



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Ville de
GRANDE-SYNTHE

Nous devons faire face à une urgence climatique, à de profondes mutations sociétales, économiques, technologiques, mais aussi à de grands enjeux écologiques et sociaux. Notre défi collectif est donc de transformer notre modèle de développement hérité du siècle dernier et d'inventer de nouveaux modes de production et de consommation plus sobres, plus responsables, plus durables.

S'il faut s'appuyer sur les atouts du territoire, dont le Grand Port Maritime de Dunkerque fait partie sans conteste, le projet d'agrandissement CAP 2020 qu'il nous propose, ne répond pas à ces défis, et surtout, il n'est pas en cohérence avec les choix politiques et leurs traductions à travers les différents schémas adoptés ou en cours de notre territoire.

C'est un projet qui tombe d'en haut, sans accroche avec le territoire.

Il faut autre chose pour développer l'économie et l'attractivité de notre agglomération toute en réduisant l'importante fracture sanitaire et sociale.

CAHIER D'ACTEUR VILLE DE GRANDE-SYNTHE : VILLE EN TRANSITION



Située au nord-est de la Côte d'Opale, à la croisée des autoroutes A16 et A25, Grande-Synthe est la troisième ville de l'agglomération Dunkerquoise avec 21 600 habitants

Ancien village de pêcheurs et de maraîchers entièrement détruit lors de la 2nde guerre mondiale, GRANDE-SYNTHE doit son développement à l'expansion industrielle – liée à l'implantation de la sidérurgie sur l'eau en 1958 – et à l'expansion portuaire de DUNKERQUE.

Le bourg rural reconstruit après-guerre s'est transformé en moins d'une génération en une ville accueillant toute la main d'œuvre venant de France et d'ailleurs pour travailler dans les industries locales.

Ce développement rapide a induit des dysfonctionnements urbains. Les premiers quartiers ont été construits dans l'urgence de la reconstruction et de la nécessité d'accueillir des grands flux de population. Trois quartiers ont alors été constitués sans réflexion d'ensemble, juxtaposés sans réelle liaison et sans l'émergence d'un centre-ville.

Dès la fin des années 1970, la ville s'est engagée dans la réparation de ces dysfonctionnements urbains et sociaux, s'inscrivant dans les dispositifs successifs de « politique de la ville » : Habitat et Vie Sociale, Développement Social des Quartiers, Contrat de ville, Grand Projet Urbain, Grand Projet de Ville ; mais ce processus s'est accéléré dans les années 2000 avec l'engagement de la ville dans un ambitieux programme de recomposition et de développement urbains à l'échelle de la ville qui s'appuie notamment sur les projets de restructuration urbaine de l'Albeck (Concession de Restructuration Urbaine) et du centre-ville (ZAC Centre Ville) et les projets de rénovation urbaine du Courghain et de l'Ilot des Peintres (cœur de projet) en conventions avec l'ANRU qui visent à transformer durablement la ville.

Ces grands projets sont achevés ou en voie d'achèvement et la ville s'engage dans une nouvelle étape de son développement avec la réalisation d'un éco-quartier (de 500 logements à terme) sur le secteur du Basroch.

La ville de Grande-Synthe continue de s'interroger sur son avenir dans le contexte d'un monde en crises. Jamais le monde n'a connu autant de crises simultanées, face auxquelles, les élus locaux sont en première ligne. Pour y répondre et agir sur leurs causes profondes, il faut innover, trouver des solutions et inventer un nouveau modèle de développement puisque le notre touche à son terme. C'est dans cette voie que la ville de Grande-Synthe s'est engagée.

Aujourd'hui Grande-Synthe est une ville jeune et métissée, industrielle et verte, agréable et contemporaine.

C'est aussi une ville pionnière en matière de développement durable.

Première capitale française de la biodiversité en 2010, la ville de Grande-Synthe poursuit sa politique volontariste de développement durable au travers de nombreuses actions touchant l'ensemble de ses politiques publiques : urbanisme, transport, énergie, environnement, agriculture/alimentation, éducation, culture.

En 2011, souhaitant renforcer son action et aspirant à la résilience de son territoire, la Ville de Grande-Synthe s'est engagée dans une démarche originale de « Ville en Transition » en référence au mouvement international *Transition Town* initié par Rob Hopkins.

