PROJET STRATEGIQUE 2020 - 2024

Volets 4 et 5

PORT EXCELLENCE · PORT CONNECTÉ · PORT DURABLE · PORT CITOYEN

DunKerque PORT

Grand Port Maritime de Dunkerque

www.dunkerque-port.fr

/ DunkerquePort

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION – SYNTHESE STRATEGIQUE 9

1. VOLET 4 – POLITIQUE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE 11

1.1 POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE 11

1.2 ETAT INITIAL 13

1.3 LE MASTER PLAN 17

1.4 SCENARIO AU FIL DE L'EAU 19

1.5 RAISONS DU CHOIX DES PROJETS INSCRITS AU PROJET STRATEGIQUE 2020-2024 20

1.6 EFFETS DU PROJET STRATEGIQUE 21

1.6.1 LES OPERATIONS D'INVESTISSEMENT PROJETEES 21

1.6.2 LES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES 25

1.6.3 LES PRINCIPALES INCIDENCES RECENSEES 25

1.7 MESURES DE SUIVI ET D'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 27

1.7.1 INDICATEURS TRANSVERSAUX DE SUIVI 27

1.7.2 INDICATEURS DE SUIVI ÉTAT / PRESSIONS / REPONSES 30

1.8 ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION 31

2. VOLET 5 – DESSERTES ET INTERMODALITES 33

2.1 LA DENSIFICATION DES DESSERTES AU SEIN DE L'HINTERLAND 33

2.1.1 LE RESEAU NORLINK 34

2.1.2 L'EXPLOITATION DU RESEAU FLUVIAL AVEC VNF* 35

2.1.3 S'IMPLIQUER DANS LA CONSTRUCTION D'UNE STRATEGIE FERROVIAIRE PROSPECTIVE POUR LE FRET AVEC SNCF RESEAU 35

2.2 ACCOMPAGNEMENT DU DEVELOPPEMENT D'UNE OFFRE MULTIMODALE DURABLE 36

2.2.1 DES INVESTISSEMENTS PORTANT UNE OFFRE D'INFRASTRUCTURES PERFORMANTES ET DURABLES 37

2.2.2 ACCOMPAGNER LA MULTIMODALITE EN PROPOSANT UNE OFFRE DE SERVICES INTEGREE 37

ANNEXES 39

SOMMAIRE DES FIGURES

Figure 1 : *Ensemble des éléments pris en considération par Dunkerque-Port pour définir son Projet Stratégique 2020-2024* 8
Figure 2 : *Structuration de la politique de développement durable de Dunkerque-Port* 11
Figure 3 : *Déclinaison du PA2D** 12
Figure 4 : *Liste des principales ambitions environnementales retenues et proportions du nombre d'actions qu'elles concernent.* 13
Figure 5 : *Déclinaison du PA2D*2.0* 13
Figure 6 : *Schéma de principe du SDPN* de Dunkerque-Port* 14
Figure 7 : *Niveaux d'enjeux de la biodiversité du territoire de Dunkerque-Port* 15
Figure 8 : *Plan de la transition énergétique de Dunkerque-Port* 16
Figure 9 : *Master plan à 10 ans du port de Dunkerque* 18
Figure 10 : *Plan des principales opérations d'investissement inscrites au Projet Stratégique 2020-2024* 22
Figure 11 : *Principales études inscrites au Projet Stratégique 2020-2024* 24
Figure 12 : *Opérations ferroviaires projetées par Dunkerque-Port dans les années à venir* 38

SOMMAIRE DES TABLEAUX

Tableau 1 : *Grands enjeux environnementaux concernant le projet CAP2020* 26

ABREVIATIONS

AGUR : AGence d'URbanisme
CCS : Cargo Community System
CNBNI: Conservatoire National Botanique de Bailleul
CNPN : Conseil National du Patrimoine Naturel
CSNE : Canal Seine Nord Europe
CSRPN : Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel
CUD: Communauté Urbaine de Dunkerque
DME : Dimethyl ethyl
DOCOB : DOCument d'OBjectifs
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSF : Document Stratégique de Façade
EnR : Energies Renouvelables
ESI : Environmental Ship Index
ESPO: European Sea Ports Organisation
EVP : Equivalent Vingt Pied
GES : Gaz à effet de serre
GIE : Groupement d'Intérêt Economique
GNL : Gaz Naturel Liquide
GON: Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord
IoT : Internet of Things
ISPS: International Ship and Port Facility Security
Mt : Millions de tonnes
NRS : Normandie Rail Service
OMI : Organisation Maritime Internationale
PA2D : Plan d'Aménagement et de Développement Durable
PAPI : Programmes d'Actions de Prévention des Inondations
PAQTE : Pacte avec les Quartiers pour Toutes les Entreprises
PCS : Port Community System
PERS : Port Environmental Review System
PLUIHD : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal Habitat et Déplacements
PPE : Programmation Pluriannuelle de l'Energie
PPRL : Plan de Prévention des Risques Littoraux
PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques
QSE : Qualité Sécurité Environnement
RFN : Réseau Ferré National
RSE : Responsabilité Sociale des Entreprises
SAGE : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDPN : Schéma Directeur du Patrimoine Naturel

SNBC : Stratégie Nationale Bas Carbone
SNC : Société en Nom Collectif
SNP : Stratégie Nationale Portuaire
SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement des Transports
SRT : Schéma Régional des Transports
THC : Terminal Handling Charges
UE : Union Européenne
ULCO : Université du Littoral Côte d'Opale
VNF : Voies Navigables de France

INTRODUCTION – SYNTHESE STRATEGIQUE

La dernière réforme portuaire (loi du 4 juillet 2008) portait sur l'unification et la privatisation de la manutention portuaire, le recentrage des missions des ports sur les activités régaliennes et les fonctions d'aménageur du domaine portuaire. Elle imposait également aux ports autonomes, devenus grands ports maritimes, d'élaborer leur stratégie de développement sur une période de programmation de 5 ans. Ainsi, le Port de Dunkerque a dressé son premier projet stratégique en 2009 pour la période 2009-2013. Ce dernier avait pour objectif de redévelopper les trafics portuaires après la crise de 2008, notamment au travers de la mise en œuvre le chantier du terminal méthanier pour compenser la fermeture de TOTAL, et de la réalisation des premières études relatives à la création de nouveaux bassins devant venir renforcer le trafic de marchandises conteneurisées. Le second projet stratégique, couvrant la période 2014-2018, prenait en compte les objectifs fixés par la Stratégie Nationale Portuaire (SNP) de 2013, à savoir renforcer les transports massifiés, améliorer la fluidité du passage portuaire, développer de nouvelles capacités d'ailleurs de nouvelles activités, développer la filière énergétique, accueillir de nouvelles activités logistiques et industrielles dans la dynamique de l'économie circulaire.

Si les efforts fournis au cours de la décennie passée ont essentiellement consisté à re-développer le trafic maritime et renforcer les actions en faveur de la logistique (transport massifié, fluidité du passage portuaire, développement des capacités d'accueil de nouvelles activités, …), de l'industrie (développement de la filière énergétique et des activités industrielle dans la dynamique de l'écologie industrielle) et de l'aménagement (accueil de nouvelles activités logistiques et industrielles selon un schéma de zonage du port à moyen et long termes cohérent avec le territoire et ses espaces naturels), ceux à venir devront tenir compte :

- Du retard persistant de compétitivité des ports français. En effet, ces derniers conservent un différentiel de valeur ajoutée par rapport à leurs concurrents européens dont les trafics sont repartis à la hausse seulement deux ans après la crise économique de 2009, contre 6 ans pour les ports français. La difficulté de mise en œuvre de la réforme portuaire, la baisse du trafic d'hydrocarbures et la désindustrialisation ne peuvent expliquer ce retard. Malgré les efforts fournis par les ports depuis la réforme, des insuffisances en matière de transport massifié, de multimodalité, de fret ferroviaire, transport fluvial sous-exploité, … restent pointées du doigt ;
- Du pacte vert européen (Green Deal) qui fixe des objectifs ambitieux pour les années à venir en matière de lutte contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre (GES), de transition énergétique, d'innovation dans des technologies plus respectueuses de l'environnement, de développement dissocié de l'utilisation de matières premières naturelles, d'économie circulaire, etc., avec en toile l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 ;
- De la SNP*2020 qui propose une relance en termes de transport massifié et de transport ferroviaire d'une part, et d'autre part les ambitions du Green Deal et de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) au travers de la transition écologique. Par ailleurs, elle introduit la nécessité de digitaliser les chaînes logistiques afin de les rendre plus compétitives. Enfin, elle oblige les ports à repenser les schémas économiques afin de tenir

compte de l'avènement du Brexit, de la nouvelle route de la soie et de l'intégration verticale des chaînes logistiques.

Au-delà de ces éléments, le projet stratégique 2020-2024 se doit aussi d'intégrer les grands objectifs des plans de relance parus pour pallier aux conséquences économiques de la crise sanitaire du COVID-19 : France relance, plan ferroviaire, plan hydrogène, plan charbon et fonds de transition juste. Chaque plan vise in fine à soutenir les ports dans leurs efforts pour optimiser l'usage de leur foncier, développer la multimodalité, en particulier vers le ferroviaire, décarboner leur territoire, développer des énergies renouvelables décarbonée, …

Ces documents et leurs objectifs, ainsi que l'analyse des données économiques passées et actuelles, ont invité Dunkerque-Port à se re-interroger sur ses futurs axes de développement afin de prendre en considération les grands enjeux de demain : massification des transport, multimodalité, réduction des émissions de CO_2, gestion des conséquences potentielles du changement climatique, transition énergétique et écologique, décarbonation, économie circulaire, digitalisation, mais aussi qualité de vie.

Plus que jamais, le développement économique du port se doit d'intégrer l'ensemble de ces préoccupations qui ne concernent pas seulement les territoires portuaires mais l'ensemble du territoire national et de ses citoyens redevenus un paramètre clef dans l'équation de l'aménagement et du développement du territoire.

De fait, Dunkerque-Port s'est appuyé sur l'ensemble de ces éléments pour définir ses axes de développement et d'aménagement pour les années à venir. A ces données d'entrée s'ajoutent celles des prospectives relatives à l'évolution de la macro-économie mondiale (évolution des types de marchandises transportées, de la flotte mondiale de navires, des lignes régulières, …) ainsi que les résultats du bilan du Projet Stratégique (PS) 2014-2018 (***Figure 1***). Ce bilan lui permet aujourd'hui de se positionner vis-à-vis de ses concurrents du Nord Europe.

