

ÉDITO

Par **Jacques Archimbaud**
Président de la Commission
particulière du débat public

Depuis deux mois, la commission du débat arpente le territoire, interroge les habitants, les entreprises, les associations, les syndicats, les élus, les experts. Elle a accumulé sur le projet du Grand Port Maritime de Dunkerque des données d'opinion d'une ampleur probablement inédite par leur quantité et surtout par leur diversité. On trouvera, dans le présent JDD, quelques semaines avant sa clôture le 22 décembre, quelques-uns des premiers éléments que nous avons recueillis... Ils portent sur les données macro-économiques du projet, sur le bien fondé de la stratégie conteneurs et de reconquête de l'hinterland, sur les questions que posent les habitants en matière d'avenir industriel, d'emploi et de qualité de vie.

Il ressort de cela qu'un projet de territoire de cette ampleur appelle une interrogation sur notre modèle de développement tout comme une mobilisation du territoire dans son ensemble.

Que l'intensité de l'effort à produire pour atteindre les objectifs attendus dans tous les domaines impose un dispositif spécifique semblable à ce qu'on connaît dans la région sur d'autres projets.

Que ce dispositif doit porter sur le niveau de services portuaire et logistique qu'on attend du grand port des Hauts-de-France dans un contexte de forte compétition mondiale, sur une stratégie diversifiée et sur une politique prévisionnelle globale des emplois. Il en ressort également que rien ne sera durable sans un effort sans précédent sur l'espace et sur l'environnement.

Ce qu'on entend au fond, c'est l'appel à la construction d'une sorte de marque "qualité Dunkerque".

Les habitants doivent être associés à son élaboration, pour qu'elle touche à tous les aspects de leur vie au quotidien.

Ce n'est pas une affaire de communication... Ce n'est pas de la seule responsabilité du Grand Port. C'est une affaire de complémentarités entre des talents et des ressources déjà présentes.

La vocation du débat public, c'est de ne mettre aucune question sous le tapis et d'interpeller le projet sous tous ses angles. Mais c'est aussi de contribuer aux transformations, aux montages et aux assemblages nécessaires pour que les citoyens n'aient pas l'impression d'avoir parlé pour rien.



Débat Mobile du 12 novembre à Gravelines



Audition de Madame Zeting Liu (i-Trans)
le 25 octobre



Réunion publique de Loon-Plage le 15 novembre

SOMMAIRE

- P. 2** Marché du conteneur / L'hinterland et ses potentiels
- P. 3** Quel avenir pour l'industrie ?
- P. 4** Logistique, qualité du service, digitalisation, innovation
- P. 5** L'emploi, un thème majeur du débat
- P. 6** Les conteneurs : par où les faire arriver ou repartir ?
- P. 7** Environnement : une question clef
- P. 8** Espaces à préserver, espaces à conquérir

CHIFFRES DU DÉBAT

INTERNET

+ de **5 400 visiteurs uniques**
sur le site
+ de **160 avis**
+ de **70 questions** posées

QUESTIONNAIRES

+ de **700** renseignements

RENCONTRES PUBLIQUES

+ de **1 600 participants**

DÉBATS MOBILES

+ de **15 000 personnes**
impactées
+ de **2 000 conversations**

ENTRETIENS

+ de **100**

RÉSEAUX SOCIAUX

237 abonnés Facebook
190 abonnés Twitter

Marché du conteneur / L'hinterland et ses potentiels



Terminal des Flandres - Port de Dunkerque (©Jean-Louis Burnod)

Le choix stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque est soutenu par les milieux économiques, mais il est questionné par certains experts, dans son opportunité et ses conditions de réussite.

Miser sur la filière conteneurs et l'accueil des plus gros navires : ambition nécessaire ou pari hasardeux ?

Le projet CAP 2020 repose sur la perspective du doublement d'ici à 2035 du trafic de conteneurs qui ressort de plusieurs études. Le Port de Dunkerque a l'ambition d'en capter une part significative en jouant de ses atouts : sa proximité de la deuxième route maritime mondiale, sa capacité à accueillir les plus gros navires par toutes conditions de marée, ses réserves foncières importantes, ses connexions multimodales avec un grand bassin d'emploi. Il considère que s'il n'investit pas maintenant pour être à même d'accueillir les plus gros porte-conteneurs, ce sont ses concurrents qui bénéficieront de l'essor annoncé du trafic maritime, aux dépens de Dunkerque et de sa région.

Ce choix stratégique approuvé par nombre de ceux qui s'expriment, en particulier les acteurs économiques, est contesté par ceux qui rejettent le modèle de société associé à la mondialisation des échanges dont le transport par conteneurs est l'un des piliers. Ils prônent un autre mode de développement privilégiant les circuits courts et la relocalisation des activités. Par ailleurs, certains des experts entendus par la commission interrogent les perspectives de crois-

sance de la filière conteneurs sur lesquelles est bâti le projet : à côté des facteurs de poursuite de la croissance du commerce international, ils relèvent des éléments qui vont en sens inverse : ralentissement économique en Asie orientale, vieillissement de la population en Europe, tendances isolationnistes aux États-Unis... Ils invitent d'autant plus à la prudence dans les anticipations que les terminaux de la rangée Nord sont aujourd'hui en surcapacité (60 millions d'EVP disponibles pour un trafic de 35 millions d'EVP).

“Le projet du port s'inscrit dans un projet de territoire et s'appuie sur un élan collectif qui dépasse largement le seul maître d'ouvrage et nécessite une vision globale partagée entre tous les acteurs.”