Cet engagement a constitué une nouvelle étape suite à la signature de la Convention des Maires et l'adoption en 2009 d'un *Plan d'Actions pour l'Energie Durable*.

La transition de la ville est structurée autour de 4 axes d'intervention : habitat-aménagement urbain durable, mobilités durables, alimentation-biodiversité, santé-environnement. Il s'agit ainsi de répondre à des besoins essentiels inassouvis et à de nouvelles aspirations sociales tout en préservant les ressources naturelles.

L'ambition est de concrétiser un nouveau modèle de développement économique du territoire, plus durable, inscrit dans les logiques des nouveaux modèles économiques et sociaux (économie du partage, économie collaborative, économie circulaire, ou encore économie de la fonctionnalité).

UN PROJET QUI VA À L'ENCONTRE D'UN CERTAIN NOMBRE DE CHOIX POLITIQUES DU TERRITOIRE

Les grandes orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durable sont actuellement débattues par l'ensemble des élus du territoire. Elles sont le socle du projet politique du Dunkerquois.

Ce PADD est basé sur deux piliers fondamentaux et déterminants : le Plan Air Climat Energie Territorial et la Santé.

Le projet CAP 2020 d'agrandissement du Grand Port Maritime de Dunkerque est en contradiction avec ces orientations et les objectifs qui en découlent.

Promouvoir une agglomération où il fait bon vivre.

La première orientation du PADD vise à promouvoir une agglomération attractive où il fait bon vivre. L'objectif d'offrir une qualité de vie saine et agréable à la population

est négativement impacté par le projet d'extension. Le dunkerquois est déjà responsable de plus de 2/3 des émissions de gaz à effet de serre de la région, l'espérance de vie y est de plusieurs années inférieure à l'espérance de vie nationale.

Avec ce projet, le trafic routier passera, dans le meilleur des cas, de 300 à 1 200 camions jour. 900 camions de plus par jours auront des effets sur la mortalité liée à la pollution atmosphérique mais aussi à l'augmentation du bruit (le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement adopté par la Communauté Urbaine montre les nuisances extrêmement importantes du bruit sur l'A16 qui traverse l'agglomération, ce qui génère de réels risques sur la santé).

L'augmentation importante de trafic sur des axes déjà saturés débouchera sur une détérioration des temps de parcours et de la sécurité des déplacements des habitants du territoire.

A cela s'ajoutera l'impact des super porte-conteneurs dont le niveau de pollution est considérable.

Le territoire s'est engagé dans un Plan Climat Air Energie Territorial dans lequel les objectifs sont extrêmement exigeants. Cela a valu à l'agglomération d'être primée très récemment au niveau européen par un Citer'gie Gold, seule agglomération de France à obtenir ce renouvellement avec une note jamais obtenue jusqu'alors.

Pour atteindre ces objectifs, il s'est aussi engagé dans une politique ambitieuse de développement du transport en commun pour diminuer la pollution atmosphérique. Et le projet CAP 2020, tel qu'il est conçu et prévu, vient contredire tout cela.

Un autre objectif est de préserver et valoriser le patrimoine. En terme de patrimoine naturel, le projet détruira des espaces réservoir de biodiversité sans que des mesures compensatoires convaincantes ne soient mises en avant. Dans la variante Atlantique, c'est 1 000 ha qui seront remplacés par la mer ou fortement artificialisés affectant des espèces et des habitats remarquables. Basé sur des zones de stockage et de manutention des containers avec des emprises au sol importantes, le projet multipliera les zones imperméables. La qualité des eaux de surfaces sera détériorée.

Enfin, la question de l'influence du projet sur le trait de côte n'est pas abordée.

Globalement, les impacts environnementaux semblent sous évalués.

Tous ces aspects vont à l'encontre de l'objectif de réduction de l'empreinte écologique du territoire.

Le scénario de l'Atlantique mis en avant provoque une rupture urbaine importante qui va bouleverser le fonctionnement local. Une partie ouest du territoire court le risque de se retrouver enclavée derrière les infrastructures portuaires. Cela est en opposition avec la volonté de promouvoir une agglomération vertueuse de proximité. A l'heure où le territoire pense son développement urbain par le prisme de la mobilité, le projet d'extension du port changera les déplacements et habitudes des habitants.

