l'auditoire à aller sur le site du débat, à visionner les expertises et les comptes-rendus. Il remercie l'auditoire pour sa patience et sa courtoisie.