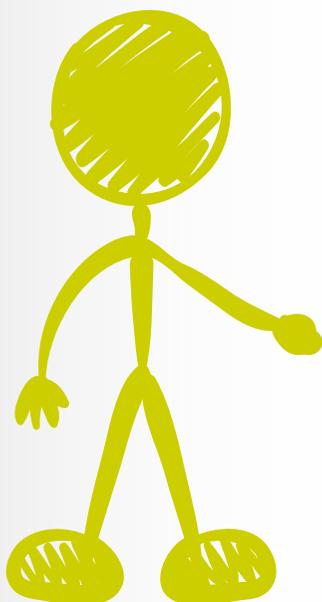




**PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

**DUNKERQUE**  
PORT





## **Un engagement de longue date pour le développement durable**

- 5 **AU-DELÀ DE L'ENVIRONNEMENT**
- 6 **VERS UNE STRATÉGIE PORTUAIRE DURABLE**

## **Une démarche basée sur la participation**

- 9 **UNE MÉTHODE DE TRAVAIL COLLECTIVE**
- 10 **UN PROCESSUS D'ÉLABORATION RIGOUREUX**

## **Pour un projet de territoire**

- 13 **UN DIAGNOSTIC STRATÉGIQUE ET DES ENJEUX SPATIALISÉS**
- 15 **LA DÉFINITION D'ORIENTATIONS FONDAMENTALES**

## **Les mesures opérationnelles, le plan d'actions du PA2D**

- 17 **UN PROJET PARTAGÉ ET ITÉRATIF**
- 18 **ORIENTATION 1**
- 20 **ORIENTATION 2**
- 22 **ORIENTATION 3**
- 24 **ORIENTATION 4**
- 26 **ORIENTATION 5**



# LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN 5 GRANDES DATES

**1972. Conférence de Stockholm.** Cette première conférence internationale sur l'environnement propose de réconcilier le développement humain et l'environnement.

**1987. Rapport Brundtland.** Gro Harlem Brundtland, ancienne Premier ministre norvégienne, publie un rapport, sous l'égide des Nations Unies, qui propose le concept de « développement durable ». Croissance et écologie ne s'opposent plus. Au contraire, il est préconisé d'agir sur l'économie et le social, pour être plus efficace en matière d'environnement.

**1992. Sommet de la Terre de Rio.** Ce sommet pose les principes d'action du développement durable. Une action de développement durable doit agir sur 3 axes (environnement, social, économie), et être conduite selon deux principes clefs : la transversalité et la participation.

**1997. Protocole de Kyoto.** Les pays signataires de la Convention de Rio établissent à Kyoto des objectifs sur la réduction des gaz à effet de serre.

**2005. Charte de l'environnement.** Inscrit dans la constitution française, l'article 6 indique que « les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable ».



# AU-DELÀ DE L'ENVIRONNEMENT

*« De toutes les activités qui touchent les littoraux et les mers, les activités des ports maritimes sont les plus puissantes. Aucune autre ne concentre, en des espaces limités, autant de capitaux, qu'ils soient immobilisés (les infrastructures portuaires) ou qu'ils soient mobiles (les navires). Aucune autre n'est aussi vitale par les trafics engendrés ; aucune autre n'est aussi dangereuse par la variété des produits transportés et par l'importance des pollutions qu'elle peut entraîner. Aucune autre n'a une telle capacité d'organisation de l'espace très au-delà de la ligne de rivage ».<sup>1</sup>*

Dunkerque-Port, troisième port de France, a pris conscience des conséquences potentielles de ses activités sur l'environnement. Il a pris des engagements et a développé depuis plusieurs années des actions en faveur d'un meilleur management environnemental.

Plus de 170 industries sont aujourd'hui implantées sur son territoire et pas moins de 10 villes côtoient au plus près la zone industrialo-portuaire. Si Dunkerque-Port mène une politique volontariste d'accueil de nouvelles implantations génératrices de trafics portuaires, il veille aussi à agir dans le respect des enjeux de développement durable. Pour répondre aux enjeux socio-économiques du dunkerquois, une bonne gestion de la zone industrialo-portuaire et son développement économique ne peuvent s'entendre qu'au travers d'un management environnementale efficace.

Sur le terrain, des initiatives ont émergé : gestion des sédiments de dragages, lutte contre les pollutions des sols, prise en compte de la biodiversité, gestion efficace des déchets en provenance des navires ... Dunkerque-Port a par ailleurs été désigné opérateur principal pour l'élaboration des documents d'objectifs du site Natura 2000 en mer « Bancs des Flandres » qui lui fait face. Le territoire portuaire est aussi un haut lieu de passage migratoire pour l'avifaune.

Ses disponibilités foncières, son positionnement fort sur différentes filières, et le dynamisme des acteurs publics et privés de la place portuaire, constituent autant de potentialités de développement. Mais celui-ci ne peut se réaliser que s'il présente un caractère reconnu de durabilité. La croissance de l'économie portuaire suppose des anticipations sur le long terme définissant des orientations pour un développement harmonieux du territoire.

Aux côtés de nombreux partenaires territoriaux, Dunkerque-Port s'est donc lancé dans une démarche de développement durable transversale, globale, volontariste et novatrice visant à l'élaboration d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable du territoire portuaire (PA2D), qui traduit la volonté et l'ambition de Dunkerque-Port en une vision cohérente et structurée de son action.

Le PA2D constitue ainsi la matrice de la politique d'aménagement et de développement durable qui s'exprime dans le projet stratégique de Dunkerque-Port. Ce dernier doit en effet identifier « *la vocation des différents espaces portuaires et notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature, dont il prévoit les modalités de gestion.*<sup>2</sup> »

<sup>1</sup>Alain MIOSSEC, 1998. « *Les littoraux entre nature et aménagement* ». Campus, SEDES.

<sup>2</sup>Code des Ports Maritimes, art. R103-1

« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. À cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. »<sup>3</sup>

# VERS UNE STRATÉGIE PORTUAIRE DURABLE

Dans ce cadre, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PA2D) de Dunkerque-Port fixe les orientations stratégiques et les objectifs de gestion durable de son territoire pour les années à venir.

Il s'inscrit par ailleurs pleinement dans les objectifs de la politique nationale en matière de développement durable, que l'on retrouve au sein des lois « Grenelle » ainsi que de la Stratégie Nationale de Développement Durable. Dunkerque-Port, en s'engageant dans la réalisation de ce plan, a pris une position pionnière dans une exigence de qualité de la gouvernance, tant dans son élaboration que pour sa mise en œuvre et son suivi ultérieurs.

La stratégie durable de Dunkerque-Port s'appuie sur les démarches et actions déjà engagées par l'établissement pour intégrer les préoccupations du développement durable dans ses activités quotidiennes. Dunkerque-Port propose ici d'aller plus loin car, en sa qualité de gestionnaire de territoire, il assume un rôle de direction, mais aussi d'impulsion de politiques soucieuses de l'environnement et attentives au développement économique du territoire qui l'entoure. La capacité des autorités de Dunkerque-Port à mettre en œuvre cette stratégie portuaire durable sera cependant conditionnée par un contexte économique, énergétique et climatique qui pèse sur l'évolution du secteur des transports maritimes.

Ainsi, un port pour qu'il soit qualifié de « durable » doit l'être :



**dans ses composantes géographiques** : il s'agit alors de l'abri, le lieu de manutention, mais aussi l'espace portuaire et les villes qui existent autour ; ou encore l'arrière-pays terrestre ou l'avant-pays océanique.