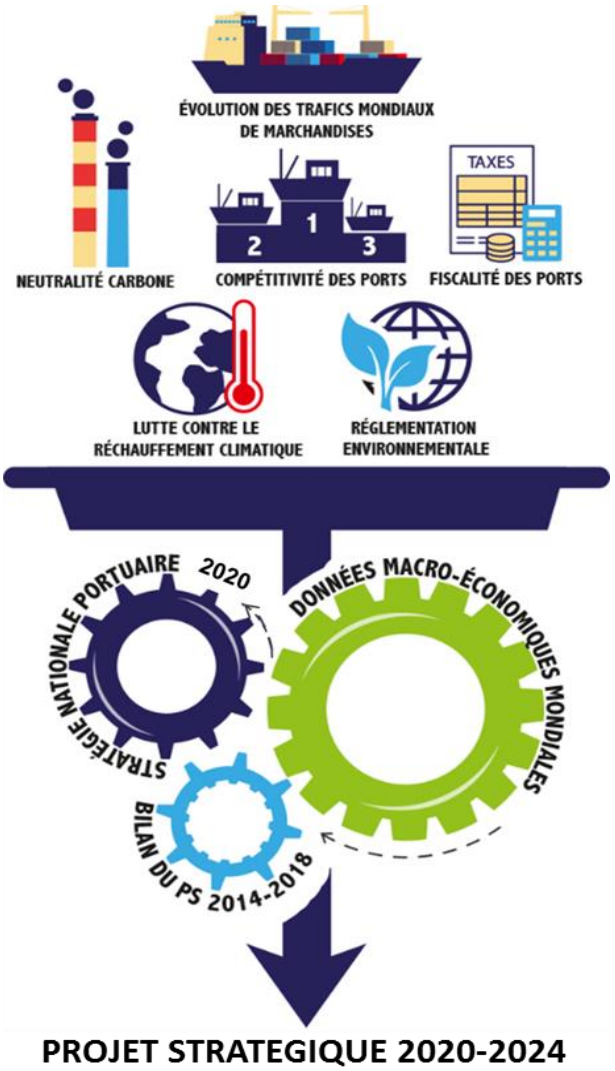

Figure 1 : *Ensemble des éléments pris en considération par Dunkerque-Port pour définir son Projet Stratégique 2020-2024*

L'analyse de toutes ces données a permis de déterminer les grands enjeux pour le Port de Dunkerque et de définir 4 axes de développement stratégique :

Port d'excellence

Offrir aux clients du port des infrastructures et des services de qualité répondant à leurs besoins d'aujourd'hui et de demain

Port durable

Transformer et développer le territoire portuaire de manière à pleinement l'inscrire dans la dynamique des transitions énergétique et écologique

Port citoyen

Redonner au citoyen un sentiment d'appartenance au monde portuaire et l'envie d'en faire partie

Port connecté

Pour un port pleinement ancré dans l'ère du numérique afin de fluidifier les trafics, de données, de procédures administratives, de marchandises, etc.

Chaque grande ambition se décline en orientations, elles-mêmes s'exprimant au travers de diverses actions visant à répondre aux objectifs de la SNP*2020 durant la période de programmation 2020-2024.

1. VOLET 4 – POLITIQUE D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

1.1 Politique de Développement Durable

La politique de développement durable de Dunkerque-Port est le fruit d'une démarche engagée depuis longtemps. Pleinement conscient des conséquences de ses activités sur l'environnement, le Port de Dunkerque a pris des engagements en faveur d'un meilleur management environnemental. Ainsi, de nombreuses actions dans des domaines aussi diversifiés que les dragages, la lutte contre la pollution des sols et des sédiments, la lutte contre les rejets contaminés dans les bassins, la prise en compte de la biodiversité, la gestion des déchets des navires… ont été développées. Ces actions ont fait l'objet de documents stratégiques internes (schéma directeur de l'assainissement, schéma directeur des dragages, schéma directeur du patrimoine naturel). Ces éléments stratégiques ont été complétés par la suite avec des documents plus opérationnels précisant les actions à mettre en œuvre en fonction des paramètres d'entrée (plans de gestion des espaces naturels et des mesures compensatoires, plan de gestion des dragages et plan de gestion de lutte contre l'érosion du littoral). Ressentant la nécessité d'avoir une politique environnementale forte et affirmée, Dunkerque-Port a décidé de regrouper l'ensemble des thématiques abordées dans les schémas directeurs au sein d'un document chapeau fixant les grandes orientations environnementales en tenant compte des objectifs imposés par la réglementation (directives européennes, documents d'orientation régionaux et locaux relatifs à l'urbanisme, à l'eau, aux transports….). C'est ainsi qu'est né en 2014 le PA2D* du Port de Dunkerque destiné à épauler la politique de développement et d'aménagement du port.

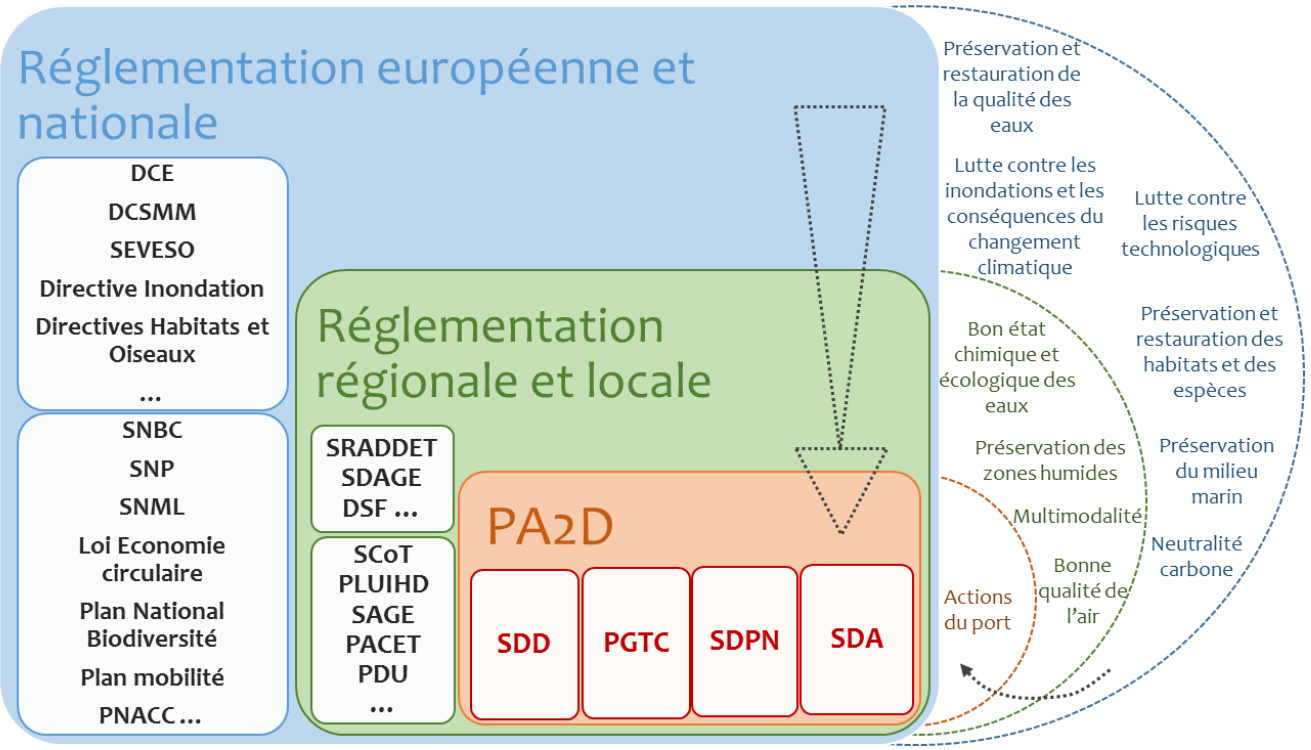

Figure 2 : *Structuration de la politique de développement durable de Dunkerque-Port*

Ce PA2D*, comprenait 5 grands axes de développement durable :

- Mettre en œuvre une stratégie portuaire durable pour un hinterland élargi et un report modal renforcé ;
- Richesse naturelle et paysagère, développement portuaire : décliner la durabilité ;
- S'adapter aux changements climatiques et encourager la diminution des émissions industrielles ;
- Mettre en œuvre une économie portuaire verte et socialement responsable ;
- Faire de l'agglomération dunkerquoise une ville-port durable.

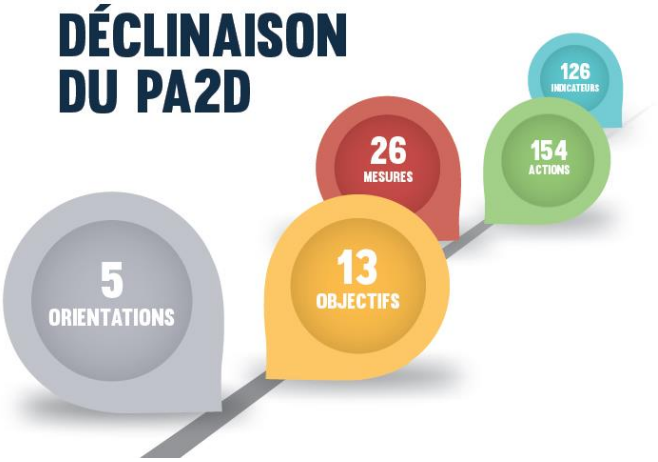

Figure 3 : *Déclinaison du PA2D**

Décliné en 154 actions, ce PA2D* a permis au port de réaliser ses aménagements et son développement économique de manière durable.

En 2016, Dunkerque-Port a souhaité renforcer le PA2D* avec un volet ayant trait à la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE). En mars 2018, Dunkerque-Port a été certifié PERS (Ports Environmental Review System) par l'ESPO (European Sea Ports Organisation). Dans ce cadre, la politique environnementale du port a été énoncée au sein d'un document indiquant les grands principes et les intentions de Dunkerque-Port face à ses performances environnementales :

- Aménager le territoire en concertation avec les parties prenantes et en cohérence avec les enjeux environnementaux identifiés ;
- Faire de l'agglomération dunkerquoise une ville-port durable en coordonnant les politiques urbaines et portuaires d'aménagement et en valorisant la culture portuaire ;
- Favoriser le développement de l'économie circulaire sur le territoire à travers des partenariats ciblés ;
- Respecter la réglementation et veiller aux évolutions réglementaires ;
- Limiter les pollutions des activités portuaires et industrielles par des procédures adaptées et un programme de surveillance optimisé ;
- Encourager les clients et fournisseurs ainsi que les entreprises du territoire portuaire et acteurs du transport maritime à mettre en œuvre de bonnes pratiques environnementales ;
- Protéger et gérer la biodiversité portuaire, favoriser les continuités écologiques avec les territoires riverains ;
- Organiser l'acquisition et le renforcement des compétences et connaissances en matière environnementale dans le travail quotidien des agents portuaires ;
- S'inscrire dans une démarche d'amélioration continue et de transparence dans le cadre d'un reporting environnemental rigoureux.

Aujourd'hui, fort du bilan du PA2D* pour la période 2014-2019, de la certification PERS* et de sa politique environnementale, Dunkerque-Port définit son nouveau PA2D*, intégrant l'ensemble de

ces éléments ainsi que les objectifs de développement durable fixés par les Nations Unies, l'ESPO* et le Green Deal, d'une part et la SNP*2020, d'autre part, et visant à garantir le développement d'une économie durable sur la période 2020-2024.

Co-construit avec les Conseils de Développement et de Surveillance, ce PA2D*2.0 traite des grandes ambitions environnementales suivantes pour lesquelles des actions et des indicateurs de suivi sont définis :

- Changement climatique (énergie, industrie, adaptation)
- Économie circulaire (déchets, innovation, carbone capture)
- Développement humain (bien-être au travail, santé et sécurité, parité, formation et éducation)
- Dialogue & concertation (gouvernance, transparence, partenariat)
- Biodiversité, paysage & cadre de vie (conservation des espèces et habitats, attention paysagère des espaces périurbains, accès, culture maritime et portuaire)
- Dynamique urbaine et portuaire & impacts résiduels (développement du territoire, risques, pollutions, qualité des eaux, qualité de l'air)
- Relations commerciales (services aux clients, satisfaction, notoriété, port digital, confidentialité, supply chain sécurisée)

Ainsi, ce sont désormais 3 orientations RES*, déclinées en 9 cibles et 118 actions, qui soutiennent la politique environnementale du port et accompagneront la mise en œuvre du PS 2020-2024 :

- Engagé avec le territoire te ses habitants ;
- Partenaire de la performance environnementale de ses clients ;
- Responsable dans la conduite de ses activités.

