



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Ce projet s'inscrit dans la mondialisation : soit on y participe et l'on souscrit de fait au système économique mondial avec ses répercussions sur l'environnement, sur nous... soit on y renonce et le territoire marquera sa différence en affichant sa volonté d'avancer vers un autre modèle de développement.

L'ADELFA ne souhaite pas s'opposer de front à ce projet mais désire, par toutes les interrogations qui suivent, poser les questions "délicates" qui, si l'on y prête attention, pourront amener à un autre modèle de croissance, respectueux de l'Homme et de son Environnement.

CAHIER D'ACTEUR DE L'ADELFA

Présentation de l'ADELFA

Créée en 1974 et agréée depuis par les Pouvoirs Publics, l'Assemblée de Défense de l'Environnement du Littoral Flandre-Artois (ADELFA) est une fédération associative affiliée nationalement à France-Nature-Environnement (FNE), régionalement à Nord-Nature-Environnement. Elle regroupe plus de 20 associations implantées sur le littoral, de la frontière belge à Boulogne-sur-Mer, mais également en zone rurale et œuvrant pour la préservation du cadre de vie, de la biodiversité, de l'environnement.

Le bureau de l'ADELFA se compose en 2017 de Nicolas Fournier (Président), Jean Sename, Michel Mariette, Marie-Paule Hocquet, Gérard Vermersch, Jacky Bricout, Martine Minne, Thierry Lurson et Lydie Broucke.

OPPORTUNITÉ DU PROJET ?



Notre région, nul ne l'ignore ou ne devrait l'ignorer, a été sauvée des eaux. Pendant des siècles, nos pères ont œuvré pour assécher les terres littorales immergées par la mer. L'histoire a retenu le nom de Cobergher comme l'artisan de cette reconquête.

En vertu de quoi, n'est-il pas paradoxal qu'après avoir fait naguère encore reculer la mer pour implanter le complexe sidérurgique d'Usinor, on veut lui ouvrir un boulevard pour réintégrer les flots marins dans le polder ?

Et, qui plus est, on va se livrer à cette opération au moment où, pour cause de dérèglement climatique impliquant les industries, la mer monte au point que les scientifiques envisagent sérieusement une hausse de l'ordre de 2 m des flots pour la fin du siècle. Ajoutons que, comme on le lira ci-après, cette intrusion d'eau salée impliquera des retombées négatives sur les terres environnant le futur bras de mer.

CAP 2020 ne constitue-t-il pas à nouveau pour le Dunkerquois l'archétype du projet surdimensionné ?

Revenons quelques décennies en arrière. Que n'a-t-on pas dit, écrit, proclamé au début des années 1970 quand économistes et urbanistes entrevoyaient au sein d'une "métropole littorale" de 800.000 habitants l'aménagement d'un port unique de Dunkerque à Calais ? Sur cette lancée futuriste conceptualisée au sein du Livre Blanc "Dunkerque 2000", l'administration portuaire acheta quelques 5000 hectares de la bande littorale à l'ouest de l'agglomération et promit des milliers d'emplois. Des dizaines d'agriculteurs furent expropriés, tout en conservant à titre très précaire l'autorisation de les cultiver. Sage précaution puisque 50 ans plus tard, le parc industriel s'est accru d'entreprises n'ayant pas toujours vocation portuaire, d'un circuit de motards, de quelques flaques pour la chasse à la hutte et de fermiers qui cultivent... C'est assez dire que si le port s'est doté d'un patrimoine enviable, les ambitions d'origine se sont trouvées radicalement infirmées.

En sera-t-il de même ces temps-ci ? Les chiffres annoncés : 2 kilomètres de bassin, 2,5 millions de conteneurs contre actuellement 340.000 péniblement amassés, 16.000 emplois créés d'ici 2035, laissent nombre d'observateurs sceptiques.

"RENTABILITÉ DU PROJET"

Projet de 700 Md'€ financé à 80% par l'emprunt ! Au bout de combien d'années le retour sur investissement se fera et restera-t-il un budget correct pour l'entretien "courant" des infrastructures portuaires existantes ?

Les chiffres proposés en terme de création d'emplois (8 000 sur le Dunkerquois ?) apparaissent largement fantaisistes, ainsi que le planning, c'est maintenant que l'on a besoin d'emplois et non pas dans vingt ans !... Pour les travaux quel sera l'impact sur les entreprises et les emplois locaux et assisterons-nous au même scénario que pour les travaux du terminal méthanier (Cf l'émission de France 2 "Cash Investigation") ?

La diversification des activités dans un projet de ce type ne



L'ADELFA comprend les ambitions du port et n'entend pas s'opposer de front au projet. Toutefois elle demande que raisonnablement les chiffres, revus à la baisse, s'inscrivent dans la logique du souhaitable et du possible pour éviter les désillusions de demain.

On crée une demande, mais y a-t-il vraiment un besoin ? Ne reproduisons pas l'épisode du terminal méthanier et ses quelque 6 méthaniers reçus depuis son ouverture et sa mise en vente par EDF ! Il est important que les activités développées sur les terrains portuaires soient en relation avec les activités portuaires : actuellement il est dit que le Port fait plus de profit en louant ses terrains pour des activités industrielles que par les droits de Port perçus...

