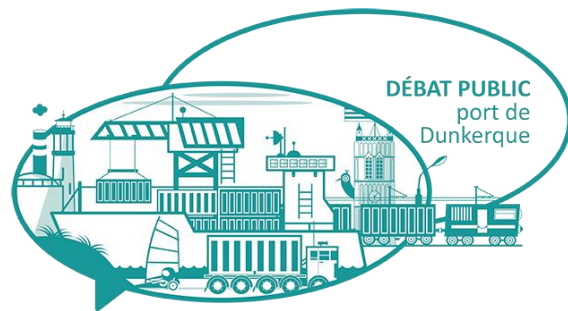




Compte rendu de la réunion publique d'ouverture jeudi 28 septembre

Introduction

Diffusion du [film de présentation du débat public](#)

Comme il est de coutume, **Patrice Vergriete, Maire de Dunkerque**, a ouvert la soirée et salué le travail mené pour aboutir à ce débat public. Il a souligné combien le projet de développement du port de Dunkerque était important pour le Dunkerquois : « ambitieux, il définit notre avenir, l'avenir économique ». Le président de la CUD a invité par conséquent tous les acteurs économiques à s'informer sur le projet et à prendre la parole.

C'est ensuite le **président de la Commission nationale du débat public, Christian Leyrit**, qui a pris la parole rappelant le rôle essentiel de la CNDP dans le processus de décision des grands projets d'infrastructures. La CNDP veille à la participation du public, elle recueille son avis et éclaire le maître d'ouvrage dans sa prise de décision. Pour mener sa mission, elle répond aux principes de neutralité, d'indépendance et de transparence, elle assure tout au long du débat public l'égalité de traitement et veille à la qualité argumentative du débat.

Le préfet de région, Michel Lalande, a d'abord présenté les opportunités du projet pour le territoire, la région Hauts-de-France et la France. Il a ensuite rappelé le rôle du débat public : un moyen pour « comprendre le sens d'un investissement, d'en mesurer les conséquences, « les corriger suffisamment en amont » afin que les décisions s'appuient sur « une connaissance intime » du projet.

Jacques Archimbaud, président de la commission particulière du débat public, a présenté les 7 autres membres de la commission et le travail important de préparation mené par cette dernière depuis sa nomination. La centaine d'entretiens préalables et l'atelier préparatoire lui ont permis d'identifier les très nombreux enjeux de ce projet : des considérations mondiales aux impacts les plus localisés. Ils seront discutés tout au long de ce débat. Parmi ces enjeux figurent les projections du marché de conteneur, la relation entre les ports, le report multimodal, les emplois, les formations, les impacts sur l'environnement... Ces éléments aboutissent au questionnement central : faut-il faire ce projet ? Le calendrier du débat et ses différentes modalités ont été présentés. Avant la présentation du projet par le Port, la salle a été invitée par **Jacques Archimbaud** à réagir en premier lieu sur les termes et les « règles du jeu » du débat.

Franck Gonsse, le président du syndicat des dockers est intervenu pour interroger « l'utilité même de ce débat public ». L'information diffusée par le port de Dunkerque ne présentant que le bassin Atlantique, avec une alternative éventuelle sur Baltique, il précise : y aura-t-il un débat présentant les deux options de manière claire et précise ?

A cette interpellation, **Jacques Archimbaud** répond que toutes les décisions concernant ce projet ne sont pas prises, et que l'objet de ce débat était bien d'en discuter. Pour la commission, il n'est pas illégitime que le port ait pris une position : « il va la défendre ». Mais cela ne signifie pas que les autres alternatives doivent être exclues. La question qui est posée est : faut-il faire ce projet ? Si d'autres projets complémentaires ou alternatives émergent, ils seront soumis au débat public, selon les mêmes règles, comme la loi le prescrit.