**dans ses différentes activités** : réception, chargement/déchargement, stockage, transports, aménagements, etc.



**et pour les différents acteurs terrestres ou maritimes** : usagers, services et équipements, entreprises, associations, etc.

Pour faire face à l'ensemble des impacts environnementaux et socio-économiques issus de ces missions, la mise en œuvre d'une stratégie portuaire durable pour Dunkerque-Port doit donc se traduire par un ensemble de décisions et d'actions, ainsi que par l'allocation de moyens et de ressources, en vue d'atteindre un objectif de développement durable. Cette stratégie doit aussi prendre en compte les intérêts des parties prenantes du territoire portuaire.



<sup>3</sup> Loi constitutionnelle relative à la Charte de l'environnement, adoptée le 28 février 2005.



La loi du 4 juillet 2008 portant la Réforme portuaire précise que les Ports doivent « *veiller à l'intégration des enjeux de développement durable* » sur le territoire dont ils ont la charge ainsi que dans leurs pratiques quotidiennes.

En cela, les missions de Dunkerque-port sont de :

## LES MISSIONS PORTUAIRES

- Réaliser, entretenir et exploiter ses accès maritimes ;
- Assurer la gestion et la valorisation de son territoire ainsi que la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il a la charge ;
- Effectuer la construction et l'entretien des infrastructures portuaires ;
- Promouvoir une offre de dessertes ferroviaires et fluviales ;
- Participer à l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire.





**Associer les acteurs du territoire** : le programme d'actions du PA2D a été co-construit à partir des propositions issues du groupe technique, une fois classées et hiérarchisées.



**Etre innovant mais en phase avec les réalités du territoire** : il s'agit de proposer des actions réalisables que ce soit à court ou long terme, en s'appuyant sur les atouts de notre territoire.



**Proposer des actions concrètes** : au-delà des grands principes de développement durable, les engagements du PA2D visent directement les projets et pratiques de Dunkerque-port dans son domaine de compétence.

TROIS VALEURS ESSENTIELLES DU PA2D

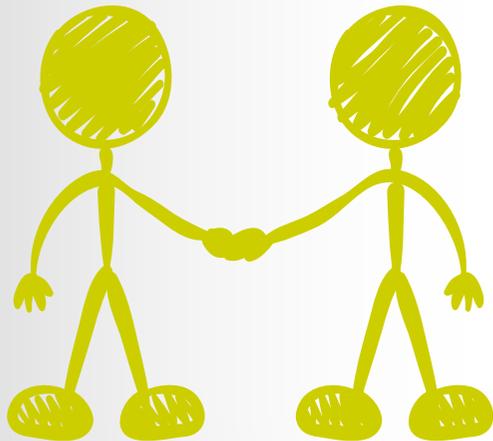


# UNE MÉTHODE DE TRAVAIL COLLECTIVE

« Construire une nouvelle économie conciliant protection de l'environnement, progrès social et croissance économique exige de nouvelles formes de gouvernance, favorisant la mobilisation de la société par la médiation et la concertation ». <sup>4</sup>

La Stratégie Nationale de Développement durable 2010-2013 rappelle que « la gouvernance est fondée sur le partenariat, l'interaction entre l'État, les collectivités territoriales et les acteurs de la société. » <sup>5</sup>.

Initié en janvier 2010, le projet a été élaboré avec le concours de nombreux partenaires. Le Conseil de Surveillance a proposé que le Conseil de Développement du port de Dunkerque pilote la démarche et assure l'interface entre les membres institutionnels et les acteurs techniques.



Un groupe technique a ainsi été mis en place, dirigé par le Président du Conseil de Développement. Il est composé des représentants des services de l'Etat, de membres de la Région Nord-Pas de Calais, du Département du Nord et de la Communauté Urbaine de Dunkerque, ainsi que des représentants des associations de défense de l'environnement et représentants des professionnels portuaires et des personnes qualifiées. Le secrétariat technique et administratif étant assuré par Dunkerque-Port.

De ce fait, le PA2D répond au cadre de référence du Ministère<sup>6</sup> pour les projets territoriaux de développement durable, qui rappelle que les éléments déterminants pour la conduite d'une telle démarche sont :

- la participation des acteurs ;
- l'organisation du pilotage ;
- la transversalité de la démarche ;
- l'évaluation ;
- et une stratégie d'amélioration continue.

Cinq thèmes de réflexion ont été définis par le Conseil de Développement pour l'élaboration du PA2D, répondant aux enjeux définis par la Stratégie Nationale de Développement durable 2010-2013 :

- la lutte contre le changement climatique, l'énergie et l'industrie ;
- la dynamique urbaine, la gestion des eaux, la biodiversité, les milieux naturels et les paysages ;
- la prévention des risques naturels, technologiques et sanitaires (air et déchets) ;
- les transports ;
- et la gouvernance locale.

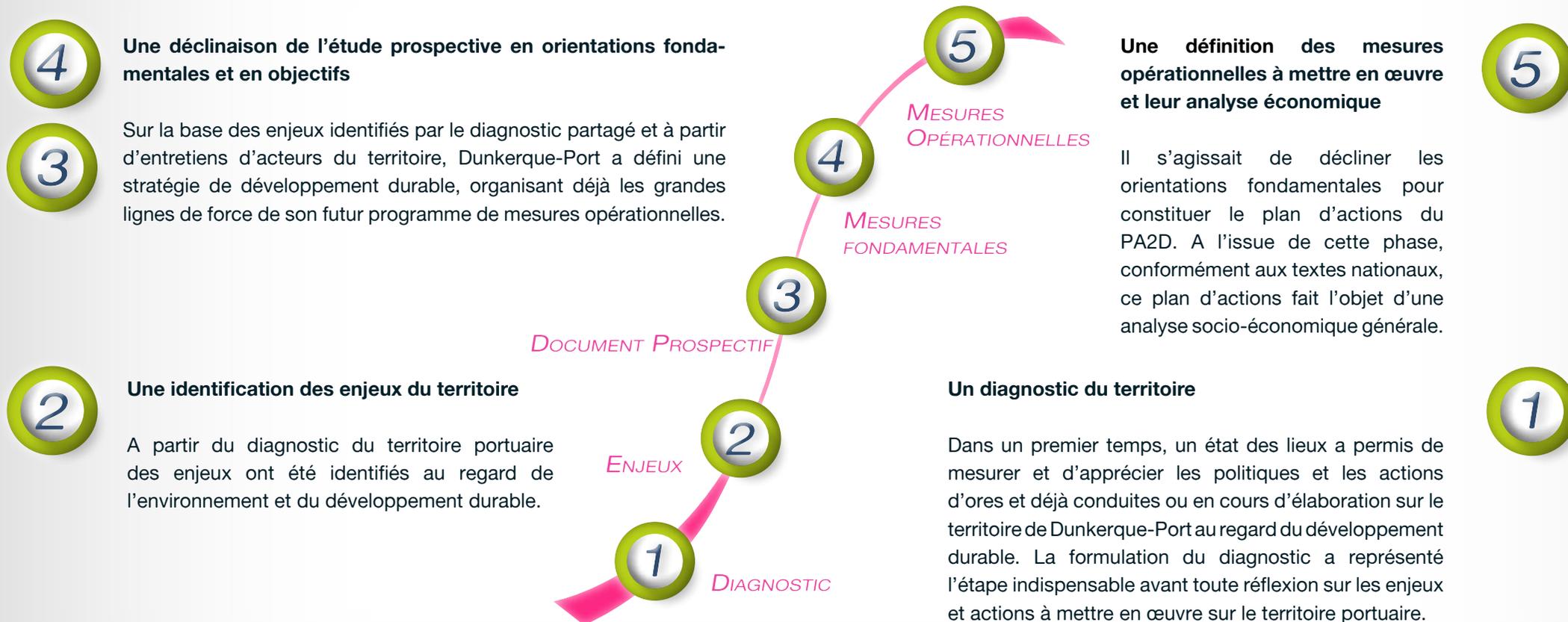
<sup>4</sup> Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement - Article 49.