Attention aux effets pervers de la "massification", il ne faut pas développer que des activités monofonctionnelles : comme aujourd'hui, ces fameuses "boîtes" arriveront pleines de produits manufacturés à l'étranger et repartiront vides de notre propre production plus du tout concurrentielle...

pourra qu'amener une sécurité pour les emplois créés et pour les retours financiers. Avec les terrains existants et les sommes engagées on peut créer des emplois réellement durables et même subventionnés, par exemple on peut rêver à l'installation sur les trois mille hectares de réserve foncière de 1000 maraîchers bio (3 hect. par installation), qui produiraient des fruits et légumes pour cinquante mille foyers par an (soit cinquante foyer/an/installation) et pourraient même être entièrement pris en charge au niveau des salaires pendant 25 ans avec ces fameux 700 M d'€ !

Voilà un projet qui ferait parler de Dunkerque intelligemment !

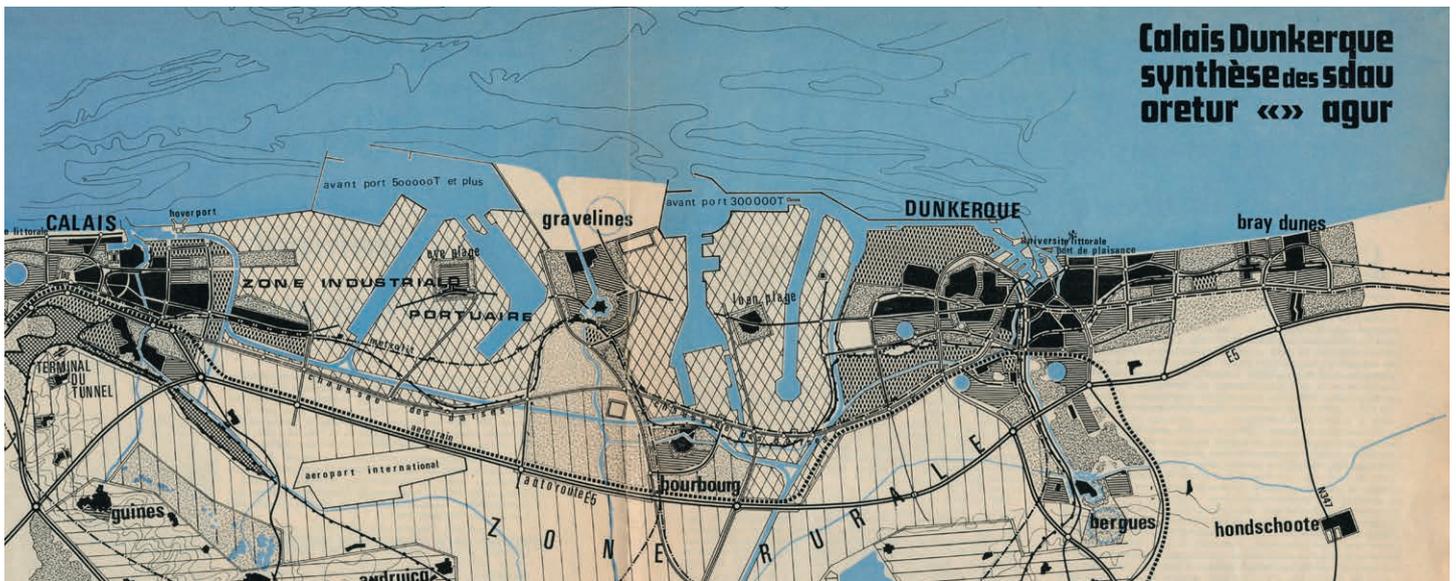
RELATION ENTRE LES DIFFÉRENTS PARTENAIRES

Pour que ce projet fonctionne il faut en amont et en aval que l'ensemble des infrastructures nécessaires à son développement soit opérationnel:

- Un réseau routier et autoroutier en capacité de recevoir les nouveaux flux importants créés par ce projet sans oublier les incidences créées aussi par le projet Calais 2015 et le Brexit... et se libérant des risques induits par le transport de matières dangereuses !

- Un maillage réel avec le ferroviaire pour engager des échanges par le ferroutage
- Une réelle connexion avec le réseau fluvial européen...

Est-ce que tous les partenaires économiques de la Région se mobilisent autour de ce projet et des opportunités qu'il peut créer pour y développer diverses nouvelles activités?



ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

Les populations vivant actuellement en périphérie de toutes les installations industrialo-portuaires existantes souffrent physiquement et psychologiquement de cet environnement: les nouveaux trafics créés vont provoquer des nuisances en termes de poussières, de gaz polluants, de bruit...