Un citoyen est venu soutenir la prise de position de **Franck Gonsse**. Il a interrogé la temporalité du projet qu'il estime « trop lourd dans le temps ». Les Dunkerquois « travailleurs » tout autant que les élus sont selon lui une ressource pour donner au port les moyens de sa réussite. Il s'interroge par ailleurs, est-ce que le débat n'aurait pas pu être mené entre Dunkerquois ? Et sans l'intervention d'une commission extérieure.

Sur ce point, **Jacques Archimbaud** a rappelé que l'intervention d'une commission neutre et indépendante permettait de répartir et de rapporter la parole, des uns et des autres.

Martine Minne de l'association Attac s'est adressée aux membres de la commission pour interroger l'égalité du citoyen devant la participation au débat. Ayant participé à la journée préparatoire du 19 septembre, elle s'interroge sur l'organisation de cet événement un jour de semaine.

En réponse, **Jacques Archimbaud** indique que le financement des engagements associatifs est un sujet démocratique très vaste, que le débat public reconnaît ne pas pouvoir y remédier totalement à lui seul, mais qu'il s'efforçait de compenser les déséquilibres évoqués.

Un habitant qui se présente comme militant écologiste, a exprimé le regret que ne soient pas distribués d'autres documents que ceux du maître d'ouvrage : les documents produits par d'autres autorités et organismes doivent être mis à disposition du public « il n'y a pas que le port, il y a des autorités qui ont leur mot à dire ». En complément, plusieurs intervenants ont abordé le choix du lieu pour cette 1^{ère} réunion à la CCI, quelle neutralité ?

Jacques Archimbaud a expliqué que le lieu avait été mis gratuitement à la disposition du débat public, la commission s'attachant à diversifier les lieux tout au long du débat. D'autres éléments d'expertise seront mis à disposition sur le site du débat afin qu'il n'y ait pas le seul point de vue du port qui s'exprime. Au cours du débat, il rappelle que tous les éléments d'explication avancés par le port seront soumis à vérification et que « toutes les questions posées auront une réponse ».

Paulo-Serge Lopes président de Virage énergie, interpelle la salle sur l'allongement du quai de Flandres et son enquête publique. Cette dernière préempte selon lui le débat sur le prolongement du bassin atlantique, il faudrait discuter de l'ensemble du projet stratégique.

A la lecture du dossier du maître d'ouvrage, les projections économiques très optimistes du port l'interrogent, alors que les objectifs déjà fixés n'ont selon lui pas été atteints.

Présentation du projet

Le maître d'ouvrage a projeté [le film de présentation de son projet](#). **Stéphane Raison, président du directoire**, a présenté à ses côtés, **François Soulet de Brugière, président du conseil de surveillance** et **Philippe Bertoneche, président du conseil de développement**.

Le port de Dunkerque a été présenté en réponse à une intervention dans la salle « qui est le port de Dunkerque ? ». Pour des questions de bonne compréhension et de loyauté des débats il a été demandé à ce que ce point soit clarifié. **Stéphane Raison** a présenté la gouvernance du port et les évolutions réglementaires depuis 2008. Il a ensuite proposé un focus sur les différentes filières du port : roulier, conteneur, vrac solide, vrac liquide.

Puis, en quelques mots les axes de la stratégie nationale portuaire française de 2013 ont été résumés. Comment le port de Dunkerque y répond à travers son projet stratégique ? Les différents projets entrepris par le port ont été cités, parmi lesquels figurent le méthanier ou l'aménagement du quai à pondéreux ouest.

Après avoir donné quelques chiffres sur le transport maritime mondial, la présentation s'est centrée sur les atouts de Dunkerque port pour conquérir des parts de marché de la filière conteneur. Trois raisons ont été évoquées pour justifier ce choix : l'augmentation du trafic en Europe, la création d'emplois et l'alternative au trafic routier. L'objectif du port est de « devenir une porte d'entrée pour toute la région Nord » et « reconquérir l'arrière-pays ». Le choix des instances pour le projet Atlantique face à l'option Baltique a été explicité. Enfin, le calendrier prévisionnel du projet a été présenté à la salle.