Le choix d'accroître la capacité du port à accueillir les plus gros porte-conteneurs, approuvé par une grande partie de ceux qui s'expriment, est discuté par d'autres. A la différence de l'Union Maritime et Commerciale (UMC) qui le soutient et ne veut pas que le port soit “relégué à un rôle de port de feeding”, certains experts soulignent que la massification du transport maritime tend inéluctablement à creu-

ser l'écart entre les “grandes portes d'entrée continentales” et les autres ports qui ont vocation à développer plutôt leur activité de transbordement. Ils ajoutent qu'il serait imprudent de tabler sur la saturation de ces grands ports : ils ne cessent d'investir pour s'adapter aux exigences des armateurs à qui revient la décision dans le choix du port où ils accostent. Mieux vaudrait, selon eux, avoir “l'ambition d'être un bon port de feeders” ou jouer la carte de la “spécialisation intelligente”, que de privilégier l'accueil des plus gros porte-conteneurs.

A la recherche de l'hinterland perdu : objectif raisonnable ou mirage périlleux ?

CAP 2020 a pour ambition de permettre la reconquête de l'hinterland de Dunkerque, proche (Hauts-de-France) et plus éloigné (Nord de l'Île-de-France, Grand-Est) qui est aujourd'hui largement desservi par ses concurrents du Benelux. Situé sur le corridor “Mer du Nord - Méditerranée” du réseau trans-européen de transport, dont il constitue un nœud tri-modal (canal / rail / route), le Port de Dunkerque s'appuie pour ce faire sur la stratégie nationale de développement portuaire, l'alliance des ports de la région dans Nordlink Ports et les savoir-faire logistiques développés en Hauts-de-France.

Cet objectif, largement compris par les participants, en laisse quelques-uns sceptiques : le retard pris sur les ports du Nord serait trop grand pour être rattrapable, mieux vaudrait s'entendre avec Le Havre que de lui faire concurrence, les capacités de report modal seraient surestimées compte tenu de l'état de nos voies et équipements ferroviaires (“nœud d'Hazebrouck”), comme de nos canaux, et de la faiblesse des services associés (sillons ferroviaires insuffisants, écluses fermées la nuit...), le projet ne prendrait pas en compte les coûts importants de remise à niveau qu'exigeraient nos autoroutes, voies ferrées et canaux, ni ceux des services à développer pour permettre cette reconquête.

Les experts entendus par la commission soulignent qu'un port n'a pas l'exclusivité de son hinterland, même proche, et que son développement comme celui de sa région sont tributaires de leur capacité à développer une stratégie commerciale et territoriale globale : il ne suffit pas d'investir dans les équipements portuaires, il faut aussi mettre en réseau les espaces logistiques pour optimiser les flux. Le projet du port s'inscrit dans un projet de territoire et s'appuie sur un élan collectif qui dépasse largement le seul maître d'ouvrage et nécessite une vision globale partagée entre tous les acteurs.

Quel avenir pour l'industrie ?



Quai de Grande-Synthe devant ArcelorMittal (@Jean-Louis Burnod)

CAP 2020 : rupture ou continuité avec la filière des vracs secs historiquement liée au Port de Dunkerque et à son industrie sidérurgique ?

Au cours de la seconde moitié du 20^{ème} siècle, le développement de Dunkerque et de son port ont été intimement liés à celui de l'industrie. Ancré dans son histoire, le caractère industriel marque incontestablement l'identité du territoire dunkerquois. Les habitants ont au cours des années récentes fait l'expérience de la force du lien entre l'économie locale et l'industrie à travers les douloureuses mutations qu'elle a dû affronter.

La recherche de complémentarités

Aussi les enjeux et impacts du projet CAP 2020 sur l'industrie sont-ils perçus comme critiques, non seulement par les industriels eux-mêmes mais par l'ensemble des citoyens du territoire. Pour certains, il est essentiel que ce projet ne conduise pas à *"tourner le dos à l'activité originelle du Port qui était au service de l'industrie. Il faut du travail pour tous"*.

Le maître d'ouvrage insiste sur l'importance de ne pas opposer la cible "conteneurs" du projet à l'activité socle de l'industrie présente sur le port qui repose essentiellement sur le vrac. Pour le GPMD en effet, se développer sur la filière conteneurs est

la bonne façon de conforter sa propre compétitivité et, partant, celle des industries clientes : d'abord en accroissant sa visibilité et donc ses atouts pour attirer de nouvelles lignes, en obtenant des volumes donc des recettes complémentaires autorisant de nouveaux investissements pour améliorer le service, en faisant profiter les clients existants des économies d'échelle sur les coûts de passage et en attirant de futures industries.

Dans une grande majorité, les industriels du dunkerquois, et singulièrement ceux qui sont installés dans la zone industrialo-portuaire, se déclarent prêts à s'inscrire dans un tel scénario de synergies.

Cependant, tout en adhérant à et en appréciant l'ambition du projet, ils soulèvent plusieurs points qui apparaissent comme autant de points de vigilance pour la matérialisation effective de la promesse du projet.

Vers une nouvelle stratégie industrielle ?

Plusieurs d'entre eux soulignent une exigence accrue de la part de leurs propres clients pour davantage de flexibilité en termes de délais et de

quantités : petits lots et rapidité de livraison deviennent un facteur de compétitivité incontournable.

La croissance attendue passera par la multiplication de petits volumes. La capacité à les combiner et à développer la souplesse et la modularité du service logistique semble un élément indispensable pour prétendre réussir ce développement.

"Il y a des enjeux communs - la gestion des risques, les aspects de circulation, la gestion des compétences, le développement d'une véritable économie circulaire - que la place industrielle gagnerait à travailler collectivement."