<sup>5</sup> Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, «La stratégie nationale de développement durable 2010-2013 : Vers une économie verte et équitable», 27 juillet 2010.

<sup>6</sup> Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, «Projets territoriaux de développement durable et Agendas 21 locaux : Cadre de référence», août 2013

« L'intelligence collective est la science de la gouvernance, elle représente la technicité de la gouvernance, elle est faite d'outils, de méthode, de vision »<sup>7</sup>

# UN PROCESSUS D'ÉLABORATION RIGOUREUX



Chaque étape a donné lieu à un document débattu et partagé par les membres du groupe technique. Les documents intermédiaires ont été présentés et validés par les instances de gouvernance de Dunkerque Port.

<sup>7</sup>Jean François NOUBEL, « Intelligence Collective, la révolution invisible », The Transitioner, 2004



DES OUTILS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PA2D

Les Ports disposent ainsi d'un large éventail d'instruments pour gérer les impacts de leurs activités et mettre en œuvre une stratégie durable. Il faut cependant distinguer les enjeux environnementaux sur lesquels les Ports ont la capacité d'agir de ceux qui échappent à leurs compétences. Ainsi, ils peuvent mettre en place des investissements, des engagements ou des moyens plus informels comme la fourniture d'information.



# LE PORT, UN ESPACE D'INTERFACE

C'est au XI<sup>ème</sup> siècle, qu'apparaît le terme de port à partir du latin « Portus »<sup>8</sup>. C'est alors « *un sein ou autre endroit de coste de mer, ou de rivière où les vaisseaux surgissent pour charger ou descharger* ». Depuis, aucun document de droit français, ni même le Code des ports maritimes, ne définissent précisément la notion de « port ». Certaines grandes caractéristiques peuvent néanmoins être retenues.



**Un port est un espace d'interface entre terre et eau,** qui peut être localisé dans des lieux très variés, ayant été aménagé afin de favoriser l'accès et l'accueil des navires.



**Un port est également un espace né d'activités humaines** qui se sont polarisées dans ce lieu et qui ont déterminé son évolution et sa physionomie, et qui est marqué par la répartition des fonctions entre les différents acteurs (usagers, services et équipements terrestres et maritimes).



# UN DIAGNOSTIC STRATÉGIQUE ET DES ENJEUX SPATIALISÉS

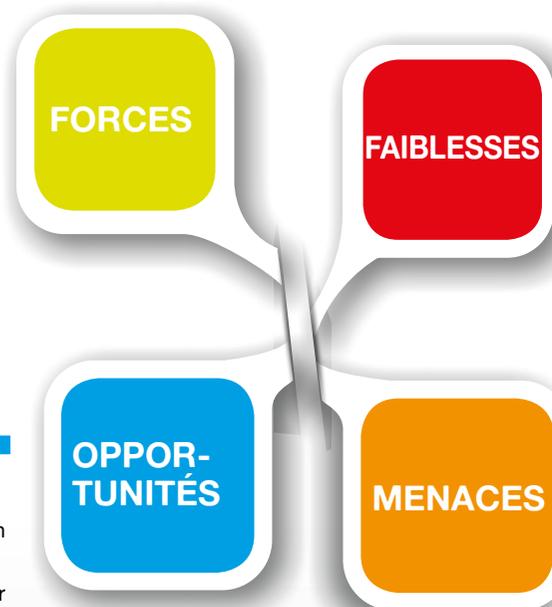
« une telle stratégie doit s'appuyer sur la nature réelle et complète des ports : sur leurs caractéristiques spatiales, sur leur rôle social et leur environnement humain, sur leur signification économique au profit de différentes sortes de collectivités et sur leur aptitude commerciale à vendre leurs services aux utilisateurs qui demeurent les agents directs et principaux de leurs activités. »<sup>9</sup>

La démarche d'élaboration du diagnostic territorial a mobilisé un large panel d'acteurs locaux. Elus, agents de collectivités, associations, chefs d'entreprises, agents de Dunkerque-Port... Tous se sont impliqués autour d'une même volonté : « élaborer un projet commun qui engage Dunkerque-Port et la vie des générations futures ». De ces nombreuses rencontres avec les acteurs du territoire a pu émerger la

formulation d'un diagnostic partagé, basé sur les spécificités du territoire industrialoportuaire dont Dunkerque-Port a la charge. Il a notamment permis de mettre en exergue des forces à développer, des faiblesses à corriger et des opportunités à saisir.

- Un pôle de production énergétique majeur.
- Une situation géographique avantageuse avec un port Ouest sans contrainte de tirant d'eau.
- Une forte implication dans le report modal ferroviaire et fluvial, avec une bonne qualité de service sur ces deux modes.
- Des démarches actives de protection et préservation de l'environnement, en concertation avec les parties prenantes.
- Des stratégies efficaces de gestion des risques, quelle que soit leur nature :  
identification des risques  
maîtrise des risques  
prévention des risques
- Une superficie disponible importante pour le développement de l'activité.
- Une sidérurgie sur l'eau bien desservie.

- Un renforcement de l'attractivité du port.
- Une formalisation d'orientations pour le port qui serviront de support à la réalisation d'une politique de développement durable.
- Une analyse exhaustive de l'impact environnemental de l'activité portuaire sur l'ensemble du domaine intégrant les différents milieux pour une meilleure connaissance des effets cumulatifs et la maîtrise des projets d'aménagement du territoire.
- Une réduction de l'impact environnemental et sanitaire des activités portuaires.



- Avant l'élaboration du présent PA2D, une absence de politique formalisée de Dunkerque Port en matière de développement durable.
- Une mauvaise perception générale du territoire portuaire par les acteurs de l'environnement et fort cloisonnement Ville / Port.
- De nombreux documents en cours d'élaboration.

- Une prévention du changement climatique, une implication à développer en matière d'adaptation nécessaire aux risques naturels.
- Une proximité des autres ports internationaux : forte concurrence.
- Les conteneurs ne s'arrêtant pas à Dunkerque.
- Un contexte économique incertain, ayant un impact sur le climat social.
- Une sensibilité de l'économie portuaire à la baisse de la production industrielle.
- Un déclin des énergies fossiles.

<sup>8</sup>Jean NICOT, 1606. « Thresor de la langue françoise, tant ancienne que moderne ».

<sup>9</sup>Alain VIGARIE. « La question portuaire à l'aube du XXIe siècle : Pour une stratégie portuaire ». La Revue Maritime n°456. Mai 2000.