Des emplois pour le territoire ?

En écho aux préoccupations écologiques évoquées par la salle un **docker, également élu local**, a pris la parole pour soutenir le projet afin que Dunkerque « survive » à travers la création d'emplois. « Quand on parle d'écologie c'est d'abord nous, avoir un emploi, manger correctement, et vivre. C'est la 1ère écologie. » Selon lui, les technologies développées d'ici 20 ans donneront de nouvelles perspectives pour évacuer les marchandises et permettront de limiter les nuisances et les impacts environnementaux du projet. Il faut réfléchir avec « l'évolution technique et l'accélération de notre monde ».

Le « smart port » est une idée intéressante pour le **maître d'ouvrage**, cette idée est portée au niveau de l'infrastructure, le port donnera ses orientations par rapport aux futurs occupants du port, les opérateurs.

En rappelant le caractère historique du port de Dunkerque plusieurs interventions soulignent l'importance du projet pour l'avenir du territoire.

Une fille, petite-fille et femme de docker souligne le fait que la question de l'emploi est primordial pour l'avenir du territoire. Pour **Franck Gonsse**, les emplois doivent être préparés aujourd'hui en formant la population dunkerquoise aux emplois du transport et de la logistique, et aux emplois de la phase chantier.

Paul Lamin, élu à la CCI en charge du commerce, commence par remercier la commission pour la tenue de ces débats et le port pour la qualité de documents produits. Pour lui, le projet présente un potentiel important en matière de retombées économiques et d'emplois, plusieurs milliers de sous-traitants étant concernés par ces emplois induits. « Je crois que ce projet ne peut que booster ce développement économique que nous souhaitons tous sur notre territoire ».

Patrice Vergriete, Maire de Dunkerque, appelle quant à lui à moins de pessimisme sur le territoire. Il rappelle que la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) a mené il y a 3 ans une grande réflexion sur l'emploi à travers les Etats généraux de l'emploi local. Ses conclusions ont été : « il nous faut consolider notre savoir faire industriel, surtout l'accompagner dans la transition énergétique, la transition écologique et la transition économique », mais il faut aussi diversifier les filières sans les opposer.

Des impacts sur la qualité de vie et sur l'environnement ?

Nicolas Fournier, représentant de l'association ADELFA et membre du conseil de développement du port, a commencé son intervention en rappelant la culture du dialogue et de concertation qui animait le territoire. Son association, mobilisée lors du débat sur le terminal méthanier, regrette cependant que leurs mises en garde contre un projet « inutile et coûteux » n'aient pas été prises en compte, « ce terminal fonctionne en sous capacité ». Ils espèrent être davantage entendus lors de ce débat, et préviennent qu'ils seront particulièrement

attentifs aux impacts environnementaux et à la capacité du port à évacuer les conteneurs sur d'autres modes que la route.

Ici **le maître d'ouvrage** estime qu'il faut donner du temps au terminal. D'après lui, partout dans le monde, les navires décident de passer à des propulsions au gaz naturel liquéfié « c'est une chance pour Dunkerque ».

Alain Mercier, habitant de Loon-Plage et voisin du port, a ainsi interpellé le maître d'ouvrage : « pour nous citoyens de la ville de Loon-Plage, le port, le Dunkerque Port, c'est l'étranger, c'est des barbelés, on ne peut pas y accéder ».

François Soulet de Brugière, président du Conseil de surveillance du GPMD, est intervenu en rappelant que la fermeture de l'espace portuaire était le résultat de mesures de sûreté et de sécurité indépendantes de la volonté du port : « c'est une réalité dont on est obligé de tenir compte ». Le projet privilégié par le port – Atlantique - ne modifie pas selon lui l'accès à la mer existant. Pour rendre possible l'accès au port et permettre aux habitants de le visiter, le maître d'ouvrage annonce un projet de « port center ».