D'autres perçoivent bien que le projet ne se réduit pas à un projet d'infrastructure mais ouvre un chantier d'innovation en matière de services et de technologies : quel sera le port de demain ?

Le choix de l'opérateur sera essentiel, mais au-delà s'exprime plus profondément le souhait par les industriels de participer, d'être associés collectivement à un tel développement.

Tous souhaitent ne pas attendre 2030 pour bénéficier des fruits du projet : comment entre-temps construire une progression, quel scénario co-construire pour conforter et pérenniser ?

Il y a aussi des enjeux communs - la gestion des risques, les aspects de circulation, la gestion des compétences, le développement d'une véritable économie circulaire - que la place industrielle gagnerait à travailler collectivement.

Il reste enfin à construire une vision et une stratégie pour les futures industries que l'on veut attirer : quelles plateformes développer ?

Le souci de l'avenir du pôle sidérurgique fait naître parmi les habitants des questions sur le choix entre les deux options Atlantique ou Baltique.

La prise de position claire de l'industriel en faveur du projet et de l'option Atlantique apporte une réponse. Mais des doutes subsistent du côté de ceux qui seraient davantage rassurés si on acceptait d'investir (comme d'autres le font ailleurs) pour assurer vraiment la pérennité d'un site qui est en compétition avec d'autres sites européens.

Logistique, qualité du service, digitalisation, innovation

Le débat public a permis la rencontre des acteurs susceptibles de jouer un rôle pour l'innovation numérique, qui apparaît incontournable pour l'optimisation de la chaîne logistique.

Au regard de l'ambition du projet CAP 2020, une question est souvent posée: *"il ne suffit pas de creuser un bassin et d'installer des portiques autour pour que de nouveaux bateaux arrivent à Dunkerque."*

S'appuyant notamment sur les exemples de ports étrangers, de nombreux participants soulignent que la qualité de service offerte, au sens large, constitue une condition incontournable pour attirer de nouveaux bateaux et gagner de nouveaux clients. Par qualité de service, on entend en particulier tout ce qui contribue à l'efficacité de l'accueil, à la transmission rapide d'informations, au juste-à-temps et à l'optimisation de la chaîne logistique en général.

"La question de l'impact de ces évolutions technologiques sur les 16 000 emplois annoncés et les formations qui y sont associées a suscité un vif intérêt de la part des participants."

Dans un environnement fortement concurrentiel, ce sont autant d'éléments directement impactés par les évolutions technologiques en cours dans les domaines portuaire et de la

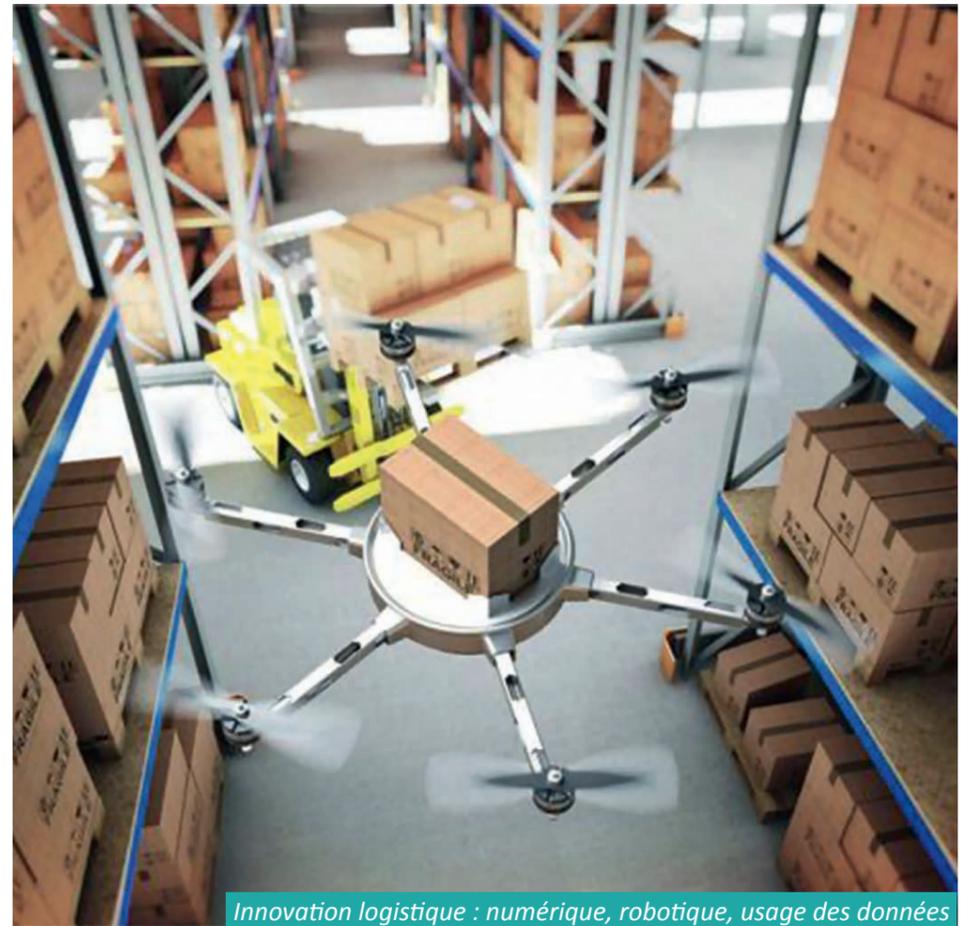
logistique : la libération et l'exploitation de la donnée, l'automatisation, la robotisation, la mise en réseaux des objets, les innovations sur les conteneurs (conteneurs plus petits et clipsables), pour ne citer que ceux-là.