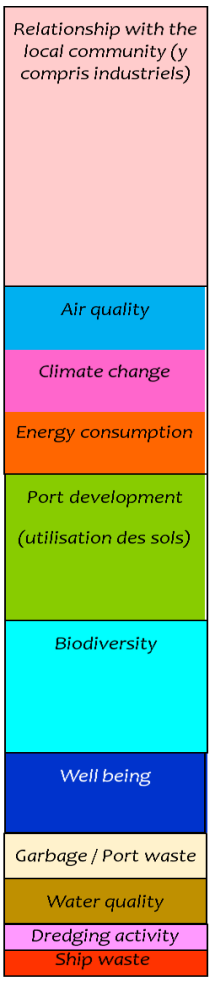

Figure 4 : *Liste des principales ambitions environnementales retenues et proportions du nombre d'actions qu'elles concernent.*

Figure 5 : *Déclinaison du PA2D*2.0*

1.2 Etat initial

L'état initial du territoire portuaire, présenté dans l'évolution environnementale du Projet Stratégique 2020-2024, prend en compte les évolutions suite à la mise en œuvre du Projet

Stratégique précédent. Il est élaboré sur la base du bilan environnemental du Projet Stratégique 2014-2019, dont son écobilan, des données d'inventaires faune/flore/habitat acquises récemment dans le cadre de la mise à jour du SDPN* (***Figure 6***) et du suivi des plans de gestion des mesures compensatoires.

Figure 6 : *Schéma de principe du SDPN* de Dunkerque-Port*

À partir de ces éléments, le Port de Dunkerque a revu la cartographie des enjeux du port et mis à jour le plan de vocation des espaces portuaires donnant une vision moyen et long termes du devenir des grands types d'espaces (aménagés, aménageables, à protéger ou à réserver pour les mesures compensatoires). Désormais, ce plan s'exprimera sous la forme d'un master plan (Cf. §4.3).

L'état initial permet d'identifier les grands enjeux environnementaux de demain sur le territoire portuaire et de les qualifier en termes de sensibilité vis-à-vis des actions prévues dans le Projet Stratégique 2020-2024.

Parmi les enjeux les plus emblématiques, peuvent être cités les émissions de GES* et de CO_2, le changement climatique et ses conséquences, la qualité de l'air, le bruit, la ressource en eau (quantité et qualité), la biodiversité, les risques et les déchets.

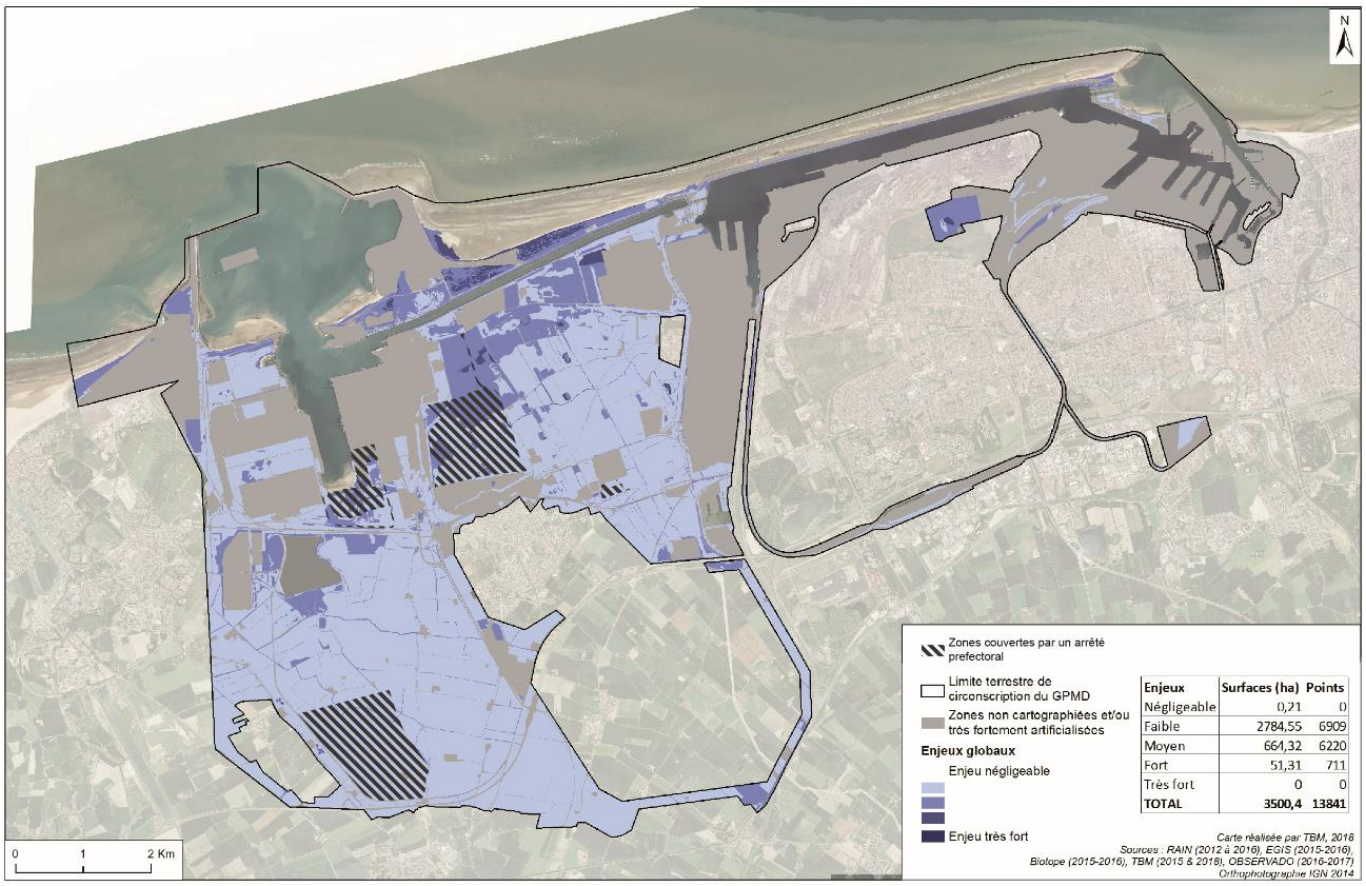

Figure 7 : *Niveaux d'enjeux de la biodiversité du territoire de Dunkerque-Port*

Au regard de leur importance et des objectifs fixés dans le Green Deal, la SNBC* (neutralité carbone d'ici 2050), la SNP*2020 (accompagner la réduction des émissions du transport maritime dans les ports, renforcer les mesures d'adaptation au changement climatique, assurer la protection de la biodiversité) et les objectifs de développement durable des Nations Unies (éviter de gaspiller l'eau, consommer et produire de manière responsable, lutter contre les changements climatiques, protéger l'environnement…), ces thématiques feront l'objet d'une attention particulière. Dunkerque-Port prévoit d'agir en conséquence via diverses actions dont :

- Participer, avec la CUD*, aux actions en lien avec la qualité de l'air du programme Territoire d'innovation (création d'un observatoire local de la santé, développement d'un outil numérique d'aide à la décision, développement d'un bio-indicateur basé sur les abeilles, traitement des fumées). Par ailleurs, un suivi des émissions atmosphériques des navires à quai sera mis en place ;
- Participer aux projets de R&D visant à réduire les émissions de CO_2 (projet DMX d'ArcelorMittal), à développer des sources de carburants moins carbonés voire décarbonés (projet C2fuel d'ENGIE), à accroitre les synergies entre industriels (projet Epiflex d'EDF, projet Loops de VEOLIA), notamment sur la chaleur, le froid et les gaz spéciaux tels que l'hydrogène;
- Déployer la stratégie hydrogène du port pour permettre de décarboner les activités industrielles et les transports routier, fluvial et maritime (***Figure 8***).

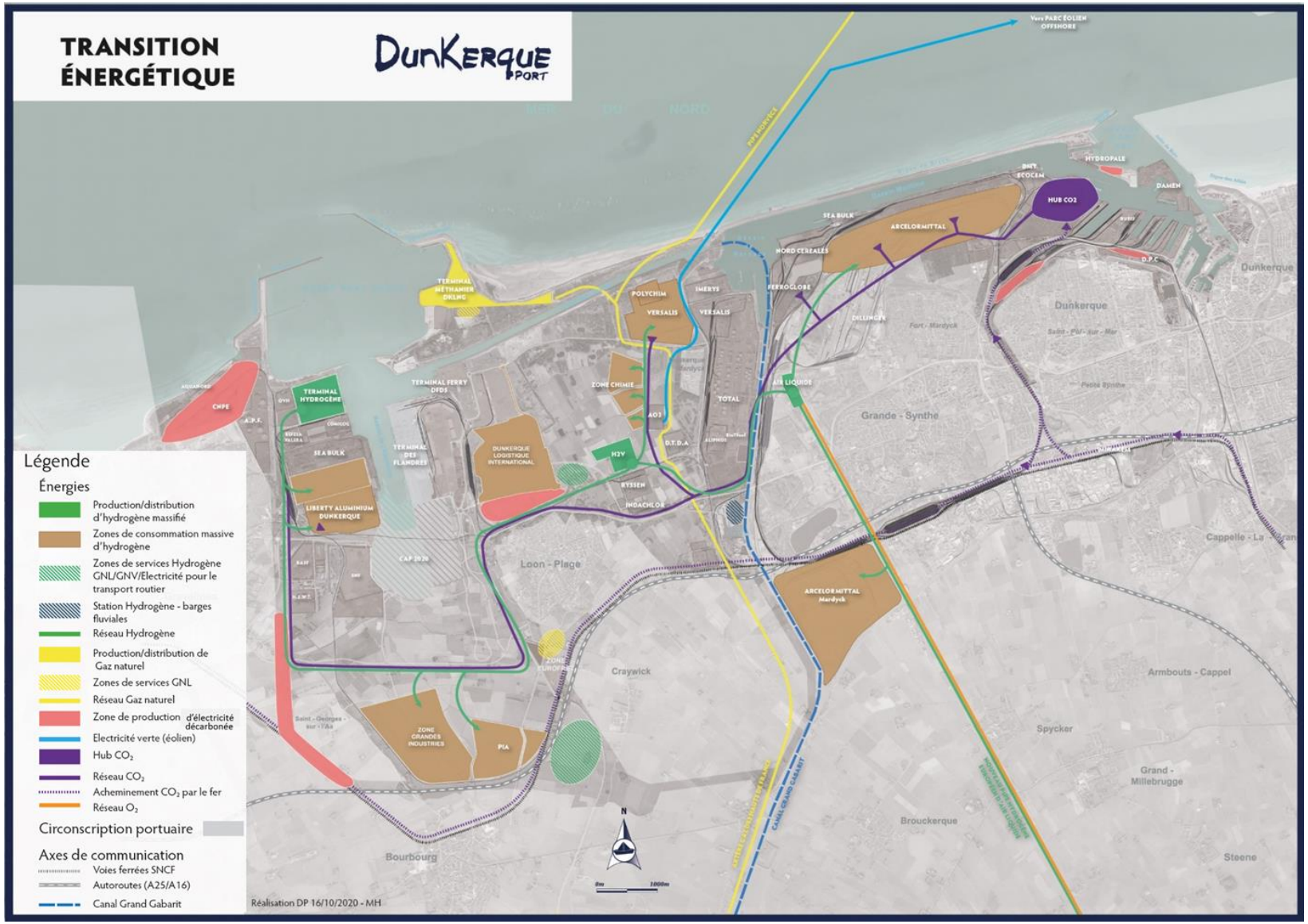

Figure 8 : *Plan de la transition énergétique de Dunkerque-Port*

- Accroitre le nombre de prises électriques pour le branchement à quai (conteneurs, vraquiers, ferries …) ;
- Renforcer le report modal, notamment vers le ferroviaire via les actions inscrites dans le plan ferroviaire du Port (Cf. Volet 5), dont l'extension du dry-port et la création d'un terminal de ferroutage ;
- Encourager le développement de sites de production d'énergie renouvelables sur le territoire portuaire (champ de panneaux photovoltaïques, éoliennes, hydrogène vert…) ;
- Poursuivre les opérations de rechargements sur le littoral pour reconstituer les petits fonds et le trait de côte tels qu'ils étaient avant la construction de l'avant-port Ouest, conformément au plan d'actions fixées par le Plan de Gestion du Trait de Côte élaboré sur la base d'un historique de données hydrosédimentaires ;
- Aménager des murs anti-bruit via la valorisation des déblais issus des travaux portuaires pour un meilleur cadre de vie ;
- Œuvrer à la bonne gestion et au maintien de la ressource en eau industrielle via le recyclage et la gestion en circuit fermée ;
- Sanctuariser les mesures compensatoires existantes et à venir pour protéger la biodiversité.