François, habitant de Loon-Plage, témoigne quant à lui des conditions de vie à Loon-Plage. La fermeture des routes, tout comme l'augmentation du nombre de camions, sont pour lui de véritables préoccupations « est-ce que on pourra continuer à aller se promener sans croiser les camions ? ». Face à la sanctuarisation des terrains et l'installation d'industries autour de sa commune, il demande « est-ce qu'il y a un projet pour Loon-Plage ? »

A cela, **Stéphane Raison** répond que la route entre Loon-Plage et Gravelines sera rétablie. Dans la première phase du projet, la déviation de la RD601 permettrait de rejoindre Loon-Plage depuis Gravelines en moins de 45 secondes. Le contournement du bassin permettrait l'installation d'un belvédère offrant une vue dégagée sur celui-ci. Pour la seconde phase des travaux le temps de trajet resterait inférieur à 3 minutes.

Un habitant de Gravelines s'interroge sur les impacts limitrophes des communes de Gravelines et Loon-Plage : « est-ce que les impacts ont bien été étudiés ? ». Des études annoncent que « 20 cargos polluent autant que la flotte mondiale d'automobiles ». Il demande alors si le projet Baltique, plus éloigné des côtes ne permettrait pas d'amoindrir ces impacts.

Le **maître d'ouvrage** indique qu'il travaille attentivement à la question des impacts : poussières, paysages visuels, lumières. Il prévient que ces sujets seront approfondis au moment des études d'impact. Concernant la pollution de l'air, **le maître d'ouvrage** prend en exemple la subvention récemment obtenue auprès de la ville et la région. Le branchement à quai des navires en escale permettra de couper les moteurs et donc d'émettre moins de particules. Dans la même perspective, le port souhaite développer une station d'avitaillement au GNL pour les navires.

Un participant intervient en qualité d'architecte. Il interroge le maître d'ouvrage sur les coûts de « l'enclavement du projet d'une ville comme Gravelines : que représente ce coût d'enclavement urbain ? Comment le chiffrage peut prendre en compte les angoisses véhiculées par les habitants ? **Une habitante de Mardyck** demande une clarification, « est-ce que nous nous trouvons sur des zones non constructibles ? Cela n'est pas clair ».

Jacques Archimbaud rappelle ici que les réunions publiques de Loon-Plage et de Gravelines seront consacrées à la question des impacts locaux.

Des capacités de report modal discutées

De nombreuses interventions partagent un même état des lieux : les autoroutes sont congestionnées, encombrées par les poids lourds, et accidentogènes. Quel report sur les routes et avec quelles conséquences ?

Les interventions soutiennent l'idée qu'une réflexion sur le report multimodal est indispensable. Des doutes sont émis sur les capacités du fret et du fluvial à augmenter leurs capacités. Le report sur le fluvial dépend de la mise aux normes du réseau (barges, ponts...), il est également conditionné au projet de canal Seine-Nord « dont on nous dit qu'il a du mal à sortir de terre ». Sur le fret ? la réflexion doit être poursuivie, répondre à ces enjeux c'est répondre aux problèmes environnementaux.

Sur le Canal Seine-Nord, **le maître d'ouvrage** répond qu'il n'est pas uniquement destiné au port, « 80% des trafics des canaux français sont à destination de l'intérieur du pays ». Le port estime les capacités du réseau fluvial permettraient « largement » de faire passer tous les conteneurs, tel que l'a annoncé VNF. La réserve de capacité serait de 12 millions de tonnes pour un trafic de 3 millions de tonnes aujourd'hui.

La capacité de SNCF réseau à traiter le trafic supplémentaire est fortement questionnée par la salle.