Un autre point de vigilance est apparu dans au moins deux des focus groupes : la nécessaire agilité de la chaîne logistique au regard des évolutions des formes d'échanges. Autrement dit, assurer le traitement "de petits volumes" liés au développement du e-commerce et "des gros volumes" liés aux échanges plus traditionnels. Le GPMD a tout à fait donné acte de ces évolutions et présente CAP 2020 autant comme un "projet d'infrastructure" qu'un projet de "service".

"Une opportunité pour Dunkerque"

De fait, les participants ont d'abord interpellé le Port sur sa stratégie actuelle et future sur ces sujets. *"Quelle est sa vision de la logistique de demain ?"* a demandé un participant par exemple.

Le maître d'ouvrage a rappelé "son intérêt" pour ces thématiques et compte sur "les réponses que pourront apporter l'innovation et la recherche", par exemple sur les pro-



Innovation logistique : numérique, robotique, usage des données

blématiques de congestion et de pollution, au service de l'information des usagers et des habitants.

Dans le cadre de ses missions régionales, il cite par ailleurs plusieurs leviers d'action : l'essor et l'uniformisation sur tout le territoire du Cargo Community System (CSS), système d'informations liés aux transports de marchandises ; le dialogue avec les administrations pour accélérer le développement des technologies. Si le projet se poursuit, il souhaite que les orientations sur ces sujets soient définies en lien avec les entreprises locales et les futurs opérateurs des terminaux.

Une opportunité conditionnée à une stratégie territoriale

La mobilisation du territoire et la nécessité d'une réflexion partagée sur

ces sujets est signalée par les participants. Plusieurs conditions sont pointées.

Pour Laurent Desprez, expert auditionné, *c'est bien la capacité du Port à animer d'abord une véritable démarche territoriale et de faire de la maîtrise de ces enjeux un "facteur de différenciation"*.

Pour un autre expert auditionné, *il faut "travailler sur des technologies que les autres n'ont pas" pour "rattraper le retard"*.

Lors du focus groupe dédié aux acteurs du numérique, la mise en réseau de partenariats avec l'hinterland commercial, les instituts d'innovations et de recherches, la société civile et les entreprises, a été avancée comme une autre condition.

Ce qui au-delà de la coopération de chacun avec le port, pose la question du cadre de coopération et de mutualisation à l'échelle locale, de l'hinterland, voire à l'échelle nationale ou européenne.

Pour les acteurs du territoire, *ce qui compte, c'est de faire "ressentir et comprendre les besoins du Port" aux entreprises locales et de leur donner les capacités d'innover.*

"Comment faire des acteurs du numérique des acteurs du Port ?" ; "Comment faire du port un acteur du numérique ?" ; "Comment parvenir à l'élaboration d'une maîtrise d'œuvre locale ?"

La question de l'impact de ces évolutions technologiques sur les 16 000 emplois annoncés et les formations qui y sont associées a suscité un vif intérêt de la part des participants.



Focus groupe consacré aux acteurs du numérique le 9 novembre

L'emploi, un thème majeur du débat

Le projet de terminal à conteneurs est à ce jour le principal vecteur annoncé de développement économique de l'agglomération dunkerquoise.

Il est d'ores et déjà un des projets phares de la nouvelle région des Hauts-de-France. Les prévisions en sont l'illustration : 9 500 emplois directs, 7 200 emplois indirects et, parmi ceux-ci, 5 500 emplois dans le Dunkerquois.

Sur un territoire meurtri par le chômage, il était logique que cette question soit parmi les plus discutées. Une question sur cinq, sur le site Internet du débat, a porté sur le sujet, la plupart des cahiers d'acteurs y font allusion et les centaines de conversations avec les habitants tournent autour des interrogations à ce propos. L'importance du sujet a été confirmée également à l'occasion du focus ayant réuni toutes les organisations syndicales de la place.

Nouveaux emplois et emplois industriels

La première vague d'interrogations a porté sur une question très stratégique : *ces emplois sont-ils là pour compenser ou non la perte envisagée d'emplois dans l'industrie traditionnelle?* Le port s'est attaché à montrer que non, en soulignant l'attention qu'il prêtait à l'avenir de ses principaux clients actuels, aux investissements nécessaires à la qualité des services qu'il leur rend, à l'arrivée de nouvelles activités sur ses terrains dont il a la maîtrise. Les participants à plusieurs focus ont souligné l'importance qu'il convenait d'accorder au soutien aux industries majeures existantes.

Beaucoup ont souhaité qu'en parallèle des chiffres annoncés pour les conteneurs, on puisse se livrer aux mêmes exercices de projection pour les autres activités industrielles d'ores et déjà présentes ou à venir. D'autres enfin ont souligné la nécessité d'accorder dans la croissance du port une grande importance aux PME / PMI déjà présentes qui connaissent bien le terrain, et de ne pas privilégier les plus grosses entreprises qui, venues de l'extérieur, seraient moins insérées dans le tissu local des emplois.

Des chiffres et des prévisions

Combien ? Les chiffres sont-ils crédibles ? Ces emplois seront-ils pour nous ? Il faut pour le GPMD vaincre le scepticisme et convaincre.

La commission s'est donc attachée à faire que le maître d'ouvrage explique bien ses chiffres et la méthode utilisée pour les calculer. Sans que cela ne leur confère une absolue capacité de conviction, elle a pu relever qu'ils avaient été élaborés selon les règles de l'art et les méthodes en vigueur, que la profession portuaire utilisait les mêmes ratios, y compris au Benelux. Cela a été confirmé par une intervenante de Marseille à partir d'une analyse des emplois réellement créés sur le terminal à conteneurs de Fos.