## ORIENTATION 1

### Mettre en œuvre une économie portuaire verte et socialement responsable

Objectif 1.1 – Réduire les impacts environnementaux et développer l'écologie industrielle

Objectif 1.2 – Réduire les risques sur le territoire de Dunkerque-Port

Objectif 1.3 – Veiller au développement des capacités de production d'énergie et à l'amélioration de l'efficacité énergétique

Objectif 1.4 – Etre un acteur exemplaire, socialement responsable et moteur dans les partenariats

## ORIENTATION 2

### S'adapter aux changements climatiques et encourager la diminution des émissions industrielles

Objectif 2.1 – Adapter les aménagements industrialo-portuaires aux changements climatiques et gérer les risques liés

Objectif 2.2 – Favoriser la diminution des émissions industrielles sur le territoire de Dunkerque-Port

## ORIENTATION 3

### Mettre en œuvre une stratégie portuaire durable par un hinterland élargi et un report modal renforcé

Objectif 3.1 – Favoriser un élargissement de l'hinterland et la complémentarité des ports régionaux et transfrontaliers

Objectif 3.2 – Privilégier la massification et le report modal

## ORIENTATION 4

### Richesse naturelle et paysagère, développement portuaire : décliner la durabilité

Objectif 4.1 – Prendre en compte le patrimoine naturel, les espaces à fort enjeux écologiques et leur continuité

Objectif 4.2 – Créer un paysage de qualité et fonctionnel

## ORIENTATION 5

### Faire de l'agglomération dunkerquoise une ville-port durable

Objectif 5.1 – Coordonner les politiques urbaines et portuaires d'aménagement et de développement durable

Objectif 5.2 – Améliorer la culture de gouvernance portuaire

Objectif 5.3 – Valoriser le patrimoine et la culture portuaire

# LA DÉFINITION D'ORIENTATIONS FONDAMENTALES

« Par les entreprises, la communauté de travail, la diversité des emplois, ces ports fixent les économies urbaines, les populations littorales, avec leur savoir-faire, leurs cultures maritimes, leurs traditions parfois séculaires, avec des formes de patrimoines matériels ou spirituels qui aident à la vie des collectivités. »<sup>10</sup>

Sur la base des enjeux identifiés du territoire portuaire, les orientations fondamentales ont été définies à partir d'entretiens menés auprès des parties prenantes, de l'expression de l'encadrement de Dunkerque-Port et des débats au sein du groupe technique. Les trois dimensions du développement durable (environnemental, social, économique), ainsi que les cinq thématiques définies précédemment ont constitué le cadre de référence.

Les orientations fondamentales suivent par conséquent ces lignes directrices répondant à des problématiques transversales d'aménagement, de fonctionnement du territoire, socio-économiques, environnementales et paysagères, ou répondant à des problématiques plus localisées, cantonnées à un paramètre.

Dans cette vision, le développement durable est crucial : il doit contribuer à faire de Dunkerque-Port, un territoire à la croisée des modernités, sachant respecter et marier la Nature et l'Homme. Ainsi il doit améliorer la qualité de vie et l'attractivité du territoire, tout en respectant le milieu naturel.

Les orientations proposées tiennent également de la dimension spatiale de Dunkerque-Port. En effet, il est essentiel de distinguer le rôle du port en fonction du périmètre considéré, à savoir l'établissement, la circonscription portuaire ou le territoire portuaire étendu qui comprend les zones d'activité limitrophes. Le port n'a en effet pas les mêmes responsabilités, les mêmes pouvoirs, et donc les mêmes leviers d'actions sur ces différents périmètres.

Ainsi, les orientations du PA2D ont été élaborées de façon à permettre l'atteinte des cibles définies pour Dunkerque-Port, sur la base des éléments du diagnostic et d'enjeux recensés ainsi que des spécificités inhérentes au port de Dunkerque.

Largement discutées lors des réunions du groupe technique, la formulation de ces orientations et des objectifs qui en ont été déduits, a été pesée et a fait l'objet d'une hiérarchisation.



<sup>10</sup>Alain VIGARIE. « La question portuaire à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle : Pour une stratégie portuaire ». La Revue Maritime n°456. Mai 2000.

Bâtir un dispositif de suivi et d'évaluation en continu de la mise en œuvre du PA2D intégrant notamment une série d'indicateurs qualitatifs ou quantitatifs des actions qui le composent.



Les indicateurs de suivi simplifient des données nombreuses et des processus proposés par les actions.



Les indicateurs de résultats évaluent dans la durée l'atteinte des objectifs initiaux.



Enfin, l'état d'avancement de la mesure, mais aussi des actions est indiqué.

DES INDICATEURS POUR MESURER LE CHEMIN PARCOURU



# UN PROJET PARTAGÉ ET ITÉRATIF

*Le premier objectif de la gouvernance est d'apprendre à vivre ensemble et à gérer pacifiquement la maison commune ; d'y assurer les conditions de la survie, de la paix, de l'épanouissement et de l'équilibre entre l'humanité et la biosphère »<sup>11</sup>*

Pour répondre aux orientations et objectifs, 26 mesures opérationnelles ont été retenues. Certaines des actions proposées sont directement pilotées par Dunkerque-Port, parmi lesquelles des productions de documents ou de politiques et des actions d'animation. D'autres, au contraire sont des actions d'accompagnement ou de partenariat, dans lesquelles le port a plutôt une position de participant actif aux côtés d'autres responsables du territoire.

Le pilotage est un des instruments clés de la mise en œuvre du PA2D. En décidant d'élaborer ce PA2D, Dunkerque Port a initié une démarche participative inédite. Dans le respect du cadre de référence national, il a été proposé que la gouvernance

appliquée dès le démarrage du projet soit pérennisée, afin de suivre et d'évaluer la mise en œuvre des mesures opérationnelles du PA2D (tableau de suivi et indicateurs). Ainsi, une mesure inscrite dans l'orientation 5, et plus particulièrement l'objectif 5.2 – «Améliorer la culture de gouvernance portuaire», concerne la gouvernance.

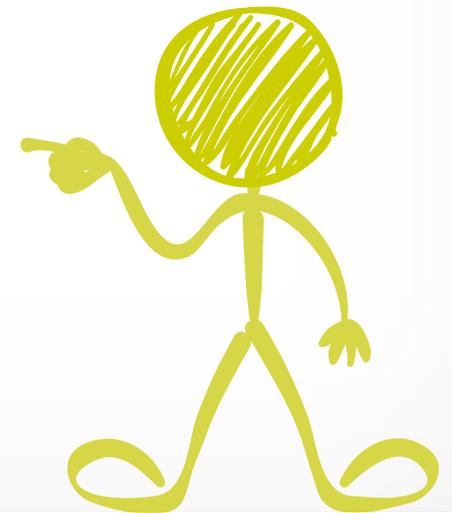
A ce titre, le Conseil de Développement de Dunkerque-Port, qui participe depuis le début à la bonne réalisation de ce document, sera l'organe du pilotage et de suivi de la bonne mise en œuvre du plan d'actions opérationnel. Il verra ainsi ses missions étoffées.

## Objectif 5.2 – Améliorer la culture de gouvernance portuaire

5.2-A

**PERENNISER ET SUIVRE LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE**

Mise en place d'une instance de suivi de la réalisation des actions du PA2D et de tableaux de bord. Il sera pour cela proposé au Conseil de Surveillance de Dunkerque-port de confier au Conseil de Développement le pilotage de cette mesure, par le maintien en place du groupe technique qui a contribué à l'élaboration du PA2D.



<sup>11</sup>Pierre Calame polytechnicien, ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur Général de la Fondation Charles Léopold Mayer pour le Progrès de l'Homme / Administration française (Equipment) et industrie (Secrétaire général d'Usinor).