Quel sera l'impact sur l'attractivité résidentielle d'un territoire dont l'image est déjà dégradée ? Le marché de l'immobilier est détendu au sein de la communauté Urbaine de Dunkerque et 1 000 habitants par an quittent le territoire. C'est l'agglomération qui, en France, perd le plus d'habitants chaque année. La question fondamentale de l'influence du projet sur le marché immobilier n'est absolument pas abordée.

Le projet d'extension du port de Dunkerque est principalement abordé par le prisme du développement économique. Mais il est assez lointain de l'ambition de promouvoir une agglomération en transition économique et innovante. Le projet CAP 2020 ne s'inscrit pas dans la poursuite de la transition « énergétique du territoire », pas plus qu'il n'accompagne la diversification économique par l'innovation et les filières d'avenir. Il ambitionne en effet de créer 5 500 emplois directs sur le Dunkerquois. Au regard d'un secteur très concurrentiel où la productivité croissante par l'automatisation et la rentabilité maximum sont de mise, on peine à croire que ce volume d'emplois sera effectif. De plus, cela dépend de la capacité du port à effectivement capter une partie du flux de containers. Même si le trafic est en augmentation, les autres ports sont toujours en capacité de l'absorber.

Le projet CAP 2020 est un projet complètement déconnecté du territoire. La question de l'intermodalité est effleurée et peu ambitieuse. D'un point de vue financier, la nécessité de remise à niveau des équipements n'est pas abordée et n'apparaît donc pas dans le coût financier déjà important. La remise à niveau des faisceaux ferroviaires (à Hazebrouck notamment) sera incontournable, tout comme certains équipements fluviaux. De plus, une intermodalité pleinement effective dépend du Projet Seine Nord.

L'activité containers conforte le modèle de développement actuel de surconsommation de produits manufacturés à l'autre bout du monde alors que le territoire souhaite

s'engager dans la transition. Le projet ne propose pas la création d'activités économiques génératrices d'emplois non délocalisables et développant des filières locales orientées vers le développement durable.

Enfin, les habitants de Grande-Synthe ont été coupés de leur accès direct à la plage lors de l'implantation d'Usinor dès 1958. Ils continuent toutefois d'aller à profiter de la Mer du Nord sur la digue du Break en traversant la zone industrielle. Et ils y sont très attachés.

Rien ne nous garantit que demain, avec l'arrivée de porte-conteneurs dont les cargaisons sont estimées à 2 milliards d'euros, que les assurances n'exigeront pas la fermeture totale de l'accès à la mer aux habitants.

CONCLUSION

Le projet CAP 2020 est, dans l'ambition présentée, un projet ancien. Il ambitionne de faire en 2030, ce que les ports belges cessent de faire aujourd'hui pour s'engager vers des solutions d'avenir, à l'exemple du master plan du port de Rotterdam, où numérique, lien avec l'université, et développement harmonieux avec la ville sont intégrés. La ville de Grande-Synthe, déjà lourdement impactée socialement par les choix de la mono-industrie du 20^e siècle (25 % de chômage, 33 % des foyers sous le seuil de pauvreté, revenu annuel médian de 10 000 €), ne peut accepter que l'on aborde le développement économique du 21^e siècle de l'agglomération par un autre choix mono-orienté vers le trafic containers, plus qu'aléatoire.

Les chiffres avancés en terme de créations d'emplois semblent basés sur une projection en 2030 avec des

conditions d'emplois actuelles. Les voitures, des trains et même des bus roulent déjà sans chauffeurs aujourd'hui. Demain y aura-t'il encore des dockers, des grutiers, des chauffeurs poids-lourds, des magasiniers dans les entrepôts. Nous pouvons légitimement en douter fortement.

La sidérurgie locale employait 11 000 personnes, il y a 35 ans. Plus que 2500 aujourd'hui en battant des records de production.

Il n'est pas question de retomber dans les mêmes travers. Les investissements extrêmement importants qui sont consacrés au projet CAP 2020, doivent être orientés différemment, autour d'un projet qui se ferait en complète concertation avec le territoire et en totale adéquation avec ses schémas directeurs.