Il reste que ces calculs peuvent subir l'objection que, même élaborés avec toutes les précautions nécessaires, ils l'ont été "toutes choses équivalentes par ailleurs".

Leur sensibilité à des variations ou des incertitudes lourdes et par définition "impensables" dans l'avenir (tensions géostratégiques, évolutions technologiques accélérées, mécanisation à outrance) restent un point de vigilance. Les participants se sont accordés sur le fait que ces chiffres étaient à replacer dans une fourchette et devaient être examinés comme une tendance de toute façon très significative.

Ils se sont cependant montrés plus exigeants sur le détail de la comptabilisation et la ventilation.

S'ils ont salué l'effort réalisé par le port, ils ont en revanche souhaité que les secteurs à forte promesse d'emplois directs soient mieux regroupés et mieux identifiés.

Ils demandent également que les emplois en intérim soient mieux ventilés par secteurs et surtout qu'on précise la description des métiers et des compétences sollicitées à l'avenir, particulièrement pour le Dunkerquois, tout en tenant compte des évolutions technologiques déjà évoquées. S'agissant des secteurs où sont attendus des emplois indirects sur l'hinterland, et particulièrement dans l'industrie, par exemple de l'automobile, le débat a fait apparaître la nécessité de les cerner mieux.

En tout état de cause, l'idée selon laquelle la croissance portée par le secteur du conteneur est plus riche en emplois que les secteurs traditionnels n'a pas été contestée par les participants au séminaire.



Audition de Monsieur Frédéric Lepretre, (Directeur de la formation professionnelle continue au Conseil régional des Hauts-de-France) le 24 octobre

Qualité des emplois et problématiques sociales associées

Des interrogations se sont du coup souvent portées sur le niveau des emplois annoncés. Comme la logistique est un des secteurs présentés parmi les plus prometteurs, c'est sur elle que se sont largement focalisés les échanges. Très porteur, le secteur a été cependant mis en cause à l'occasion de certaines rencontres pour la qualité discutée des emplois, la pénibilité, les bas salaires, les problématiques de santé publique etc.

Les auditions d'experts et les échanges qui s'en sont suivis ont permis tout à la fois de confirmer un certain nombre de ces observations et de les relativiser.

"Pour les futurs emplois, c'est toute la communauté éducative, publique et privée, de la formation des apprentis à l'université, qui est concernée par la démarche d'anticipation."

D'une part, il conviendra à l'avenir de mieux distinguer logistique portuaire de bord à quai susceptible d'évolutions technologiques fortes et logistique de stockage commercial traditionnel.

D'autre part, si ces emplois sont de fait pour la plupart des emplois ouvriers de basse qualification, ils peuvent, comme beaucoup de secteurs en forte croissance, permettre une certaine évolution de carrière vers le haut et donner matière à accompagnement des personnes vers d'autres métiers du transport ou de la mobilité, considérés comme plus gratifiants ou moins pénibles.

C'est de toute façon dès aujourd'hui qu'il faut réfléchir à la mise en place

des stratégies d'accompagnement, de prévention et de gestion de la qualité des futurs postes de travail. Les questions de restauration, de déplacement domicile / travail, les problématiques de logement ont été citées comme devant faire l'objet d'un examen attentif.

Quel dispositif pour la gestion prévisionnelle des emplois ?

Il apparaît ainsi que l'ampleur du projet nécessite sur les questions d'emplois un accompagnement impliquant tous les acteurs du territoire. A l'instar du maire de Gravelines qui a sollicité l'installation d'une structure officielle partenariale d'accompagnement présidée par le Sous-préfet, les participants au séminaire ont tous souligné la nécessité d'un dispositif spécifique pour ce projet.

Un dispositif spécifique croisant les branches et les territoires, associant les entreprises mais aussi les organismes de formation et d'accompagnement des sans-emploi ou des jeunes et rendant le moment venu aussi transparent que possible les processus d'information et de recrutement.

Un dispositif permettant d'anticiper sur les sujets de santé, de mobilité, permettant du coup de rendre attractifs les métiers proposés et de répondre à la nécessité de faire un effort particulier en faveur des habitants du Dunkerquois. D'autant qu'a été notée la coexistence d'un fort taux de chômage et une inquiétante vacance d'emplois dans certains métiers.

Dès lors, la question de la formation apparaît majeure : le port annonçant une pyramide des niveaux de recrutement très équilibrée pour les futurs emplois, c'est toute la communauté éducative, publique et privée, de la formation des apprentis à l'université, qui est concernée par la démarche d'anticipation.

Les conteneurs : par où les faire arriver ou repartir ?

Présenté par le **Port de Dunkerque** comme l'un de ses principaux atouts pour récupérer des parts de marchés sur les ports belges, les capacités de report modal du projet font l'objet d'interrogations et de discussions très vives.

La fluidité du trafic et ses dessertes sont des critères déterminants pour les entreprises qui choisiraient d'y faire passer leurs marchandises. Pour la population, il y a ici un élément fort d'acceptabilité du projet en termes de qualité de vie à long terme.

Un réseau routier aux limites déjà atteintes ?

1 100 poids lourds supplémentaires par jour et par sens sont annoncés par le Grand Port Maritime de Dunkerque. Or déjà, le trafic poids lourds suscite une vive inquiétude : embouteillages, pollution de l'air, risques d'accidents, bruit et leurs conséquences sur la santé publique.