Stéphane Raison précise que la réserve de capacité de SNCF sur la partie outillage à Grande-Synthe est équivalente à 8 millions de tonnes, le port pourrait faire 8 millions de plus. De plus, SNCF Réseau a été réinterrogé à ce sujet et répondu qu'ils étaient en capacité d'évacuer les conteneurs. Le problème du ferroviaire est pour **le maître d'ouvrage** davantage lié aux aides à la multi modalité accordées par les voisins belges qui créent de la concurrence. Le fret avec l'artère Nord Est qui va jusqu'à Strasbourg, et l'ancienne plateforme de chemin de fer du Nord- Creil sont avancées comme des atouts pour répondre au défi du report modal.

Sur l'autoroute A16, **le maître d'ouvrage** indique que les autoroutes « on est loin d'avoir atteint la saturation partout ». Pour étudier les impacts du projet, une étude est en cours. L'automatisation dans les années à venir ouvre des perspectives d'améliorations. Il cite en exemple les camions aux moteurs dépendant de la norme « Euro 6 », qui « émettent presque pas de particules ».

Au sujet de l'augmentation du trafic sur les routes, **une citoyenne et militante écologiste** indique qu'avec le projet 2 800 camions circuleraient chaque jour, soit un camion toutes les 30 secondes. La densification de ce flux représente un risque réel sur la santé. Le méthane, présenté par le port de Dunkerque comme une solution propre n'est pas pour elle une réponse adaptée, puisque très polluante.

L'association Norlink Ports est un outil pour créer un système multimodal compétent à l'échelle régionale et ainsi décarbonner le système de transport, pour **le maître d'ouvrage**. 1,5 millions de conteneurs partent des ports du Nord vers la région parisienne en empruntant les autoroutes, « ce n'est pas normal » car ces conteneurs « sont destinés à la France ». **Stéphane Raison** assure de la volonté du port à agir et à être en pointe à ce sujet.

Patrice Vergriete appuie ce point de vue, il faut étudier les alternatives : « si ce n'est pas Dunkerque demain qui capte ces conteneurs pour l'hinterland qui a été présenté, ce seront d'autres ports qui les mettront sur les routes ». En comparaison, « choisir Anvers ou Rotterdam c'est avoir la certitude que ça sera pire ». Il ajoute qu'il faudra approfondir ces questions de report multimodal.

Franck Dhersin, élu local, président de la commission transport au Conseil régional des Hauts-de-France, et membre du conseil de surveillance de la Société du canal Seine-Nord : Son intervention vise à rassurer quant à l'avancement du projet de canal Seine-Nord : « je veux dire à la salle que le canal se fera ». La région travaillerait actuellement avec les ministres dans l'élaboration d'une solution fiable de financement. « Le projet de canal Seine-Nord est parfaitement cohérent avec le projet Dunkerquois ». Le canal permettra selon lui de réduire considérablement les camions qui circulent sur l'A1 « au moins 150 000 camions sur des barges ». Un point positif à la fois pour l'environnement et l'économie. Dunkerque, Calais, Boulogne et Lille représentent ensemble un marché de 100 millions de tonnes c'est un atout qu'il faut valoriser à l'international.

Avec quelle cohérence nationale ?

Un citoyen, professeur d'histoire-géographie, est intervenu pour questionner les capacités du port de Dunkerque à trouver une place face à la force commerciale des ports du Benelux voisin, très performant dans la mise en réseau : « quelle utilité de développer de nouvelles infrastructures ? ». A travers le projet du canal Seine-Nord, il a questionné la concurrence inter-ports, en particulier entre le port du Havre et le port de Dunkerque : quelles seraient les conséquences sociales d'un tel projet pour la vallée de la Seine et notamment des villes comme Rouen ?

Le maître d'ouvrage a ici répondu que l'idée d'une spécialisation portuaire n'était pas pertinente. Un port doit diversifier son offre pour être attractif. Les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne sont complémentaires et constituent le 1^{er} ensemble portuaire français, une force pour aller chercher l'hinterland. « Aujourd'hui 80% du trafic du port de Dunkerque se fait sur un rayon du trafic de 150 km, nous ce qu'on veut c'est étendre ce rayon de 150 passer à 300, 400, 500 km, en commençant par la région Hauts-de-France ». Le développement du port de Dunkerque est pour **François Soulet de Brugière** une réponse aux Lillois, il faut « un port capable de traiter leur trafic », dans une relation de confiance.