# ORIENTATION 1

Mettre en œuvre une économie portuaire verte et socialement responsable

 Floraison de fleurs rose sur une zone à proximité du terminal ferrie au Port-Ouest

La prise de conscience croissante des grands défis planétaires, les dispositions pour y faire face et une sensibilité croissante de la société civile « ont imposé l'environnement comme un aspect incontournable du développement des ports et villes portuaires. » Le traitement des questions environnementales et la mise en œuvre d'une croissance portuaire verte recouvrent également des enjeux d'attractivité dans la mesure où ils contribuent souvent à l'amélioration du cadre de vie. La qualité de l'environnement peut en effet être considérée comme un levier sur lequel s'appuyer pour valoriser le territoire : exemplarité, respect des règlements et engagements, amélioration de l'image, recherche et développement technologique, etc. Dunkerque-Port est déjà impliqué dans plusieurs démarches de développement durable innovantes. Inscire la mise en œuvre d'une économie portuaire verte dans le PA2D est ainsi l'occasion de poursuivre ces démarches, de faire de l'attractivité « écologique » un critère de choix et ainsi de fortifier son image d'un port moderne et exemplaire.

## Objectif 1.1 – RÉDUIRE LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET DÉVELOPPER L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE

1.1-A	<b>ELABORER UN CAHIER DE RECOMMANDATIONS PRÉSENTANT DES SOLUTIONS PRATIQUES POUR LES ENTREPRISES IMPLANTÉES SUR LE TERRITOIRE PORTUAIRE</b>	Mise en œuvre d'un cahier de recommandations, joint au cahier des charges de la Zone Industriale-Portuaire, en cours de refonte. Il a pour objectif de susciter, favoriser et encadrer la mise en œuvre d'un ensemble de pratiques et de modalités d'intervention plus respectueuses de l'environnement (biodiversité, consommation d'eau et d'énergie, rejets, nuisances, ...).
1.1-B	<b>FINALISER ET METTRE EN OEUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR D'ASSAINISSEMENT</b>	Mise en œuvre d'une stratégie globale de la gestion des eaux sur le territoire portuaire, afin de respecter les exigences réglementaires et de sauvegarder les milieux naturels. Les objectifs sont de proposer des équipements et d'infrastructures opérationnelles, de favoriser des techniques alternatives dans les projets d'aménagement et de poursuivre le conventionnement avec les acteurs du territoire sur leurs rejets.
1.1-C	<b>PARTICIPER À L'ÉLABORATION ET AU SUIVI D'UN SCHÉMA D'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE SUR LE TERRITOIRE DE LA ZIP</b>	Contribution de Dunkerque-Port à une démarche d'écologie industrielle sur son territoire. L'objectif principal est d'optimiser les performances environnementales et économiques à l'échelle d'un territoire par le biais de collaborations inter-entreprises (échange de flux industriels, mutualisation des besoins...). Il s'agit de se reposer sur les outils disponibles du territoire (toile industrielle de l'AGUR, schéma d'écologie industrielle porté par la CUD, inventaire des flux industriels de matières par l'association Ecopal, réseau d'entreprises).
1.1-D	<b>PÉRENNISER LE SCHÉMA DIRECTEUR DES DRAGAGES</b>	Poursuite de la mise en œuvre de la stratégie de gestion des sédiments de dragages afin de protéger la qualité des eaux côtières. Les objectifs sont de continuer la surveillance des milieux sédimentaires, de réduire les sources de contaminants et de proposer des alternatives à l'utilisation des sédiments (filiales de valorisation des sédiments non-immérgeables, rechargement des plages en érosion...)

## Objectif 1.2 – RÉDUIRE LES RISQUES SUR LE TERRITOIRE DE DUNKERQUE-PORT

1.2-A

**ELABORER UN OUTIL METHODOLOGIQUE POUR LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS DANS LES ETUDES D'AMENAGEMENT**

Intégration dans les procédures d'aménagement de Dunkerque-Port des composantes risques technologiques et naturelles. Les objectifs sont de disposer des plans de prévention à jour et des cartographies opérationnelles, ainsi que d'un outil de questionnement sous forme de guide et/ou un logigramme, à destination des équipes en charge des études et du pilotage des études d'aménagement ou de nouvelles infrastructures portuaires.

1.2-B

**ELABORER UN SCHEMA DE CIRCULATION DES MATIERES DANGEREUSES**

Limitation des nuisances et les risques technologiques à proximité immédiate des zones urbanisées. L'objectif est de définir les routes portuaires à privilégier pour le transport de matières dangereuses et adapter la signalisation en conséquence pour sécuriser le trafic.

Futur projet Guillain, siège de Dunkerque-Port



Opération de chargement d'un colis lourd

## Objectif 1.3 – VEILLER AU DÉVELOPPEMENT DES CAPACITÉS DE PRODUCTION D'ÉNERGIE ET À L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

1.3-A

**METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D'ACTION POUR LA REDUCTION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE SUR LES INSTALLATIONS, EQUIPEMENTS ET BATIMENTS APPARTENANT A DUNKERQUE-PORT**

Mise en œuvre du bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) réalisé en 2012 et du plan d'actions qui y est associé.

Seuls les installations et équipements gérés par Dunkerque-Port sont concernés par le BEGES. Les déplacements domicile-travail du personnel de Dunkerque-Port en sont exclus mais ils pourront faire l'objet d'un traitement ultérieur.

Signature d'un Contrat de progrès entre partenaires



De gauche à droite : Christine Cabau Wozniak, Présidente du Directoire de Dunkerque-Port, Henri Jean, Sous-Préfet de l'arrondissement de Dunkerque, Michel Delabarne, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque, Marc Pajonnet, Directeur Général des Voies Navigables de France (VNF), et Jean-Charles Le Gall, Président de l'Union Maritime et Commerciale UMC.

## Objectif 1.4 – ÊTRE UN ACTEUR EXEMPLAIRE, SOCIALEMENT RESPONSABLE ET MOTEUR DANS LES PARTENARIATS

1.4-A

**DECLINER LA POLITIQUE DE RESPONSABILITE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DE DUNKERQUE-PORT**

Mise en œuvre, dans la continuité de la démarche ISO 9001, d'un système de Management Environnemental basé sur l'ISO 14001, ainsi que la définition d'un plan d'actions éco-responsable en application de la démarche « Etat exemplaire » et le développement de l'(in-)formation sur le développement durable.

Continuité du dialogue social avec les salariés du port et des actions entreprises pour préserver leur bien être au travail.

1.4-B

**DEVELOPPER LES PARTENARIATS POUR LA RECHERCHE, LE DEVELOPPEMENT ET LA FORMATION POUR ENCOURAGER L'EMPLOI DANS LES DOMAINES EN LIEN AVEC L'ACTIVITE PORTUAIRE ET MARITIME**

Poursuite des partenariats Recherche et Développement, en particulier sur la filière énergie (université, centres de recherche) et l'accueil de projets innovants en lien avec le Pôle d'Excellence Energies 2020 ;

Développement des échanges (communication, information, voire formation) avec les différents partenaires institutionnels et la population sur les métiers en lien avec l'activité portuaire et maritime ainsi que les enjeux d'aménagement du port. Les objectifs sont de mieux s'appuyer sur le potentiel local de formation et de renforcer l'adéquation entre la demande des entreprises et le profil de la main d'œuvre locale.