Diagnostic presque unanime de la part des participants qui empruntent quotidiennement l'A16 et l'A25 : ces axes sont proches de la saturation.

“La commission particulière du débat a invité les participants au débat et les autorités en charge de la régulation du trafic et de la voirie à une séance de travail spécifique.”

Le port se veut plus rassurant : le réseau routier serait capable d'absorber ce trafic supplémentaire, d'autant qu'il serait réparti sur toute la semaine et 24h/24, ce qui selon lui est confirmé par les gestionnaires de réseaux.

Il précise que *“l'augmentation du trafic généré en 2035 par le projet ne représenterait pas plus de 2 % du trafic de référence de l'A16 et de l'A25 à l'entrée de l'agglomération lilloise”*.

Il met par ailleurs en avant le fait que, d'ici 20 ans, les évolutions technologiques (amélioration des normes de motorisation, véhicules électriques et autonomes, hydrogène, gaz naturel liquéfié, train de camions) permettraient d'en réduire fortement les impacts, notamment sur la qualité de l'air.

Le maître d'ouvrage précise également ce qui lui paraît être le gain écologique global du projet : aujourd'hui, 2,5 millions d'EVP destinés à la Région Hauts-de-France passeraient par les ports du Benelux avant de déferler sur les routes de la région en camions générant “pollutions urbaines, accidents et retards de livraison”.

Le solde serait donc du point de vue régional plutôt positif.

La Direction régionale de l'environnement et de l'aménagement (DREAL) paraît plutôt confirmer l'affirmation selon laquelle il y aurait encore des marges d'absorption du côté du réseau autoroutier.

En revanche, selon elle, les outils statistiques actuels ne permettent pas de reconstituer les flux et destinations des trafics de manière très précise.

Ainsi la question du calcul du bénéfice/coût en matière d'émissions polluantes par le trafic routier resterait complexe, de même que le volume global des émissions de gaz à effets de serre.

Pour objectiver cette question et confronter l'expérience sensible des habitants à la statistique, il conviendrait de travailler sur des données telles que la fréquence, la localisation, la durée des encombrements et projections de trafic avec et en dehors de la réalisation de CAP 2020.

Voilà pourquoi la commission particulière du débat a invité les participants au débat et les autorités en charge de la régulation du trafic et de la voirie à une séance de travail spécifique consacrée à ces sujets à la mi-décembre.

Le fret un outil à développer

Moins polluant, le report modal via le fret est présenté comme l'un des principaux atouts du projet *“Dunkerque 1^{er} pôle de fret ferroviaire français”* : une réserve de capacité équivalente à 8 millions de tonnes, des sillons disponibles,



FLUVIAL



MARITIME



RAIL



ROUTE

un potentiel important avec l'artère Nord Est allant jusqu'à Strasbourg.

Avec la réalisation du projet, le port souhaite faire passer sa capacité de 3 trains à 50 trains par semaine, soit 25 % du report modal total en première phase et 28 % en seconde phase.

Pour autant, certains participants, dont les syndicalistes cheminots, affirment que les infrastructures, par exemple la gare de triage d'Hazebrouck, seraient dégradées et incapables d'accueillir les trains à un tel rythme, sans une mise à niveau du système d'exploitation.

Les mêmes s'inquiètent du manque de personnel chez les opérateurs de trains, au vu des coupes budgétaires prévues dans le secteur et de la baisse générale du fret observée au niveau national : *“Faudrait-il avoir recours à des opérateurs dits ‘low costs’ ?”*

Une observation est portée sur un autre plan par certains industriels présents sur le domaine portuaire : les modalités actuelles de formation des trains ne permettraient pas en l'état d'optimiser le traitement des petits volumes.

Une dernière interrogation se fait jour : le Conseil régional des Hauts-de-France n'a pas encore défini complètement sa politique voyageurs. Quand il l'aura fait, les sillons disponibles resteront-ils aussi nombreux ?

Un report fluvial souhaité mais probablement limité ?

Le report à travers la voie fluviale, mode de desserte “doux” et peu polluant, remporte l'adhésion du public. Le port entend traiter 6 % de son trafic par ce

biais, soit 90 000 EVP à l'échéance 2025, puis 175 000 EVP en 2035.

Invité à deux reprises à s'exprimer, le gestionnaire Voies Navigables de France (VNF) a confirmé que son réseau fluvial disposerait de réserves de capacité suffisantes, mais à court terme il s'interroge lui-même sur la fiabilité de ses écluses, celle des Fontinettes par exemple.

“Des investissements lourds sont à prévoir pour dimensionner les infrastructures, longueur des écluses et hauteurs des ponts.”

A plus long terme, des investissements lourds sont à prévoir pour dimensionner les infrastructures, longueur des écluses et hauteurs des ponts (tirant d'air) puisque en l'état seuls deux niveaux de conteneurs peuvent être empilés.

Enfin, le Port fait apparaître sur ses cartes la création d'un second accès au Sud du bassin Atlantique permettant de fiabiliser le report en proposant un itinéraire alternatif : cet investissement très important n'est ni confirmé, ni planifié à ce jour.

S'agissant du canal Seine-Nord-Europe, sujet souvent évoqué, l'accueil de barges de plus grandes tailles offrirait une meilleure desserte de la Région Ile-de-France.

Ce vaste projet est présenté par le port de Dunkerque comme un plus pour le projet CAP 2020 et inversement, mais il n'en conditionne pas la réussite.



Chargement d'un train au Port de Dunkerque (©Jean Claude Mallevaey)

Environnement : une question clef

La performance d'un projet d'envergure est liée à sa contribution à l'amélioration de la qualité de l'environnement.