Ces actions seront réalisées dans le cadre des projets d'aménagement ou d'exploitation du port et de ses partenariats avec les industriels, les communes voisines du territoire portuaire et la CUD*.

L'ensemble de ces actions aura un effet positif sur l'état initial du port.

1.3 Le master plan

Le Projet Stratégique 2020-2024 s'inscrit pleinement dans une vision moyen et long termes de l'aménagement du territoire prenant en considération les enjeux environnementaux du territoire (biodiversité notamment, mais aussi besoins en murs anti-bruit, lutte contre l'érosion du trait de côte…) et les besoins en développement économique (création de nouvelles infrastructures portuaires, routières, ferroviaires, zones d'activités dotées des réseaux d'approvisionnement idoines…). Cette vision s'exprime sous la forme d'un master plan dont l'objet est d'affilier une vocation aux différents espaces portuaires sur les 10 ans à venir. Ainsi, ce master plan s'appuie sur les travaux du débat public CAP 2020 et indique (***Figure 9***) :

- Les bassins portuaires et les terre-pleins associés dont la création est projetée (CAP2020) ;
- Les voies routières à construire pour une desserte optimisée de la zone portuaire ;
- Les voies ferroviaires à aménager pour accroitre le report modal, en parallèle du développement des activités sur le port (trafic maritime de marchandises conteneurisées, activités logistiques et industrielles) ;
- Les nouvelles zones d'activités économiques ;
- Les zones dédiées à la biodiversité et notamment les zones potentielles pour les mesures compensatoires des futurs aménagements.

In fine, tout comme le schéma de vocation des espaces portuaires, le master plan présente :

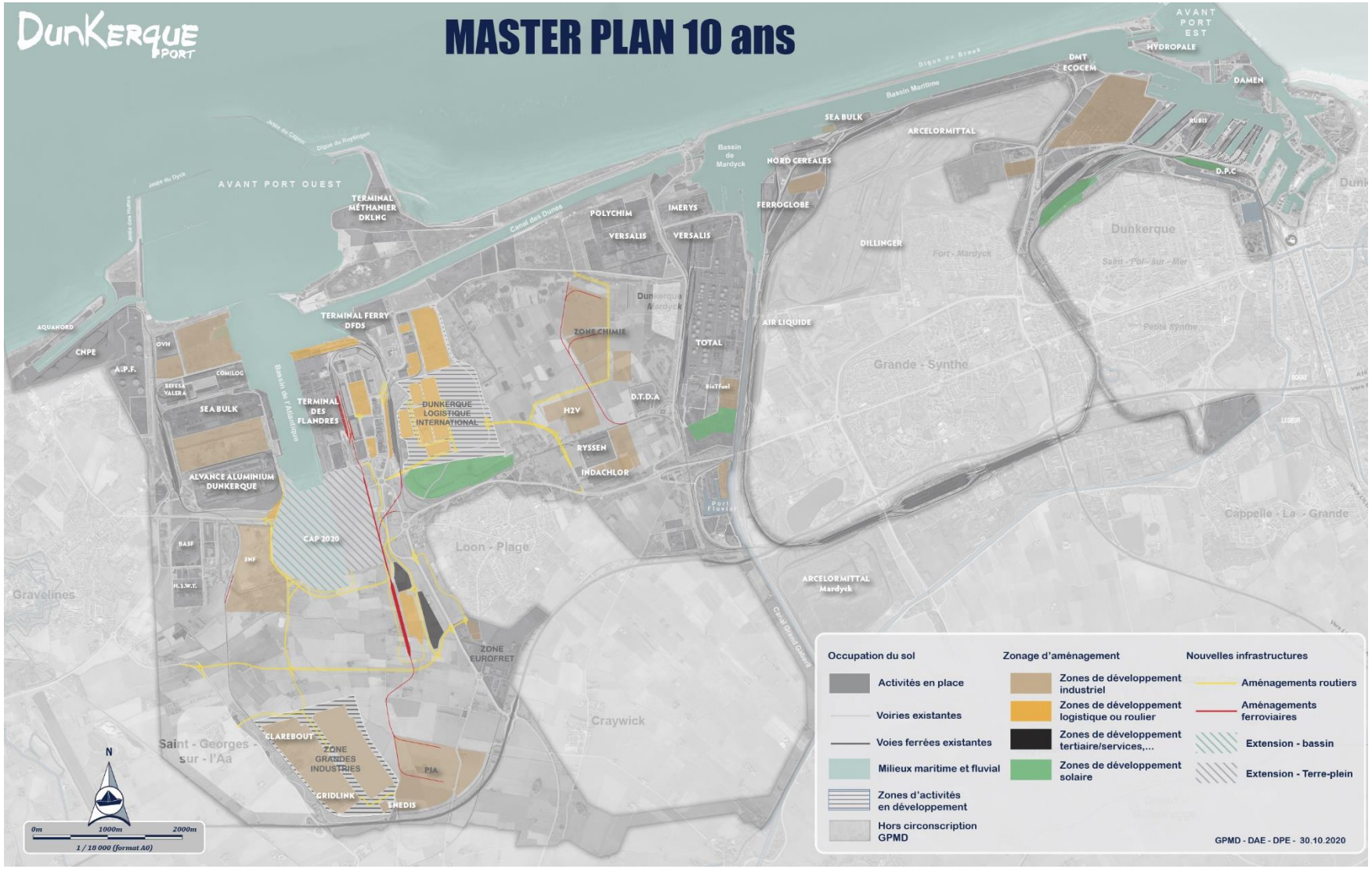

Figure 9 : *Master plan à 10 ans du port de Dunkerque*

- Les espaces d'ores et déjà aménagés ;
- Les espaces aménageables dans les 10 ans à venir ;
- Les espaces naturels à préserver ;
- Les espaces naturels aménageables dans les 10 ans à venir ;
- Les espaces pouvant être dédiés aux mesures compensatoires et qui seront sanctuarisés.

Le master plan et le SDPN* sont les deux outils offrant au Port de Dunkerque la garantie d'un développement économique durable.

1.4 Scenario au fil de l'eau

Le « scénario au fil de l'eau » met en exergue les perspectives d'évolution de l'environnement en l'absence de réalisation des opérations d'investissement du Projet Stratégique 2020-2024. Cela revient donc à imaginer ce que serait l'avenir du territoire portuaire et de ses environs immédiats dans les années à venir si les principales tendances observées ces dernières années et la politique environnementale du port (mise en œuvre de l'actuel PA2D*) étaient reconduites telles que. Ces tendances sont celles mises en évidence par le bilan environnemental du Projet Stratégique 2014-2018 (Cf. ***Annexe 1***).

Ce scénario prend en compte :

- Les évolutions environnementales impulsées par ailleurs, notamment par les grands documents d'orientation nationaux (SNBC*, SNP*2020, document stratégique de façade, …) et régionaux (SRADDET*, SCoT*, PLUIHD*, SAGE*, SDAGE*…). L'ensemble de ces documents fera l'objet d'une analyse exhaustive dans le cadre de l'évaluation environnementale des volets 4 et 5 du Projet Stratégique 2020-2024, afin d'en extraire les grandes ambitions et surtout les objectifs fixés (consommation foncière, loi littoral, préservation des espaces naturels et notamment des zones humides, sanctuarisation des zones de compensation, prise en compte des changements climatiques et de leurs conséquences, consommation raisonnée des ressources naturelles, amélioration de la qualité de l'air…) avec leurs échéances.
- Les projets d'aménagement actuellement projetés à l'échelle de la CUD* tels que le renouvellement urbain et les actions en faveur de l'environnement de Territoire d'Innovation (amélioration de la qualité de l'air, captation des fumées, revamping éolien…).
- Les actions commerciales et partenariales que le Port de Dunkerque entend mettre en œuvre dans les années à venir (actions en faveur du développement du short sea shipping et de l'intermodalité, du renforcement des synergies interindustrielles, du développement du transport rail-route sur la base des infrastructures existantes et du ferroutage, de la commercialisation des zones aménagées…)
- Les projets d'aménagement du Projet Stratégique 2014-2019 dont l'achèvement se déroule sur la période 2020-2024 :
    - Travaux d'aménagement des zones DLI et ZGI ;
    - Réalisation des accès routier et ferroviaire aux sites de SNF ;

- Travaux ferroviaires du port (fusion des postes d'aiguillage 10 et J, et séparation des périmètres caténaires entre le réseau portuaire et le réseau national).

Les effets de ces projets sur l'environnement ont d'ores et déjà été évalués au travers des études d'impact dont ils ont fait l'objet (DLI, ZGI, SNF).

Les objectifs des documents d'orientation et des plans de relance (France Relance, Plan Charbon, Plan Hydrogène, Plan ferroviaire) ainsi que les actions de Territoire d'Innovation infléchiront positivement les tendances évolutives actuelles de l'environnement. Il en va de même pour les actions commerciales puisque celles mises en œuvre, en dehors de toute réalisation des opérations d'investissement, viseront à accroitre le report modal (et donc réduire le trafic routier et ses impacts sur la qualité de l'air et le bruit) et les connexions interindustrielles (effets positifs sur l'environnement). Toutefois, les implantations des nouvelles activités pourront avoir des incidences négatives sur l'environnement. La nature des activités à venir, des travaux qui seront menés et des process étant inconnus à ce jour, il ne sera pas possible de considérer ces implantations dans l'évaluation environnementale. Néanmoins, elles feront l'objet d'études d'impact spécifiques qui présenteront le cumul des impacts de la globalité du projet.

C'est l'ensemble de ces éléments qui sera analysé dans l'évaluation environnementale pour établir le scenario au fil de l'eau du Projet Stratégique 2020-2024.

1.5 Raisons du choix des projets inscrits au Projet Stratégique 2020-2024

Dans le cadre de l'élaboration du Projet Stratégique 2020-2024, Dunkerque-Port a choisi d'y associer le territoire afin de renforcer le lien ville-port. Pour ce faire, une co-construction du Projet Stratégique 2020-2024 avec le territoire communautaire et les habitants du territoire a été mise en place au travers d'une concertation menée d'une part via des groupes de travail avec les salariés de Dunkerque-Port, les membres des Conseils de Surveillance et de Développement, les associations de l'environnement et les services de l'Etat, et d'autre part via des interviews des clients de la place portuaire et de l'hinterland, mais aussi des présentations auprès des parties prenantes telles que les communes concernées par les projets d'aménagement, la CUD*, la CCI* des Hauts de France, le Département du Nord et la Région. Cette concertation réalisée tout au long de l'élaboration du Projet Stratégique a permis de prendre en compte les besoins et avis de chacun.

Comme le démontre l'ambition « Port citoyen » présentée dans le volet 1, cette concertation se poursuivra au travers de conventions et de projets co-pilotés avec les acteurs du territoire (universités, centres de recherche, centres de formation, contrat PAQTE, ….), notamment ceux relevant du programme Territoire d'Innovation porté par la CUD* et dont Dunkerque-Port est partenaire. Ce programme sera d'autant plus important qu'il prévoit de mettre en place une gouvernance innovante qui intègre les citoyens et leur donne la parole.