## ORIENTATION 2

S'adapter aux changements climatiques et encourager la diminution des émissions industrielles



Vue aérienne du site industriel d'Arcelor Mittal et du Bassin Maritime qui en assure la desserte

Les enjeux climatiques doivent s'envisager à différentes échelles mondiale, nationale et locale, de lutte contre le réchauffement climatique. A l'échelle du Nord-Pas de Calais, l'élaboration du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)<sup>12</sup> a conduit à identifier différents scénarii climatiques. Cette scénarisation met en exergue à l'horizon 2050 (par rapport à la climatologie 1971/2000) :



une augmentation de la température moyenne annuelle « comprise entre +1°C et +2°C » ;



une augmentation légère de l'occurrence de jours chauds (>30°C) « entre + 0 et + 10 jours selon les scénarios » et explose à la fin du siècle « entre +5 et +20 jours » ;



et une faible variation du cumul annuel moyen de précipitations, voire une « baisse du cumul annuel, de 50 à 100mm par an en moyenne » à la fin du siècle.

Ces dernières ont pour conséquence l'élévation du niveau moyen des océans (de 0.40m à 0.60m en 2100) et l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des

tempêtes. Ils sont les facteurs aggravant des risques littoraux de submersion marine et d'érosion littoral. Rétrospectivement, la tendance d'élévation annuelle du niveau moyen de la mer à Dunkerque « est de l'ordre de 1.7mm par an ».

Les engagements européens et nationaux ont été adaptés aux spécificités du territoire régional. Aussi, le SRCAE a identifié comme cibles :



de viser une réduction de 20%, d'ici 2020, des consommations énergétiques finales et des émissions de GES par rapport à celles constatées en 2005 ;



de viser une réduction de 75%, d'ici 2050, des émissions de GES par rapport à celles constatées en 2005 ;



de viser un effort de développement des énergies renouvelables supérieur à l'effort national (multiplication, au minimum, par 3 de la part des énergies renouvelables dans les consommations régionales) ;



et de réduire les émissions de polluants atmosphériques dont les normes sont régulièrement dépassées, ou approchées : les oxydes d'azote (NOx) et les particules.

<sup>12</sup>Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) - Novembre 2012, 243p + annexes

Dunkerque-Port et les activités de son territoire devront également contribuer à l'atteinte de ces objectifs. La lutte contre le réchauffement climatique a donné lieu à une série d'instruments et de politiques qui peuvent être classifiés en deux volets, l'atténuation et l'adaptation. Dunkerque-Port suit ces deux axes dans la mise en œuvre des actions de lutte contre le réchauffement climatique de son PA2D.

## Objectif 2.1 – ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS INDUSTRIALO-PORTUAIRES AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET GÉRER LES RISQUES LIÉS

2.1-A

**MAITRISER LE RISQUE D'INONDATION PAR LE SUIVI DES PROTOCOLES DE GESTION DES EAUX**

Prise en compte du risque d'inondation par les eaux continentales et par submersion marine, grâce au suivi et l'entretien des ouvrages de protection contre les submersions marines classés par arrêté préfectoral (digues); au suivi et la mise à jour du protocole de gestion des eaux (station de pompage) et la recherche de solutions permettant de réduire les surfaces imperméables et d'augmenter la capacité de stockage sur le port.

2.1-B

**DÉVELOPPER LES SERVICES POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DES NAVIRES**

Développement de services tels que l'alimentation électrique des navires à quais et l'avitaillement GNL. Etude et mise en œuvre de mesures incitatives pour l'accueil de navires moins polluants.



Drague aspiratrice et conduite de refoulement des sédiments de dragage pour les travaux de confortement de la digue des alliés

Arrosage des tas de minerais pour éviter l'envol des poussières sur le quai à pondéreux au Port-Ouest



## Objectif 2.2 – FAVORISER LA DIMINUTION DES ÉMISSIONS INDUSTRIELLES SUR LE TERRITOIRE DE DUNKERQUE-PORT

2.2-A

**CONTRIBUER À LA LIMITATION DE L'ENVOL DE POUSSIÈRES ET DES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT**

Intégration de la problématique « poussières » lors de l'implantation des activités portuaires et accompagnement des opérateurs à la mise en œuvre de techniques permettant de limiter les impacts des émissions et des envols de poussières (minerais, sables,...)



## ORIENTATION 3

Mettre en œuvre une stratégie portuaire durable par un hinterland élargi et un report modal renforcé

 Faisceau ferroviaire des Dunes et Relais-Port situé au Port-Est

Les ports ont un « rôle comme interfaces complexes entre un avant-pays et un arrière-pays en évolution, comme des nœuds s'inscrivant dans des réseaux, mais aussi comme des espaces plurifonctionnels dans lesquels des activités, aux contraintes et aux besoins différents, s'attachent à cohabiter. »<sup>13</sup> La construction du Canal Seine Nord Europe est une opportunité de transfert modal qui pourra profiter au port de Dunkerque. Pour cela, il pourra s'appuyer notamment sur la complémentarité portuaire régionale et d'autre part s'investir dans la massification et dans le report modal vers le ferré et le fluvial.

Dans un rapport de 2008, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)<sup>14</sup> précise les conditions qui doivent être réunies pour favoriser la réussite

d'une telle massification : l'existence d'un volume minimum pour mettre en œuvre les économies d'échelle, un marché où les trafics sont concentrés, l'organisation de la chaîne de transport en porte à porte, la fiabilité et un prix attractif par rapport à la route.

Concernant les infrastructures ferroviaires, le PA2D se propose de moderniser le réseau existant et de renforcer les dessertes intereuropéennes. Pour le report modal vers la voie d'eau, il confortera les démarches entreprises pour le développement de services fluviaux et la réalisation de nouvelles liaisons (Seine-Nord-Europe, Condé-Pommerœul). Enfin, le transport maritime de courte distance constitue déjà l'une des priorités affichées par les autorités tant communautaires que nationales, pour limiter la croissance du trafic routier.

### Objectif 3.1 - FAVORISER UN ÉLARGISSEMENT DE L'HINTERLAND ET LA COMPLÉMENTARITÉ DES PORTS RÉGIONAUX ET TRANSFRONTALIERS

3.1-A

DEVELOPPER LES PARTENARIATS COMMERCIAUX AVEC LES PLATEFORMES PORTUAIRES INTERIEURES

Mise en œuvre de partenariats pour « faciliter » la mise en place de solutions multimodales innovantes et compétitives incluant Dunkerque-Port. Il s'agit notamment du GIE GARP, mais aussi les propositions de navettes fluviale et ferroviaire.

3.1-B

DEVELOPPER LE REPORT MARITIME DE COURTE DISTANCE

Etude et développement du transbordement des flux « deep sea » sur des services « short sea ». L'objectif est de placer Dunkerque-Port comme un « hub » européen pour la distribution de marchandises par voies maritimes à courte distance.

<sup>13</sup>Conseil économique et social de la région Bretagne « Pour une stratégie portuaire dans une région maritime ». Janvier 2006.

<sup>14</sup>Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, FREMONT Antoine et FRANC Pierre. « Massifier les flux pour intégrer le transport fluvial dans les chaînes logistiques portuaires »

## Objectif 3.2 – PRIVILÉGIER LA MASSIFICATION ET LE REPORT MODAL

3.2-A

**INSCRIRE DUNKERQUE DANS LES CORRIDORS EUROPEENS DE TRANSPORT ET DEVELOPPER L'INTEROPERABILITE**

Inscription de Dunkerque-Port sur le corridor de fret ferroviaire C2 et sur le corridor 9 (Nord-Méditerranée) du réseau central des RTE-T. L'objectif est d'appuyer la démarche d'élargissement de l'hinterland et de bénéficier des initiatives européennes dans le cadre du développement de la multimodalité.