En menant le projet CAP 2020, le Grand Port Maritime de Dunkerque explique vouloir engager "une nouvelle ère de développement", "en tenant compte de toutes les questions environnementales", grâce à "un système qui sera totalement écologique" (cf. le film du GPMD). Il rappelle les efforts réalisés à l'occasion de la création du port méthanier. Il précise dans son dossier que l'activité du conteneur n'est pas, en soi, génératrice de pollution de l'air. Il souligne aussi l'impact positif du projet sur la préservation du trait de côte et la lutte contre le risque de submersion marine.

Oui à l'emploi, mais à quel prix ?

Plus ses initiatives se sont rapprochées du site du projet, et plus la commission a noté des craintes importantes des résidents.

Ils témoignent de leur sensibilité à ces sujets, du fait de l'environnement singulier au sein duquel ils évoluent depuis longtemps. Les risques technologiques sont ancrés dans les consciences, avec la quinzaine de sites SEVESO répertoriés dans des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), et la centrale nucléaire de Gravelines qui fait l'objet d'une zone d'éloignement.

Les pics de pollution atmosphérique sont plus nombreux que la moyenne nationale, les particules fines (PM 10) présentant régulièrement des dépassements des seuils d'information et d'alerte, et le trafic routier autour de l'A16 d'importants taux de dioxyde d'azote.

Les débats mobiles ont été l'occasion pour les habitants de témoigner des effets des poussières, qu'ils jugent

important sur leur santé. Ils ont bien à l'esprit que ces pollutions sont liées à l'activité industrielle sur le port, comme la confirme ATMO, l'observatoire de la qualité de l'air, lors de son audition par la commission.

La pollution engendrée par la navigation d'un plus grand nombre de porte-conteneurs stationnant dans le port Ouest est interpellée par certains habitants. Surtout, la multiplication du nombre de camions transitant depuis ou vers le bassin, annoncée par le GPMD, suscite des inquiétudes pour la qualité de l'air et son impact sonore, au même titre que les travaux liés au chantier.

"L'avenir du projet CAP 2020 ne peut se concevoir en dehors d'une stratégie globale d'amélioration du cadre de vie sur tout le Dunkerquois."

D'aucuns signalent d'ores et déjà les bruits engendrés par l'actuel prolongement du quai de Flandre, en particulier pour les habitants de Loon-Plage. Ils soulignent que le futur chantier est appelé à se rapprocher davantage encore des zones d'habitat et redoutent que l'activité de transbordement des conteneurs ne présente elle aussi un impact significatif en termes de bruit. L'impact lumineux nocturne de l'activité de manutention sur le quai est moins évoqué par les participants, de même que l'impact effets de serre qui reste à évaluer.

Le maître d'ouvrage répond que les études complémentaires seront menées suite à la décision de poursuivre ou non le projet et que les



Site industriel vu depuis la digue du Braek (©Gregory Smellinckx)

mesures de réduction et de compensation des éventuelles nuisances seront systématiquement étudiées au cas par cas. Il rappelle l'évolution positive de la réglementation maritime en matière d'émission de polluants des bateaux, et l'effort qui sera fait en matière d'énergies réputées plus propres : avitaillement électrique pour les navires à quai, et au gaz naturel liquéfié (GNL) pour les poids lourds et les porte-conteneurs, direction que prend également l'armateur qui fait accoster les bateaux à Dunkerque.

Atlantique ou Baltique ?

Par ailleurs, au-delà de l'argument financier, le GPMD rappelle sa démarche environnementale volontariste illustrée par son Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), et les projets de trames vertes et bleues, pour justifier son choix de défendre plutôt la solution Atlantique que la variante Baltique.

Cette dernière présenterait en effet le désavantage de remettre en cause les compensations environnementales négociées lors du projet du terminal méthanier, et de porter atteinte à une zone accueillant des habitats d'espèces animales et végétales remarquables.

Pour la plupart, les participants ne contredisent pas cet argument, mais nombre d'entre eux se demandent pourquoi la protection d'espèces isolées au cœur d'un site industriel primerait sur leur qualité de vie quotidienne, qu'ils estiment menacée par la proximité plus forte de la solution Atlantique. Ils estiment que la

variante Baltique, plus éloignée des habitations, présenterait moins d'impacts pour les populations locales. Certains considèrent aussi que des éléments doivent encore être approfondis concernant les impacts du creusement de la darse sur le système hydraulique de waterings. D'autres s'interrogent enfin pour savoir si on pourra toujours envisager les compensations environnementales sur le domaine portuaire à proprement parler et s'il ne faut pas raisonner à une échelle bien plus vaste.

Au final, les habitants comprennent bien qu'une période est en train de s'achever : d'une certaine façon, c'est le développement et la prospérité antérieure du port et de ses industries qui ont permis la création de nombreux équipements favorisant une bonne qualité de vie dans les villes ou villages voisins. Mais n'atteindra-t-on pas dans les années à venir un seuil où la balance avantages / inconvénients serait moins équilibrée ?

Au-delà du traitement de ses effets propres, l'avenir du projet CAP 2020 ne peut se concevoir en dehors d'une stratégie globale d'amélioration du cadre de vie sur tout le Dunkerquois. En la matière, le GPMD ne peut assumer à l'avenir que ses propres responsabilités qui seront déjà importantes. Les habitants le disent clairement : si l'on veut concilier emploi et environnement, chacun, là où il est, devra prendre sa part en matière de mobilité, d'entrées de villes, de localisation et de qualité des équipements commerciaux, de cohérence paysagère, de pollution de l'air, de lutte contre le bruit.