L'ensemble de la démarche sera présentée et détaillée dans l'évaluation environnementale du Projet Stratégique 2020-2024 en s'appuyant également sur les actions inscrites dans l'ambition « Port citoyen » qui décline les objectifs que le port se fixe pour renforcer le lien ville-port et citoyen-port.

1.6 Effets du Projet Stratégique

1.6.1 Les opérations d'investissement projetées

Les principales opérations d'investissement du Projet Stratégique 2020-2024 sont représentées sur la ***Figure 22***. Elles sont inscrites dans le scénario d'investissement à 288 M€ repris dans la partie 2.

Chaque opération fait l'objet d'une fiche synthétique de présentation en ***Annexe 2***, indiquant les informations ayant trait aux travaux qui seront réalisés et aux modes opératoires qui seront mis en œuvre, aux impacts du projet, à la démarche ERC suivie par le port, et aux mesures compensatoire que Dunkerque-Port s'engage à réaliser dans le périmètre de son SDPN*.

Les opérations devant être réalisées à l'échéance du Projet Stratégique 2020-2024 et à considérer pour l'évaluation environnementale sont les suivantes :

- Nouveaux aménagements (***Figure 10***) :

Les aménagements maritimes :

- Démarrage des travaux du projet CAP2020
- Comblement de la darse SICA (instruction en cours)
- Passerelle Ro-Ro (instruction en cours)

L'aménagement des espaces et le développement des infrastructures :

- Aménagements du terminal roulier (déjà autorisé)
- Dunkerque Logistique International (DLI) - (déjà autorisé)
- Zones d'activités Grandes Industries (ZGI1 (déjà autorisé) et ZGI2)
- Amélioration des routes du port Ouest
- Accès routier au site de SNF (déjà autorisé)
- Pôle éco-matériaux

Les opérations ferroviaires :

- Accès ferroviaire au site de SNF
- Modernisation et extension du dry port
- Implantation d'un terminal de ferroutage
- Voies ferrées liées au projet CAP2020

Le développement des sources d'énergie :

- Travaux pour l'accueil du poste ENEDIS RTE
- Installation de branchements électriques à quai supplémentaires (prises, shelters)

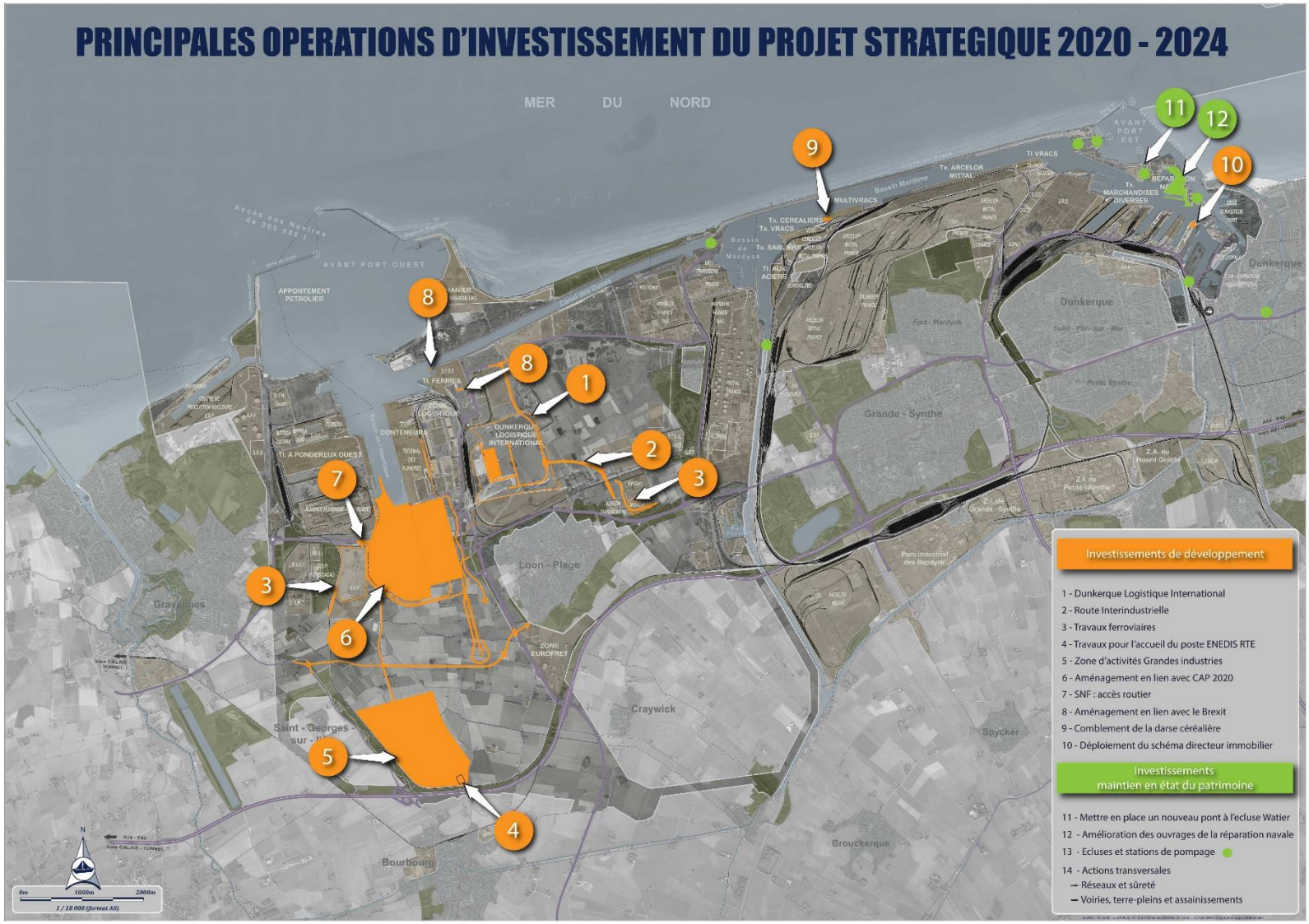

Figure 10 : *Plan des principales opérations d'investissement inscrites au Projet Stratégique 2020-2024*

La construction de nouveaux bâtiments

- Nouveau bâtiment d'exploitation et remise en état des autres bâtiments des secteurs ANI/EOO

➢ Maintien en état du patrimoine (principales opérations) :

- Infrastructures, routes, digues, jetées, réutilisation sédiments-valorisation, dragages d'entretien,
- Rénovation des terre-pleins,
- Gestion du trait de côte,
- Renouvellement des équipements et ouvrages mobiles (écluses, vannes, pompes, ponts…),
- Mises aux normes de l'assainissement pluvial,
- Travaux sur le site de la réparation navale,
- Travaux sur bâtiments,
- Service annexe des voies navigables, volet inondation.

Parallèlement, des études sont prévues au Projet Stratégique 2020-2024 (***Figure 11***) pour le déploiement des EnR* (parcs photovoltaïques, stations d'avitaillement hydrogène vert pour les transports routier, fluvial et maritime), la reconversion du site SRD pour y accueillir les activités de décarbonation portées par les industriels et le pôle écomatériaux, la reconversion de TOTAL ICD. Ces études, qui visent à anticiper les besoins des industriels en place et à venir, ne seront pas considérées dans l'évaluation environnementale.

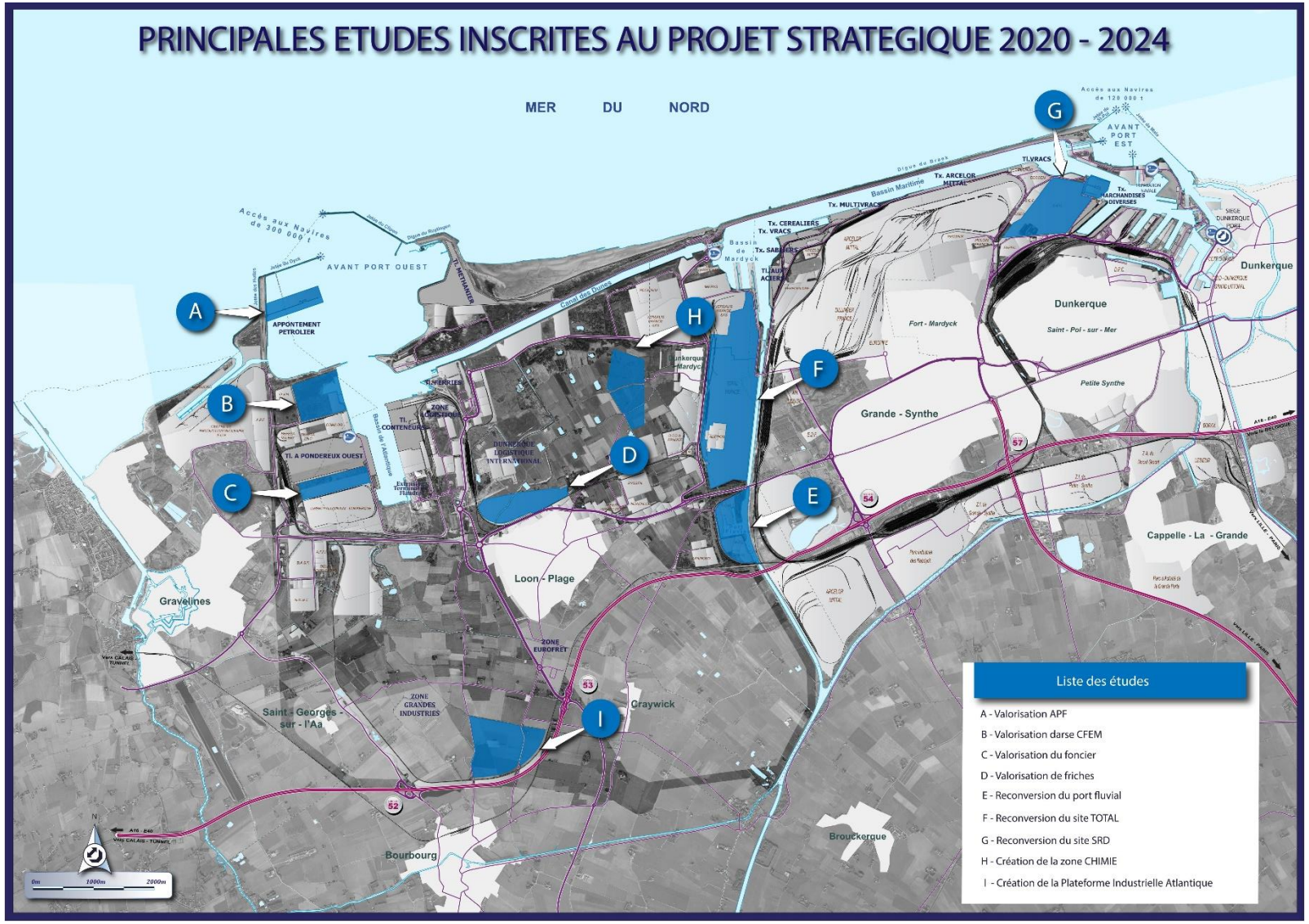

Figure 11 : *Principales études inscrites au Projet Stratégique 2020-2024*

1.6.2 Les solutions de substitution raisonnables

Les projets inscrits au Projet Stratégique 2020-2024 ont d'ores et déjà fait l'objet d'une démarche d'évitement et de réduction de leurs impacts potentiels dans la définition même de leur localisation et de leur périmètre. En effet, leur localisation a été déterminée en prenant appui sur le master plan de Dunkerque-Port et les cartes d'enjeux du territoire afin de sélectionner les sites où les enjeux sont les plus faibles, en particulier en termes d'habitats et d'espèces. Une fois les sites choisis, les plans d'aménagement initiaux ont été superposés aux enjeux du territoire (habitats naturels, zones humides, espèces protégées, watergangs, zones agricoles, …) afin d'identifier les secteurs à enjeux forts concernés par la version initiale des projets. Sur cette base, les plans des aménagements ont été modifiés afin d'éviter autant que possible les zones à enjeux forts, ou a minima de la réduire.