La conquête / reconquête de l'hinterland est-elle possible ?

Daniel, habitant de Fort Mardyck, a interpellé le maître d'ouvrage sur un chiffre : plus de la moitié de notre commerce extérieur conteneurisé passe actuellement par Anvers, Zeebrugge et Rotterdam, selon le journal Le Marin qu'il cite. Il se demande : « qu'est ce qu'on a fait depuis une dizaine d'années pour récupérer ces trafics ? ». Il interpelle le patronat de la région, qui passerait selon lui par Anvers et délaisserait Dunkerque pour des intérêts qu'il qualifie de « personnels et égoïstes », ce qui aurait pour conséquence un commerce international désordonné.

Un ancien travailleur du port considère que la volonté politique, concernant la construction des infrastructures, n'est pas suffisante pour assurer la réussite de ce projet : « c'est le pouvoir financier qui a pris le pouvoir ».

Qu'est ce qui fait que les chargeurs passent par Anvers ? La réglementation était selon **le maître d'ouvrage** l'une des principales causes de détournement du trafic jusqu'à ce que l'administration française évolue et propose des démarches plus fluides et efficaces. Il cite en exemple le système d'auto-liquidation de la TVA. La résistance au changement de ces chargeurs serait l'une des raisons pour lesquelles les chargeurs continuent de passer par Anvers : « changer de système pour convaincre les gens de venir sur Dunkerque, ça prend du temps ».

A cela il ajoute qu'aujourd'hui, les entreprises du Nord sont nombreuses à privilégier Dunkerque dans les contrats qu'elles négocient avec les armateurs. En réponse à « l'anarchie du commerce international », **le port de Dunkerque** entend promouvoir son offre de services à travers le monde. Il cite en exemple la rencontre avec les exportateurs de bananes d'Amérique du Sud, dont le but était de les convaincre de passer par Dunkerque pour rejoindre Rungis au lieu de Rotterdam.

Un avenir industriel limité ?

Une intervention vient souligner l'inquiétude concernant le maintien à Dunkerque d'Arcelor Mittal. L'industriel ne risque-t-il pas de délocaliser son entreprise s'il ne se développe pas suffisamment ? L'option Baltique ne serait-elle pas plus intéressante pour le groupe (considérant le prix à la tonne) ?

Pour **Stéphane Raison**, le conteneur doit être considéré comme une industrie, et il ne faut pas opposer les industries entre elles.

Dominique Pair, en charge du projet stratégique chez Arcelor Mittal, apporte un éclairage sur la position du groupe. Il annonce que la société est favorable au projet du Port, car il permettra d'améliorer la performance économique de l'usine à travers la diminution des coûts de passage. Il explique que l'usine se trouve aujourd'hui

pénalisée par le fait que certains vraquiers sont dans l'obligation de décharger une partie de leur marchandise au port Ouest avant de passer par l'écluse Charles de Gaulle pour arriver devant l'usine.

L'option baltique ferait certes tomber cet handicap, mais le groupe devrait investir dans l'installation d'une bande transporteuse de 7km, moyennant 20 millions d'euros, pour acheminer les matières jusqu'à l'usine. Considérant le coût de cette option et son impact sur l'environnement selon elle, le soutien de l'entreprise va au projet Atlantique. Adossé à l'appontement du Quai à Pondéreux Ouest (QPO), Atlantique permettrait aussi de répondre à cette faiblesse, « mais de façon économiquement moins favorable », le groupe étant dans ce cas contraint à une rupture de charge dans l'acheminement des matières jusqu'à son site.