Autoroute A16 au Sud de Petite-Synthe (©Jean-Louis Burnod)

Espaces à préserver, espaces à conquérir

Les deux versions du projet CAP 2020

- Atlantique ou Baltique - prévoient chacune d'intensifier le déploiement d'activités dans la partie Ouest du port.

Cela s'inscrit dans la continuité du glissement géographique depuis l'Est, qui s'est accéléré dans les années 70, avec la création entre Loon-Plage et Gravelines d'un nouveau bassin à fort tirant d'eau, d'une gare maritime, des terminaux à conteneurs et minéralier, et plus récemment du terminal méthanier.

Côté Est, l'activité portuaire est aujourd'hui moins visible pour les habitants, qui saisissent l'opportunité du débat pour exprimer leur nostalgie d'une cité autrefois davantage animée autour de son port. En 1970, un livre blanc pointait déjà cette distance entre la ville et le port, et le "risque de décalage" entre une industrie rayonnante et un aménagement urbain moins abouti alentour. Pour recoudre le lien entre ville et port, Dunkerque a lancé en 1989 le projet Neptune, visant à regagner à l'Est des espaces laissés en friche suite à la crise économique des années 80 et à la fermeture des chantiers navals. Le Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC) dans le quartier du Grand Large et la Halle aux Sucres en face du quartier de la Cita-



Vue sur le port Est : Grand Large et ville de Dunkerque

delle, en sont les signaux architecturaux les plus visibles.

A travers leurs différentes interventions concernant le projet CAP 2020, les participants au débat posent avec une nouvelle acuité la question du partage des espaces entre activité économique, zones naturelles et lieux de vie. Le Port dispose d'un vaste foncier à aménager, classé en opération d'intérêt national (OIN). La perspective d'un nouveau bassin de 2 km de long, complété par des quais et 350 ha de zones logistiques, est néanmoins d'autant plus questionnée que l'accès à l'ensemble de la zone littorale a déjà été réduit, pour répondre aux normes sécuritaires imposées par le Code International pour la Sécurité des navires et des installations Portuaires (ISPS).

Certains habitants de Loon-Plage et de Gravelines se disent tout particulièrement préoccupés par cet étalement portuaire. Ils estiment que la solution Atlantique risque en premier lieu d'engendrer une coupure significative au sein de l'agglomération (Les Loonois parlent "d'enclavement"), matérialisée par la possible déviation au Sud de la D601. Des participants ont ainsi regretté que la variante Baltique ne soit pas davantage envisagée par le Port,

en ce qu'elle présenterait à leurs yeux l'avantage de réduire ce risque de coupure territoriale. Pour l'atténuer, le GPMD prévoit "une déviation optimisée et réservée aux véhicules légers et aux vélos, assurant une augmentation de trajet inférieure à 3 minutes". Il propose d'y adjoindre un belvédère, afin que chacun puisse s'y poster pour observer l'activité sur le terminal.

Le projet CAP 2020 remet ainsi sur l'établi la relation physique et symbolique entre le port et la ville.

Ils alertent en second lieu sur le risque que le projet vienne grignoter davantage encore les espaces du littoral. Ils rappellent à ce sujet la fermeture de la jetée du Clipon suite à l'installation du terminal méthanier, et la réduction de l'accès à la mer pour leurs loisirs : promenade, pêche, etc. Les échanges autour de la grande carte du projet (une photo satellite de 4 mètres sur 3, couvrant les 17 km du domaine portuaire le long du littoral), éditée par la commission pour les débats mobiles, furent éclairants.

Certains craignent particulièrement l'impact paysager induit par l'avancée profonde des navires de grande hau-

teur dans le territoire, avec des portiques éclairés et pouvant atteindre 130 mètres de hauteur en position relevée, à l'arrêt, à seulement quelques hectomètres des maisons, en lieu et place des actuelles terres agricoles et ceintures boisées. D'autres redoutent de surcroît un impact négatif sur la valeur du foncier.

Le projet CAP 2020 remet ainsi sur l'établi la relation physique et symbolique entre le port et la ville.

Le GPMD s'y dit sensible et envisage notamment la création d'un "Port Center" pour mieux faire connaître le port, ses activités et ses métiers, dans une démarche sociétale visant à nouer une relation plus étroite avec les habitants. CAP 2020 offre du même coup de nouvelles opportunités de dialogue à initier :

Quel partage équitable des espaces pour parvenir à une organisation spatiale acceptable par toutes les parties ? Quels espaces à préserver et quels espaces à conquérir pour compenser à l'Est ce que les habitants perdraient à l'Ouest ?

C'est en quelque sorte un nouveau contrat de territoire auquel appelle le projet du GPMD.

Les PROCHAINS RENDEZ-VOUS du débat

DÉCEMBRE			
jeudi 7	Débat mobile	9h - 12h	TGV et TER entre Dunkerque et Lille
jeudi 7	Débat mobile	15h30 - 19h	Gare SNCF de Dunkerque
vendredi 8	Débat mobile	14h - 18h	Salon de l'Etudiant (Kursaal)
samedi 9	Débat mobile	9h - 12h	Marché de Cappelle la Grande
samedi 9	Débat mobile	16h - 20h	Marché de Noël de Gravelines
lundi 11	Rdv du débat - Port et Ville	18h30 - 20h30	Halles aux sucres
mercredi 13	Atelier circulation routière	18h - 20h	Boutique du débat
jeudi 14	Réunion publique	18h30 - 21h30	Sportica - Gravelines
mardi 19	Atelier de clôture	18h - 21h	L'Escale