3.2-B

**OPTIMISER LA RELATION AVEC VNF PAR UN CONTRAT DE PROGRES RENOUVELE**

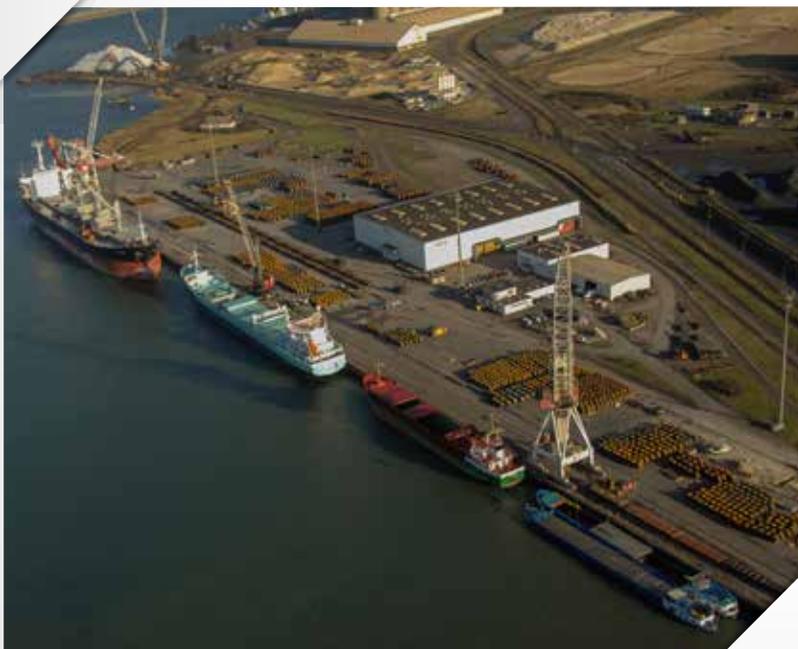
Développement de l'attractivité du territoire et préparation de Dunkerque-Port aux futurs enjeux des transports massifiés, en soutenant notamment les nouvelles filières pour le conteneur.

3.2-C

**DEVELOPPER LES SERVICES ET INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES ET AMELIORER LES INTERFACES AVEC LE RFN**

Développement de services et d'infrastructures ferroviaires, en lien avec le développement des terminaux portuaires ; ainsi que la rationalisation de l'exploitation des voies ferrées portuaires, afin d'améliorer l'efficacité et d'optimiser les coûts.

Principe de «feeding» illustré au terminal aux aciers 



Porte conteneurs en maintenance au terminal à conteneur Port-Ouest 





## ORIENTATION 4

Richesse naturelle et paysagère, développement portuaire :  
décliner la durabilité

 Clochette de Cristal en Forme 4

A proximité du port de Dunkerque, plusieurs espaces de la façade maritime française de la mer du Nord bénéficient d'une protection de leur richesse écologique : zones Natura 2000 (ZSC et ZPS en mer), protection foncière (terrains du Conservatoire du littoral et du département du Nord) ou réglementaire (réserves naturelles nationales). Le territoire portuaire, caractérisé par une très forte artificialisation des milieux, abrite cependant de nombreuses espèces protégées et plusieurs habitats remarquables. Plus de 350 espèces ou sous-espèces de plantes ont été inventoriées sur son territoire.<sup>15</sup>

La coexistence entre les espaces protégés et les espaces productifs sera l'une des exigences du siècle. Durant les années 90, les espaces portuaires et industriels développés hors villes ont

en effet souvent été concernés par le renforcement de la protection de la biodiversité et du paysage permettant ainsi de décliner la durabilité. C'est pourquoi le souhait de Dunkerque-Port est de « passer d'une biodiversité passive, voire subie (certains travaux portuaires ont créé des habitats naturels intéressants) à une planification et à une gestion de ce patrimoine naturel »<sup>15</sup>.

La prise en compte du patrimoine naturel dans le PA2D est tout autant fondamentale, tant pour orienter les stratégies d'aménagements futurs, que pour évaluer (et anticiper) les incidences que pourra avoir la mise en œuvre de ces derniers et définir au mieux les mesures qu'il sera éventuellement nécessaire de prendre (d'évitement, de réduction, ou de compensation d'impacts négatifs).

Phoque veau-marin 



<sup>15</sup>GPMD, Schéma Directeur du patrimoine Naturel du port de Dunkerque, 2008.

## Objectif 4.1 – PRENDRE EN COMPTE LE PATRIMOINE NATUREL, LES ESPACES À FORT ENJEUX ÉCOLOGIQUES ET LEUR CONTINUITÉ

4.1-A

PERENNISER ET SUIVRE LE SCHEMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE NATUREL, ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE LE PLAN DE GESTION DES ESPACES NATURELS

Mise en œuvre du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) en établissant le plan de gestion des espaces réservés à la préservation de la biodiversité.  
Anticipation des projets de développement et intégration des mesures d'accompagnement et de compensation nécessaires.

4.1-B

DEVELOPPER LE ROLE DE DUNKERQUE-PORT COMME ANIMATEUR DU TERRITOIRE PORTUAIRE POUR LA PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE

Renforcement du rôle de Dunkerque-Port dans l'animation des questions de biodiversité sur son territoire, en lien avec les acteurs de l'aménagement et les entreprises du territoire, et en complément de la mesure précédente.



Nettoyage de plage organisé par Dunkerque-Port

Mouette mélanocéphale



## Objectif 4.2 – RECONNAÎTRE ET PROTÉGER LES VALEURS PAYSAGÈRES D'UN TERRITOIRE INDUSTRIEL

4.2-A

ANIMER ET REALISER LES DOCUMENTS D'OBJECTIF (DOCOB) DES SITES NATURA 2000 EN MER « BANCs DES FLANDRES »

Continuité du pilotage, de l'animation et de la coordination des travaux relatifs à l'élaboration des DOCOB des sites des « Bancs des Flandres ».

4.2-B

CONTRIBUER A L'AMELIORATION DE LA CONNAISSANCE ET A LA PRISE EN COMPTE DES DEMARCHES DE DUNKERQUE-PORT DANS LES SCHEMAS REGIONAUX TRAMES VERTE ET BLEUE ET AVEC LE RESEAU DES AIRES MARINES PROTEGEES

Continuité de l'amélioration de la connaissance en matière de biodiversité  
Prise en compte du SDPN dans les schémas de Trame Verte et Bleue régional (SRCE-TVb) et local (PLU communautaire) ainsi que des spécificités industrialo-portuaires du site des « Bancs des Flandres ».

4.2-C

DEFINIR LES ESPACES FONCTIONNELS DU TERRITOIRE PORTUAIRE EN PARTENARIAT AVEC LES ACTEURS : VILLE, PORT ET ENTREPRISES

Définition du devenir des espaces afin de prévoir les dispositions foncières sur le long terme, au delà du zonage réglementaire du PLU Communautaire. Il s'agit aussi de travailler, en concertation avec les partenaires de proximité, à la requalification des môles, tout en perpétuant l'identité portuaire.