Les projets, dans leur configuration actuelle, constituent donc déjà les solutions de substitution raisonnable. Cette démarche itérative sera pleinement décrite dans l'évaluation environnementale du Projet Stratégique 2020-2024.

1.6.3 Les principales incidences recensées

L'évaluation des principales incidences des opérations d'investissement du Projet Stratégique 2020-2024 concerne l'ensemble des paramètres environnementaux. Chaque aménagement envisagé fera l'objet d'une évaluation de ses incidences sur l'environnement, puis une estimation des impacts cumulés de l'ensemble des aménagements sera réalisée. Enfin, une évaluation globale de l'empreinte environnementale du Projet Stratégique 2020-2024 sera effectuée en considérant les effets des investissements mais aussi des actions commerciales, partenariales et de gestion foncière et patrimoniale.

Concrètement, seules les principales incidences de chaque projet d'investissement, en phase de travaux et en phase d'exploitation, seront estimées dans l'évaluation environnementale, les études techniques relatives à chacun d'eux étant encore en cours de réalisation. Les phases de travaux auront nécessairement des incidences négatives sur l'environnement (émissions de GES*, nuisances sonores, nuisances vibratoires, envols de poussières, rejets…), mais ces dernières seront temporaires, et pour la plupart réversibles. À l'exception du projet CAP2020, les incidences générées seront négligeables à faibles au regard des opérations envisagées, de leur localisation sur le territoire portuaire et de la nature des travaux à engager. Elles concerneront essentiellement :

- Les sols et les sous-sols (imperméabilisation) ;
- Le contexte hydraulique des secteurs concernés (gestion des eaux pluviales) ;
- La qualité de l'eau dans les bassins portuaires ;
- Les nuisances sonores et vibratoires ;
- La biodiversité dans une faible mesure compte tenu des secteurs concernés ;
- Les émissions de GES* et la qualité de l'air (notamment les envols de poussières lors des travaux).

Pour certains projets, les incidences négatives surviendront essentiellement durant la phase de travaux, la phase d'exploitation aura plutôt des incidences positives. Ce sera notamment le cas du pôle éco-matériaux qui permettra de valoriser des déchets (vases non immergeables, matériaux de déconstruction, co-produits, terres polluées, …) pour en faire des matières premières destinées à la construction. Ce pôle aura donc un effet global positif durant sa phase d'exploitation (sobriété en matières premières naturelles pour les matériaux de construction, pas de stockage de déchets, chaîne courte de valorisation impliquant des besoins en transport très restreints, des émissions de GES* limitées…).

Enfin, certains projets, tels que l'allongement du dry port ou le comblement de la darse SICA ou la nouvelle passerelle Ro-Ro, auront des incidences très limitées sur l'environnement au regard de la nature et de l'ampleur des travaux.

Dans le cas de CAP2020, les enjeux environnementaux seront plus forts, la dimension du projet impliquant qu'une surface importante du territoire portuaire sera impactée. Une primo analyse des enjeux environnementaux de ce projet a permis d'identifier les enjeux suivants :

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	PARAMETRES IMPACTANTS
Air et climat	Trafics routier et maritime supplémentaires à venir
Sols et sous-sols	Consommation foncière
Hydraulique	Destruction de plans d'eau et watergangs, modification hydrogéologique
Dynamique hydrosédimentaire	Reconstitution du trait de côte via la valorisation des sédiments excavés
Sédiments	Qualité des sédiments valorisés pour le trait de côte
Qualité des eaux	Volume et qualité des sédiments valorisés immergés en mer
Habitats et biodiversite	Destruction d'habitats ayant des niveaux d'enjeux écologiques variables
Occupation des sols et paysage	Consommation de surfaces agricoles ou naturelles
Dessertes	Longueur de voies routières et ferroviaires à construire
Nuisances sonores	Trafics routier et maritime supplémentaires à venir
Nuisances lumineuses	Implantation de candélabres supplémentaires sur les nouveaux quais, terre-pleins, axes routiers …
Déblais	Gestion du volume total de déblais du projet à l'échelle du territoire portuaire

Tableau 1 : *Grands enjeux environnementaux concernant le projet CAP2020*

Les travaux démarrant en 2023, l'essentiel des impacts de ce projet surviendra donc au cours du Projet Stratégique suivant. Par conséquent, les incidences environnementales de CAP2020 durant le Projet Stratégique 2020-2024 seront faibles sur bon nombre de paramètres (bruit, qualité de l'air, émissions de GES*, vibrations….). Les incidences les plus fortes surviendront au droit des zones qui seront décapées et feront l'objet d'excavation (futur bassin) ou de remblaiement (zones de gestion des déblais excavés). Sur ces secteurs, les incidences seront fortes pour la biodiversité (habitats et flore en particulier), le bruit, le sol et le sous-sol et le contexte hydraulique.

Des mesures de réduction et de compensation seront proposées en conséquence, selon l'ampleur des incidences et du planning de réalisation des travaux de chaque aménagement. Les déblais excavés dans le cadre des projets d'aménagement du port pourront être valorisés au travers d'ouvrages œuvrant à la réduction des incidences du projet (ex : constitution de merlons anti-bruit à proximité des zones urbaines pour les protéger de la propagation des ondes sonores des travaux et du trafic routier, rechargements massifs le long de la digue du Braek pour compenser les effets

à long terme de la construction de l'avant-port Ouest et restaurer le trait de côte et les habitats benthiques disparus sous l'effet de l'érosion, …).

Les impacts cumulés des projets d'aménagements de Dunkerque-Port seront évalués en compilant les impacts de chaque projet et en tenant compte autant que possible du planning de leur réalisation.

Parallèlement, le renforcement de l'économie circulaire et de la multimodalité, le développement de sources de production d'EnR*, et de la mobilité douce sur le territoire portuaire, la mise en œuvre du PA2D-PERS, etc., seront autant d'actions qui auront des effets positifs sur l'environnement, en particulier sur les émissions de GES* et la qualité de l'air.

Le bilan du Projet Stratégique 2020-2024 mettra en exergue l'empreinte environnementale réelle de l'ensemble de ses actions. Pour ce faire, des indicateurs de suivi environnemental sont définis.

1.7 Mesures de suivi et d'évaluation environnementale

1.7.1 Indicateurs transversaux de suivi

L'écobilan quinquennal du territoire

L'écobilan utilisera les résultats des inventaires de suivi qui seront réalisés durant le Projet Stratégique 2020-2024 sur la base de la grille d'évaluation écologique retenue pour l'élaboration du SDPN* en 2010. Cette grille a fait l'objet d'une validation en 2010-2011 par les commissions scientifiques régionales et nationales (CRPN* et CNPN*). Elle permet de donner une note globale chiffrée de la valeur du patrimoine naturel (produit entre la surface (ha) et la note de valeur écologique) à chaque polygone quadrillant le périmètre d'étude.

Cette valeur du patrimoine naturel servira d'indicateur transversal des impacts du Projet Stratégique 2020-2024 sur la biodiversité du territoire portuaire par comparaison entre la valeur initiale de référence (celle affichée initialement dans le SDPN* et celle à fin 2019) et la valeur obtenue au travers des inventaires réalisés entre 2020 et 2024.

L'écobilan dresse un bilan de l'évolution de la biodiversité portuaire au cours des années de concrétisation des projets d'investissement et actions des Projets Stratégiques successifs. Il est tout à la fois un indicateur d'état, mais aussi de pression ou de réponse selon ce qu'il mettra en exergue en termes de résultats :

- Neutres ou positifs pour la biodiversité (indication d'état ou de réponse),
- Négatifs (indication de pression).

En cas d'écobilan négatif, une nouvelle analyse sera menée par le Port afin de connaître les causes de ce constat. En effet, un écobilan négatif à un instant « t » n'est pas pour autant synonyme d'impacts négatifs du Projet Stratégique évalué pour des raisons qui peuvent être variées telles que :

- Une évolution plus lente que prévue des milieux vers un état d'équilibre attendu,
- Une non-colonisation par les espèces ou encore un non-déploiement des mesures prévues.

Selon les causes qui seront identifiées, les modalités futures de gestion des espaces pourront évoluer. De même, d'autres leviers pourront être actionnés comme le contrôle renforcé du respect des cahiers des charges des partenaires gestionnaires ou encore la mise en œuvre des mesures environnementales complémentaires à l'image du corridor du barreau de Saint-Georges, partie intégrante de la Trame Verte et Bleue de Dunkerque-Port.

Cet indicateur sera mis en œuvre en partenariat avec les CSRPN* et CNPN*, CNBNI*, DREAL* des Hauts-de-France, l'ULCO* et les associations (GON*, Le Clipon, Goéland). L'écobilan fera l'objet d'un rapport dont les résultats seront présentés lors de conférences organisées par Dunkerque-Port. Un document de synthèse de cet écobilan sera également rédigé et mis à disposition du public sur le site internet du Port.

La comptabilité verte

Cette démarche a été initiée en 2016 par Dunkerque-Port avec pour objectifs :

- D'analyser les coûts d'investissement et de fonctionnement supportés par la gestion, la protection de l'environnement et les impacts engendrés par les activités du Port de Dunkerque.
- D'avoir une meilleure vision globale sur plusieurs années des efforts consacrés à l'environnement et des effets qui en résultent.
- D'aider à la recherche d'éventuelles subventions / compléter le volet environnement sur les demandes de subvention.
- D'anticiper les bilans potentiels demandés par l'État.

Cet outil permet d'avoir un suivi annuel des coûts de fonctionnement et d'investissement liés à la biodiversité (collecte des déchets, réalisation et gestion des mesures compensatoires et d'accompagnement, gestion de l'environnement (études, assainissement, gestion des espaces verts, etc.), coûts en RH interne…).

Cette comptabilité sera donc suivie.

Le développement de l'économie circulaire

La mise en place d'une économie circulaire dans le tissu industriel du port est un axe fort de développement choisi par Dunkerque-Port compte tenu des effets positifs qu'elle peut avoir sur l'environnement, notamment via l'écologie industrielle, le recyclage et la valorisation des déchets / co-produits, mais aussi les flux d'énergie (ex : chaleur fatale, froid, Hydrogène, …).

À l'heure de la réduction des émissions de GES* et de CO_2, l'économie circulaire, qui entraine une re-territorialisation des activités économiques (et donc une réduction des distances de transport), apparait comme un des leviers à renforcer.

Plusieurs paramètres seront suivis pour cet indicateur, dont :

- **Le pourcentage de déchets / co-produits / déchets de déconstruction valorisés sur le territoire portuaire,**
- **La quantité de chaleur fatale valorisée,**
- **Le nombre et nature des nouvelles synergies industrielles.**

<u>La transition énergétique</u>

La transition écologique souhaitée par l'État suppose une transition énergétique qui permettra d'atteindre la neutralité carbone à 2050, telle que fixée par le Green Deal et la SNBC*.

Le Port s'engage donc dans le développement des énergies durables sur son territoire (GNL*, panneaux photovoltaïques, énergie éolienne, hydrogène vert…). Plusieurs indicateurs seront suivis pour évaluer les effets des actions du PS 2020-2024 :

- **Nature des énergies développées (solaire, hydrogène, GNL*, biogaz…),**
- **Nombre de sites déployés,**
- **Puissance EnR* produite.**

<u>Le taux de report modal</u>

Le transfert modal reste un enjeu essentiel pour Dunkerque-Port en raison des objectifs de la SNP*2020 et de la SNBC* d'une part, et du développement du Short Sea Shipping, du transport fluvial et du ferroutage ciblés par le Projet Stratégique 2020-2024, d'autre part.