L'évolution de la flotte mondiale a également été étudiée tout comme la fiabilité de l'écluse. Le port aurait apporté des éléments de fiabilité concernant cette dernière. La taille des vraquiers ne devrait quant à elle pas être amenée à évoluer à court terme.

Qui va payer ? C'est la question que pose un **habitant de Dunkerque** : « est-ce que c'est l'Etat, c'est-à-dire nous, qui allons payer ? Est-ce que le port a des engagements solides en termes d'installations de projets industriels ? »

Stéphane Raison répond que le projet est autofinancé à 70% par le port, les 30 % restant correspondant à des aides publiques.

Quelle gestion du domaine portuaire ?

Denis Boulanger, vice-président de la Chambre Agriculture du Nord Pas de Calais est intervenu en exprimant son soutien au projet : « l'agriculture a besoin du port de Dunkerque sur le vrac, on a un port céréalier très important ». Il a ensuite interrogé la politique foncière du port de Dunkerque, rappelant qu'il faut « dans la mesure du possible essayer d'utiliser le moins de foncier possible » pour garder des terres disponibles et éviter « la double peine ».

En réponse, le **maître d'ouvrage** précise que le port n'a pas vocation à être un spécialiste de l'agriculture, c'est pourquoi il se fait accompagner par la SAFER (société d'aménagement foncier et d'établissement rural), afin de trouver des solutions adéquates pour le départ des agriculteurs. Le port est doté d'un schéma territorial qui lui permet d'utiliser les corridors en mesures compensatoires.

Des prises de positions en faveur du projet

L'union maritime et commerciale (UMC), par la voix de son **président Jean Charles Le Gall**, a donné la position de son association qui regroupe 60 entreprises portuaires : « les professionnels portuaires soutiennent inconditionnellement le bassin Atlantique ». Le développement de la filière du conteneur est vital dans une optique de diversification des trafics. Ce développement passe nécessairement par de nouvelles infrastructures capables d'accueillir les plus grands porte-conteneurs au port Ouest.

Eric Dujardin, Président des consignateurs et agents maritimes de Dunkerque, est usager du port Ouest depuis plus de 30 ans en tant qu'armateur. D'après lui, le port est « trop petit » et doit s'adapter à la taille des navires en commande, d'autant que sur la rangée Nord seuls, deux ports seraient en capacité d'accueillir d'importants tirants d'eau : Dunkerque et Rotterdam. Il explique qu'allonger les quais permettrait de diversifier l'offre en termes de lignes maritimes et d'appeler de nouveaux chargeurs à passer par Dunkerque.

François Lavallée, président de la CCI Littoral Hauts-de-France rappelle au cours de son intervention que la CCI est un organisme sous la tutelle de l'Etat et qu'il était tout naturel d'accueillir la soirée d'ouverture du débat public. Familier du port, il prévient qu'« un port qui n'investit pas c'est un port qui meurt ». Il considère qu'il est temps d'agir avec le soutien de la Région, de l'Etat, des élus locaux et des acteurs portuaires. Il est important « de ne pas manquer le coche » face aux concurrents belges et hollandais qui grossissent rapidement.

Conclusion

Après avoir remercié l'ensemble des participants, Jacques Archimbaud a clôturé cette première réunion publique :

Durant cette soirée, tous les sujets ont été évoqués, les enjeux macro-économiques, le commercial international, l'avenir de l'industrie, les impacts environnementaux, les impacts agricoles, les impacts sur la santé, sur l'emploi, sur la formation. On a entendu des gens qui s'interrogent sur leur cadre de vie, sur les déplacements, sur la manière dont ils vivent ces grandes mutations : le décor est en place ! La commission va désormais s'attacher à creuser les sujets, écouter les arguments, vérifier les chiffres, examiner les affirmations, et ouvrir le cas échéant, si elles se présentent, les alternatives.

Notre rôle dans les 3 mois à venir va être d'entendre vos préoccupations, des plus petites aux plus grandes, de les passer au crible et de faire en sorte qu'elles dialoguent entre elles.