## ORIENTATION 5

### Faire de l'agglomération dunkerquoise une ville-port durable

 Ports de plaisance en ville et pont du Texel

L'étude sur les projets intégrés Ville-Port<sup>16</sup> met en exergue le fait que : « *le Dunkerquois, fort de sa base industrielle et portuaire existante et de ses orientations environnementales en la matière, se positionne comme site international d'accueil pour les investisseurs maritimes et industriels à la recherche d'une compétitivité économique et environnementale compatible.* ».

La recherche de cette compétitivité environnementale et économique, la construction d'une agglomération dunkerquoise, ville-port durable doivent tenir compte des liens que les habitants entretiennent avec le Port. Or, le Portrait du territoire Flandres Dunkerque<sup>17</sup> a révélé que si le port est pour les Dunkerquois un sujet de fierté et qu'ils sont très attachés à l'outil portuaire, ils expriment également un sentiment de perte de contact avec l'activité portuaire.

Un port ne peut pas se replier sur lui-même, tourner le dos à la population qui l'environne. C'est un espace né d'activités humaines qui se sont polarisées dans ce lieu et qui ont déterminé son évolution et sa physionomie. C'est également un espace marqué par la répartition des fonctions entre les différents acteurs (usagers, services et équipements terrestres et maritimes). Un port est donc un territoire où sa propre histoire et celle de la ville portuaire sont imbriquées. Il en va de même de leur présent et de leur avenir.

Cette interdépendance est particulièrement forte à Dunkerque au vu du rôle du Port dans l'économie locale comme l'illustre l'étude conduite par la CCI sur la valeur ajoutée portuaire.<sup>18</sup> La zone portuaire concentrée en effet, en 2009, 80% de la valeur ajoutée du territoire et 90% de cette valeur ajoutée y était liée à l'industrie. Les relations entre le Port, la Ville et l'Industrie sont parmi les plus intenses du territoire national.

Le SCoT de la région Flandre Dunkerque approuvé en 2007 définissait dans son objectif n°5 relatif au port ZAE de « *poursuivre le développement d'une plateforme industrielle et portuaire exemplaire, support de développement du tertiaire pour le Dunkerquois et participant à la création sur la côte d'opale d'un pôle économique de première importance en Europe.* » Cet objectif positionne le port comme étant un pilier de l'économie locale disposant d'un effet d'entraînement sur les autres secteurs d'activités et notamment via le développement des services aux entreprises sur le territoire du SCoT.<sup>19</sup>

A travers le PA2D, cet effet d'entraînement doit jouer dans les domaines sociaux, économiques et environnementaux afin de faire de l'agglomération dunkerquoise une Ville-Port durable en coordonnant les politiques urbaines et portuaires d'aménagement et de développement durable et en valorisant le patrimoine et la culture portuaire.

Le Phare du Risban 



## Objectif 5.1 – COORDONNER LES POLITIQUES URBAINES ET PORTUAIRES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

5.1-A

### PERENNISER ET SUIVRE LA CONVENTION DE COLLABORATION CUD/ DUNKERQUE-PORT

Mise en œuvre et renouvellement de la convention en cours, véritable outil de pilotage, de communication et de visibilité des actions/orientations communes du port de Dunkerque et de la CUD, en y intégrant les éléments de la politique de développement durable.

Présentation de l'avancement du PA2D 



 Reconquête des terre-pleins portuaires par la ville

## Objectif 5.2 – Améliorer la culture de gouvernance portuaire

5.2-A

### PERENNISER ET SUIVRE LE PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Mise en place d'une instance de suivi de la réalisation des actions du PA2D et de tableaux de bord. Il sera pour cela proposé au Conseil de Surveillance de Dunkerque-port de confier au Conseil de Développement le pilotage de cette mesure, par le maintien en place du groupe technique qui a contribué à l'élaboration du PA2D.

Le trois mâts carrées Duchesse Anne à quai face au musée portuaire 



## Objectif 5.3 – VALORISER LE PATRIMOINE ET LA CULTURE PORTUAIRE

5.3-A

### PARTICIPER A LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DU PATRIMOINE LITTORAL ET MARITIME ET DE LA CULTURE PORTUAIRE

Identification des éléments du territoire portuaire à forte valeur ajoutée, historique, environnementale ou emblématique à valoriser et à les rendre accessibles à la visite, dans le respect des contraintes liées à la sécurité portuaire. Etude et mise en œuvre des cheminements, parcours de découverte, manifestations, permettant de mettre en valeur le patrimoine maritime et portuaire et de contribuer à la préservation de la culture portuaire.

5.3-B

### PARTICIPER A UN PLAN DE COMMUNICATION PERMETTANT DE CONTRIBUER A L'OUVERTURE DU PORT AUPRES DES POPULATIONS

Participation à l'élaboration d'un plan de communication permettant une «réappropriation» du territoire portuaire par la population locale.

<sup>16</sup>Fédération Nationale des agences d'urbanisme, Club territoires maritimes, « Innovations Ville-Port pour des projets intégrés Ville-Port », 76 pages, septembre 2011.

<sup>17</sup>AGUR, « Portrait du territoire Flandres Dunkerque », 235 pages, septembre 2006.

<sup>18</sup>Horizon ECO, CCI Côte d'Opale, « valeur ajoutée du port de Dunkerque : quel poids économique en 2009 ? », 4 pages, janvier 2011.

<sup>19</sup>Rapport du Conseil de développement durable de l'Agglomération Dunkerquoise sur la fonction portuaire. 2011

# CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

La concrétisation du Plan d'Aménagement et de développement durable traduit bien la volonté de Dunkerque-Port de prendre en compte au niveau local les grands enjeux planétaires du développement durable. Le PA2D, c'est d'abord un outil de dialogue, pour construire et mettre en oeuvre avec les acteurs du territoire, que ce soient des collectivités, entreprises et associations environnementales, les réponses à ces défis.

Si ce projet nécessite une vision et une volonté politiques affirmées, la mobilisation et la participation de tous sont indispensables à la pérennité de cette démarche. Ainsi, le PA2D sera aussi un outil d'évaluation et d'amélioration continue de l'action de Dunkerque-Port avec la participation de l'ensemble des acteurs du territoire : un bilan à partager, des projets à réaliser, et une méthode de travail à renouveler.





**Plan d'aménagement et de développement durable**  
**Édition décembre 2013**

**Coordination générale et artistique :**  
**Marie-Elizabeth Bogucki**

**Mise en page, design graphique et coordination technique :**  
**Nicolas Leurs ;**  
**Samuel Marquette;**  
**Marc Haerinck;**  
**Christine Dobroniak.**

**Crédits photos :**  
Laurent Mayeux, JL Burnod Happy Day, Serge Deroo, Emmanuel Leconte,  
Frédéric Cordier Dunkerque-Port, Maël Kernéis, MG Productions, New Aero Image (NAI),  
Bernard Cartiaux.

**Impression :**

**ISSN (International Standard Serial Number) : 2104 - 1962**





[www.dunkerque-port.fr](http://www.dunkerque-port.fr)

 [facebook.com/dunkerqueport](https://facebook.com/dunkerqueport)

 [twitter.com/dunkerqueport](https://twitter.com/dunkerqueport)

Direction de l'aménagement et de l'environnement  
port 2505  
2505 route de l'Ecluse Trystram  
BP 46534  
59386 Dunkerque Cedex 1 - France  
Tél : +33 (0)3 28 28 74 20

Téléchargez l'application des lignes régulières  
de Dunkerque-Port sur l'App Store.