L'indicateur d'évaluation du Projet Stratégique 2020-2024 est le même que pour le Projet Stratégique précédent, à savoir la part modale sur les différents types de trafics (vracs liquides, vracs solides, marchandises diverses, conteneurs, …), en considérant le trafic de transit (hors transbordement et ferry) et pour chaque mode de transport massifié.

Le taux de report modal sera publié annuellement dans les rapports d'activité du Port mis en ligne sur le site internet.

<u>L'état d'avancement de la mise en œuvre du PA2D*-PERS*</u>

Un tableau de bord des mesures, actions et indicateurs du PA2D*, est suivi annuellement, en s'appuyant notamment sur un référentiel à dimension internationale : le Global Reporting Initiative (GRI).

L'état d'avancement du PA2D* sera aussi diffusé notamment à travers :

- Les « Matinales de développement durable », à destination d'un large public, illustrant les thématiques issues du PA2D*,

- Les « Ateliers du PA2D* » à destination exclusive du Conseil de Développement, lieu de débat et d'échange sur les actions du PA2D*,
- Une « newsletter PA2D* », à destination de la place portuaire mais également des citoyens, au minimum 2 fois par an qui met en avant les actions du PA2D* et ses indicateurs,
- Et la publication d'un rapport annuel, proche d'un reporting intégré.

La démarche se veut une nouvelle fois innovante et volontaire auprès de l'ensemble des acteurs portuaires français et des citoyens.

1.7.2 Indicateurs de suivi État / Pressions / Réponses

Dans le cadre du suivi du Projet Stratégique, un ensemble d'indicateurs de suivi a été défini. Ces derniers visent à évaluer l'incidence de la mise en œuvre du Projet Stratégique sur l'environnement. Ils portent sur différentes thématiques environnementales :

- Qualité de l'air,
- Climat,
- Sols et sous-sols,
- Hydraulique (consommation d'eau),
- Sédiments,
- Qualité des eaux,
- Biodiversité,
- Cadre de vie et développement portuaire,
- Bruit,
- Mobilité.

La liste précise des indicateurs est présentée dans le tableau qui suit.

Qualité de l'air	Emissions de polluants atmosphériques par secteurs d'activité (Nox, PM10, PM2,5 et SO2)
	Nombre d'épisode de pollution en jours (ATMO)
	Indicateur biologique de la qualité de l'air synthetique abeille
	Indicateur qualité de l'air ATMO
	Nombre de navires scorés à l'Esi ayant fait escale à Dunkerque
	Résultats de la qualité de l'air de l'Observatoire CUD*
	Evolution des émissions des navires à quai
Climat	émission de GES (BEGES)
	Evolution de la topo-bathymétrie de l'estran (UG3-UG4)
	Volume de sable rechargé sur les plages UG3 et UG4
	Production d'énergies renouvelables sur le territoire portuaire
	Nombre de navires branchés à quai
Sols et sous-sols	Surface de sols artificialisés
	Indicateur de la Qualité des Sols (IBQS ou equivalent) des sites déconstruits
	Surface ayant fait l'objet d'un diagnostic de sol
Hydraulique (consommation eau)	Volume total d'eau industrielle prélevé
	Nombre de jours sécheresse
	Linéaire de watergangs récréés vs détruits
Sédiments	Volume de sédiments dragués
	Indicateur qualité des sédiments
	Volume de sédiments non immergeables gérés à terre
Qualité des eaux	Nombre de rejets de mauvaise qualité au sein des bassins portuaires
	Indicateur qualité chimiques des eaux portuaires
	Indicateur de la qualité chimique et bactériologique des eaux littorales et de baignade
	Progression de la mise aux normes de l'assainissement
Biodiversité	Ecobilan
	Surface d'habitats gérés pour le développement de la biodiversité dans le cadre des plans de gestion
	Evolution de l'état de conservation des habitats et des espèces Natura 2000 mer
Cadre de vie et développement portuaire	Surface d'espaces agricoles consommés
	Nombre d'intervention ou d'alerte en lien avec des risques industriels
	Nombre de jour de gêne liés aux envols de poussières
	Indicateur santé/bien-être
	Indicateur de perception du territoire portuaire
	Surface de territoire à vocation de multiusages (destinés au grand public)
	Nombre de personnes touchés par les animations grand public (Port center, Matinales, Visites,etc)
	Taux de report modal
	Zones d'émissions sonores
	Nombre de dépassement de seuils critiques bruit

1.8 Articulation avec les documents de planification

Les Projets Stratégiques des Grands Ports Maritimes sont, selon les articles L.122-4 et R122-17 du Code de L'environnement, soumis à évaluation environnementale. Dans ce cadre, une analyse de la cohérence et de l'articulation du Projet Stratégique avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification listés dans l'article R122-17 est attendue.

Au regard des documents actuellement en vigueur à l'échelle territoriale et régionale, le Projet Stratégique doit a minima :

- Être compatible avec :
  - En urbanisme : le SCoT* et le PLUIHD* portés par la CUD* ;
  - En gestion des eaux : le SDAGE Artois-Picardie et le SAGE* du Delta de l'Aa ;
  - En qualité de l'air, climat, transport, déchets, biodiversité : le SRADDET* porté par la Région des Hauts-de-France. Ce document de planification intègre de nombreuses thématiques environnementales qui étaient précédemment traitées

dans des documents indépendants les uns des autres (SRCE*, SRCAE*, SRT*, SRADT*….) ;
    - En risques naturels : PPRN*, PPRL*, PAPI* ;
    - En risques technologiques : PPRT* ;
    - En biodiversité : le DSF*, les DOCOB*Natura 2000 mer ;
- Être conforme au PLUIHD concernant les permis de construire nécessaires à la réalisation des travaux qui seront réalisés au cours de la période 2020-2024.

Certains de ces documents sont en cours de révision (SCoT*, PLUIHD*, SRADDET*, SDAGE*), et Dunkerque-Port a pu présenter ses futurs projets aux diverses instances qui les ont pris en considération dans l'élaboration des documents. Ainsi, Dunkerque-Port a d'ores et déjà la garantie que son Projet Stratégique 2020-2024 sera compatible avec ces documents de planification.

L'évaluation environnementale des volets 4 et 5 du Projet Stratégique visera à analyser de manière exhaustive l'articulation du Projet Stratégique avec l'ensemble des documents de planification.

2. VOLET 5 – DESSERTES ET INTERMODALITES

Un port est l'interface terre-mer de marchandises en provenance du monde et à destination de l'hinterland qu'il approvisionne. Or, l'étendue de cet hinterland, le nombre de consommateurs qu'il héberge, mais aussi son accessibilité et la qualité de ses dessertes sont autant d'atouts qu'un port peut faire valoir vis-à-vis des compagnies maritimes, qui ont tendance à choisir les ports qui desservent le mieux leurs hinterlands. Ainsi, les infrastructures, les corridors logistiques et les services intermodaux associés (autoroutes, rail, barges et transport maritime de courte distance) participent à la polarisation du trafic maritime.

L'actuel hinterland du Port de Dunkerque couvre une vaste étendue qui comprend un marché de 80 millions de consommateurs. Cet hinterland est desservi par des voies autoroutières, des voies fluviales et des voies ferroviaires. Conscient de ses atouts en termes de dessertes, Dunkerque-Port a participé au développement de l'intermodalité au cours des 6 dernières années pour atteindre à fin 2019 (Cf. ***Annexe 1***) un taux élevé de report modal (65 %). Pour y parvenir, le port a également diversifié ses efforts en faveur du développement du transport par canalisation.

Pour autant, les dessertes doivent être renforcées dans les années à venir afin de pouvoir desservir le Sud des Hauts-de-France ou le Grand Est et atteindre les objectifs de Port Nord de France. L'objectif de Dunkerque-Port pour la période 2020-2024 est donc, non pas d'étendre son hinterland dont les caractéristiques sont d'ores et déjà un atout de taille, mais d'améliorer l'accessibilité de cet hinterland en accroissant le transport de marchandises autour des axes de transport massifié. Outre l'intérêt concurrentiel que cela représente pour le port, cet objectif répondra pleinement à celui de la SNP*2019, ainsi qu'à l'objectif européen fixé par la Commission Européenne dans son livret blanc TRANSPORT 2050 pour le transport de marchandises, à savoir faire passer 30 % du fret vers d'autres modes de transport, tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050 pour les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnent.

Pour ce faire, Dunkerque-Port propose 2 leviers :

- Densifier la desserte de l'axe Nord par une stratégie de réseau régional ;
- Développer une offre multimodale performante.

2.1 La densification des dessertes au sein de l'hinterland

L'hinterland de Dunkerque-Port se situe notamment sur le Nord et l'Est de la France, plus la Belgique transfrontalière. *De facto*, une large partie de l'hinterland du Port de Dunkerque se situe dans les hinterlands des ports de Rotterdam, Zeebrugge et Anvers, impliquant une forte concurrence entre Dunkerque et les ports européens de la rangée Nord. C'est pourquoi un des objectifs principaux du Projet Stratégique 2014-2019 a été de repositionner l'hinterland de Dunkerque-Port sur la région Nord.

Désormais, il s'agit d'étendre les dessertes sur l'ensemble de son hinterland et de les densifier, avec le transport ferroviaire en fer de lance. Quatre axes définissent les grandes actions qui seront menées en ce sens :

- Insuffler une ambition régionale intégrée aux Hauts-de-France : la Fédération Norlink ;
- Participer à l'optimisation de l'exploitation du réseau fluvial avec VNF ;
- S'impliquer dans la construction d'une stratégie ferroviaire prospective pour le fret avec SNCF Réseau ;
- Participer à la mise en place de nouvelles plateformes multimodales, notamment au nord de Paris ;
- Poursuivre l'intégration dans les corridors européens / autoroutes ferroviaires.

2.1.1 Le réseau Norlink

Né en 2017 d'une volonté politique de renforcer la coopération des gestionnaires d'infrastructures portuaires de la région Hauts-de-France, **Norlink Ports** a mis en place en 2019 une fédération d'acteurs « Norlink ». L'objectif de cette démarche consiste à fédérer non seulement les ports mais aussi l'ensemble des intervenants des chaînes logistiques (opérateurs ferroviaires et fluviaux etc.) ainsi que les ports de plaisance, avec pour finalité de toujours mieux répondre aux enjeux du transport multimodal d'aujourd'hui.

À l'agenda des travaux de Norlink Ports se trouvent notamment la coordination des nouvelles infrastructures, comme le Canal Seine Nord Europe (CSNE), mais également des travaux communs sur la mise en œuvre du Brexit. Les discussions en cours autour de ces sujets sont menées parallèlement aux démarches commerciales individuelles des ports maritimes du Nord (Calais, Boulogne, Dunkerque), chacun ayant ses spécificités en termes de trafics et d'activités présentes sur son territoire.

Dunkerque-Port accompagnera cette fédération dans sa structuration et son évolution. Cela permettra d'asseoir la position et les rôles de la Fédération Norlink dans le développement et la densification des hinterlands des ports des Hauts-de-France.

Sur le volet fluvial, Norlink Ports a évolué en septembre 2019, le Consortium Fluvial des opérateurs des ports fluviaux étant devenu Norlink Fluvial, dont l'un des objectifs est de poursuivre son action en faveur des bateliers et des chargeurs pour développer le transport de marchandises sur le réseau des Hauts-de-France.

Vis-à-vis du réseau Norlink Ports, Dunkerque-Port ambitionne de fédérer l'ensemble des acteurs durant la période

2020-2024, en collaboration avec les chargeurs de la région Hauts-de-France pour définir et déployer une action stratégique collective, coordonnée et performante, visant à développer de nouvelles chaînes logistiques pouvant assurer un approvisionnement en adéquation avec les impératifs du développement durable.

2.1.2 L'exploitation du réseau fluvial avec VNF*

Grâce au contrat de progrès mis en place avant le Projet Stratégique 2014-2019, puis à Norlink Ports venu remplacer ce contrat, Dunkerque-Port entretient des relations privilégiées avec Voies Navigables de France (VNF), gestionnaire de la majeure partie du réseau fluvial français.

À ce jour, plusieurs sujets font l'objet d'échanges avec VNF* dans le cadre de la Fédération Norlink :

- Le CSNE* : Bien que la mise en service prévisionnelle en 2028 l'exclut des objectifs phare de cette période 2020-2024, il constitue néanmoins un sujet majeur d'intérêt pour le port. De fait, Dunkerque-Port restera impliqué aux côtés des VNF* sur ce sujet et en particulier sur les plateformes multimodales qui seront aménagées dans ce cadre ;
- Les planifications des travaux d'entretien des écluses et du réseau fluvial pour sécuriser la desserte fluviale du port et limiter autant que possible les périodes de chômage ;
- La faisabilité technico-économique de la relève des ponts sur le réseau fluvial magistral à partir de Dunkerque afin de faire passer des barges transportant des conteneurs sur 3 couches au lieu de 2.

Les actions, principalement commerciales et partenariales, qui seront menées au cours du Projet Stratégique 2020-2024 ont pour objectif de travailler sur l'ensemble de ces sujets pour qu'à moyen terme, le transport fluvial puisse jouer un rôle encore plus conséquent dans le report modal.

2.1.3 S'impliquer dans la construction d'une stratégie ferroviaire prospective pour le fret avec SNCF Réseau

Avec ses 150 km de voies ferrées portuaires et une exploitation désormais indépendante du Réseau Ferré National (RFN) suite aux actions du Projet Stratégique 2014-2019 (séparation des périmètres caténaires entre le RFN* et le réseau portuaire, travaux de gros entretien et réparation), le Port de Dunkerque est le 1ier port ferroviaire de France. Fondamental pour desservir l'hinterland, en particulier sur les grandes distances, le ferroviaire est le mode de transport massifié par excellence.

Cependant, développer le transport ferroviaire de marchandises implique de lever plusieurs obstacles :

- Disposer de sillons ferroviaires en suffisance, sachant que les sillons du RFN* servent à la fois pour le fret et le transport de passagers ;
- Disposer de plateformes ferroviaires au sein de l'hinterland à proximité des grands pôles de consommation dans les zones d'éclatement des marchandises ;
- Développer des autoroutes ferroviaires à l'échelle de la France, mais aussi de l'Europe et de l'Asie (connexion à la nouvelle Route de la Soie) ;
- Rendre les corridors européens plus performants sur le plan opérationnel.

Pour y parvenir, Dunkerque-Port s'investit dans les réflexions stratégiques relatives au ferroviaire sur la région, avec pour objectif la création d'un véritable hub ferroviaire au Sud de la région des Hauts-de-France. Actuellement, l'absence d'un tel hub ne permet pas la mise en place de navettes de transport combiné ferroviaire vers cette destination.

Cela se concrétise notamment au travers de la participation de Dunkerque-Port à la nouvelle plateforme nationale de fret, Action FRET FERROVIAIRE 2030 dont la démarche a été initiée par 4F (Fret Ferroviaire Français du Futur). Cette stratégie nationale se décline régionalement et est suivie par Norlink pour construire une réponse commune en termes de sillons et d'infrastructures. Cette action permettra de développer une stratégie ferroviaire cohérente et globale, co-construite avec les acteurs nationaux dans un but de prospective ferroviaire des flux et investissements à horizon 2030.

Dunkerque-Port projette également de mener des actions ayant pour objet de diversifier les implantations possibles pour des plateformes multimodales dans le Sud de l'Oise et le Grand Est. Il étudiera le cas échéant l'opportunité représentée par des prises de participations dans ces nouvelles plateformes multimodales. Cette possibilité laissée par la loi, à la condition que le Port de Dunkerque soit minoritaire, permet à ce dernier de se placer en partie prenante incontournable et d'être associé directement aux prises de décisions. Pour les années à venir, la question est surtout posée pour une plateforme dans le Sud de la région des Hauts-de-France.

L'ensemble de ces actions permettra d'accroitre le fret ferroviaire au sein de l'hinterland du Port de Dunkerque et viendra participer à l'objectif du plan de relance ferroviaire de doubler le fret ferroviaire d'ici 2030 (de 9 à 18%).

2.2 Accompagnement du développement d'une offre multimodale durable

Le port ambitionne d'augmenter son trafic conteneurs de 451 500 EVP* en 2019, avec 28 % de transbordement à 605 000 EVP* en 2024 pour une part de transbordement similaire. Sur ce volume, l'objectif ciblé pour le transport fluvial est de 35 000 EVP* (24 500 EVP* en 2019) et de 35 000 EVP* en ferroviaire (7 000 EVP* en 2019). In fine, l'objectif est d'augmenter le transport alternatif de l'ordre de 40 000 EVP* en 5 ans plus de 6 points de progression.

Pour ce faire, le Port de Dunkerque travaille à la mise en place d'une offre intégrée et complète qui s'articule autour de deux axes :

- des infrastructures performantes,
- une offre de services adaptée.

2.2.1 Des investissements portant une offre d'infrastructures performantes et durables

Augmenter le report modal sur le port, c'est d'optimiser l'ensemble de la chaîne logistique relative aux marchandises conteneurisées. Et cela passe notamment par l'amélioration des infrastructures en lien avec cette chaîne logistique.

Ainsi, le Port de Dunkerque projette une prolongation du bassin de l'Atlantique (CAP2020) afin d'étendre la longueur du quai à conteneurs et des terre-pleins associés pour pouvoir accueillir simultanément plusieurs grands porte-conteneurs dans de bonnes conditions. À ce projet sera associé le développement des dessertes terrestres dont les dessertes ferroviaires (amélioration des axes routiers du Port Ouest, prolongement du dry-port, nouveaux faisceaux ferroviaires, l'implantation d'un terminal de ferroutage, en lien avec le trafic Ro-Ro* - ***Figure 12***), la création de zones logistiques (zone DLI disponible à la commercialisation pour l'accueil d'entrepôts logistiques) et la digitalisation du port qui fluidifiera l'ensemble des procédures. Des études seront menées par ailleurs sur le transport fluvial (doublement des écluses, relèvement des ponts…) et les partenariats via la Fédération Norlink seront mis à contribution pour améliorer les offres de services (garanties sur le fret ferroviaire, réduction des temps de chômage des écluses…).

L'ensemble de ces actions permettra au Port de Dunkerque d'accroitre le trafic maritime, en évitant de surcharger les dessertes routières du port.

2.2.2 Accompagner la multimodalité en proposant une offre de services intégrée

Parallèlement au déploiement des infrastructures en lien avec la multimodalité, des actions commerciales seront lancées en direction des industriels, des logisticiens et des chargeurs de la zone portuaire et de l'hinterland afin de :

- Les encourager à utiliser les services combinés au départ de Dunkerque pour leurs flux terrestres, entrants et sortants ;
- Les accompagner dans la définition de schémas logistiques sur-mesure selon leurs besoins. C'est notamment le cas pour les chargeurs qui recherchent des solutions sur mesure que Dunkerque-Port veut être prêt à proposer à ses clients d'ici 2024 en se positionnant comme facilitateur et architecte du transport combiné.

Dunkerque-Port contribuera par son action à rendre ce mode de transport plus durable en encourageant la mise en service d'une unité fluviale propulsée avec un carburant alternatif sur l'axe Dunkerque-Lille-Dourges.

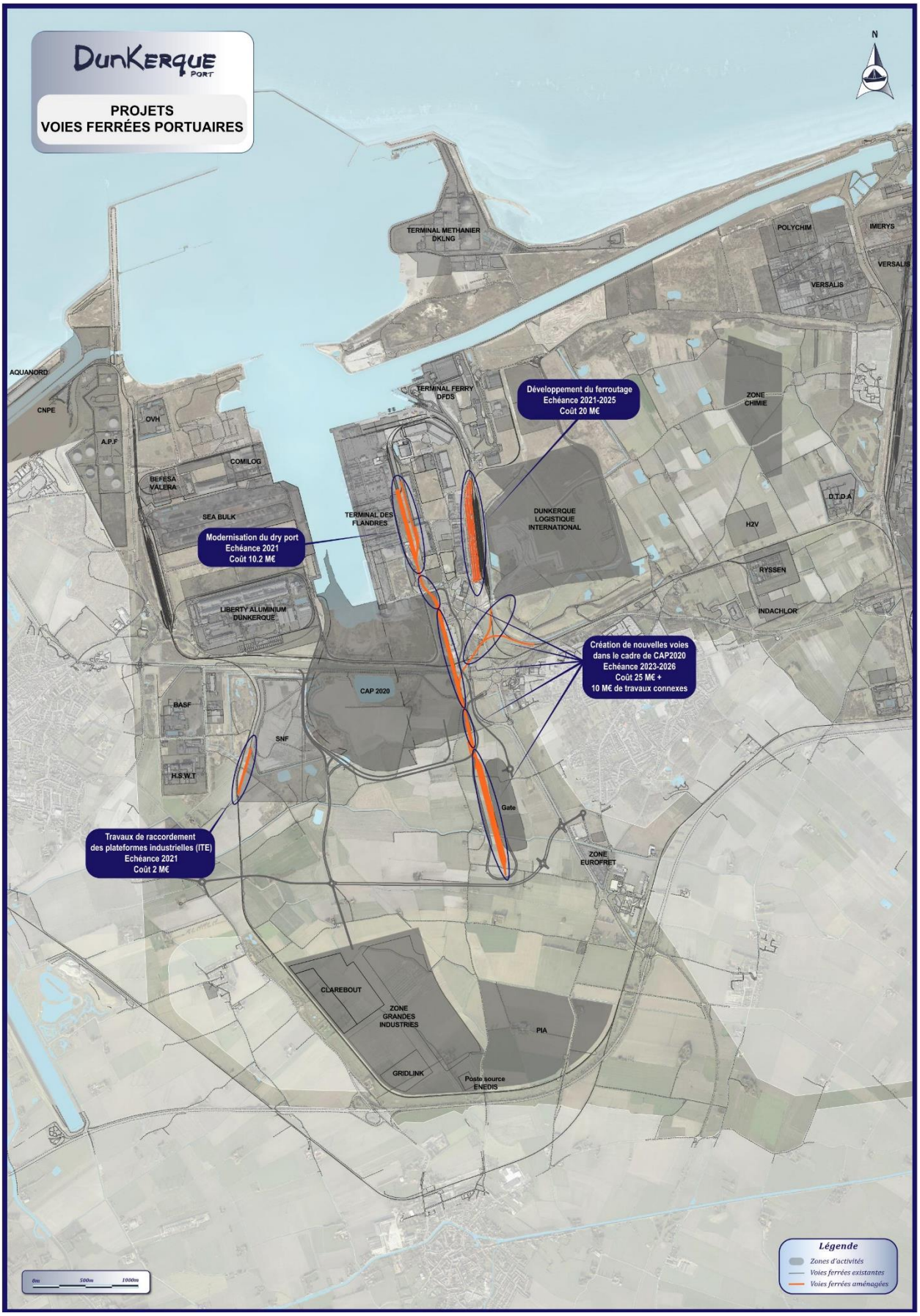

Figure 12 : *Opérations ferroviaires projetées par Dunkerque-Port dans les années à venir*

ANNEXES