Au moment où l'État et les collectivités cherchent à réduire les émissions de pollution atmosphérique, via les Plans de Protection de l'Atmosphère par exemple, nous nous inquiétons pour les populations riveraines du futur bassin portuaire et surtout de ses zones logistiques associées. En effet, les habitants de Loon-Plage seraient sévèrement impactés par les rejets des méga porte-conteneurs entrant et sortant du port ouest, très émetteurs de polluants (SO₂, NO₂ et surtout poussières fines comme les PM 10 ou les PM 2,5 responsables de nombreuses affections et de 60 000 morts par an en Europe) ; plus encore le trafic routier généré par l'accroissement du nombre de conteneurs qu'il faudra évacuer vers l'hinterland sera source de pollution

via les gaz d'échappement des camions roulant le plus souvent au gasoil très émetteur de particules fines.

Évoquant l'accroissement des transports routiers sur la zone portuaire, le président de la CPDP, Jacques Archimbaud, confiait au journal Le phare du 13 septembre dernier : "c'est un camion toutes les 30 secondes qui va sortir du port de Dunkerque". En effet, même si le GPMD avance le fait qu'il souhaite faire passer la part du transport routier de 80 à 49 % d'ici 2035, comme le nombre de conteneurs va être multiplié par 7 passant de 300 000 en 2013 à 2,5 millions en 2035, en volume le trafic routier va s'accroître considérablement. Notre réseau autoroutier est-il calibré pour cela alors que l'on sait qu'il est déjà saturé par les poids lourds sur l'A 16 ou l'A 25.

Les immenses zones logistiques qui ceintureront Loon-Plage connaîtront un trafic routier considérable qui non seulement détériorera la qualité de l'air – déjà altérée par les multiples émissions industrielles du secteur – mais qui augmentera également significativement les nuisances sonores autour de Loon-Plage, notamment la nuit quand le trafic routier et

ferroviaire sera à son paroxysme pour favoriser la fluidité des réseaux saturés le jour. Les émergences sonores risquent d'être importantes, ce qui altérera à n'en pas douter la qualité de vie et la santé des habitants. Notons qu'à ce jour, nous ne disposons d'aucune étude sérieuse permettant de jauger toute l'ampleur de ces nuisances.

Il faut aussi considérer la pollution lumineuse. En effet, comme les zones de manutention portuaires se rapprochent des zones urbaines, l'éclairage forcément accru à cet endroit, gênera les populations avoisinantes dans le secteur de Loon-Plage. Cet éclairage nocturne gênera également toute la faune locale, notamment les oiseaux qui nichent à proximité. La faune et la flore qui se sont développées dans le port actuel devront être recensées et des sites compensatoires mis en œuvre.

Quelles seront les incidences du creusement du bassin quant à la nappe phréatique et à la salinité des sols ?

Le projet Atlantique : un bras de mer s'enfonçant dans les terres, confronté à l'élévation du niveau des océans et au risque accru de submersion marine.

Contrairement aux aménagements portuaires précédents qui se situaient soit sur des terrains portuaires gagnés en partie sur la mer, soit à proximité du rivage, cette fois-ci l'on pénètre dans le polder qui depuis le XII^{ème} siècle a été drainé et surtout endigué ; si le drainage relevant des sections des waterings est bien structuré de même que les ouvrages à la mer désormais sous compétence GEMAPI, nous ne disposons d'aucune information quant à l'état des digues historiques censées nous protéger des intrusions marines en l'absence de massifs dunaires.

Les nouveaux quais et plate-forme logistiques envisagés seront au même niveau que le terminal méthanier soit (+ 10,00 CM Cote marine Gravelines) bien en dessous de la Digue du Break (+ 12,60 CM) ; avec des hypothèses très récentes, ô combien peu rassurantes quant aux effets liés au changement climatique, on est en droit de se poser la question du choix d'un tel niveau vis-à-vis d'un enjeu prioritaire pour le territoire de la Flandre maritime.

La maîtrise de la salinité est également un enjeu pour le



Delta de l'Aa qui va être confronté indépendamment des travaux à une remontée du biseau salé (interface "eau salée - eau douce"), remontée qui sera encore plus significative avec le déficit pluviométrique annoncé à terme ; le risque de salinisation lors des travaux portuaires des eaux destinées à l'irrigation des cultures pourrait s'il est mal géré accentuer le phénomène.

Les opérations de dragages du bassin comportant des strates de sables limoneux voire de limon gris aux environs de - 14 CM risquent de générer une forte turbidité des eaux de l'avant-port Ouest préjudiciable aux activités aquacoles (activités qui ont déjà été impactées lors du dragage du cercle d'évitage).

Les lieux d'immersion actuels en mer du Nord très proches de la côte, des frayères et nourriceries de soles vont être de plus en plus sollicités (de 4 Mm3 on est passé à 6,5 Mm3 avec le terminal méthanier) et combien de Mm3 en plus avec le projet CAP 2020 (travaux neufs de creusement et travaux d'entretien liés au phénomène de décantation / sédimentation).

N'oublions pas que ce projet viendra encore s'ajouter aux différents sites à risques technologiques importants, proches et qui mettent déjà en péril la population des communes périphériques (centrale nucléaire, terminal méthanier, Versalis...)

EN CONCLUSION, PENSONS À "NOS ENFANTS" !

Les habitants du Dunkerquois ne veulent plus subir ces grands projets aux chiffres invérifiables mais souhaitent retrouver la voie de la raison pour leur environnement...

Laissons aux générations futures autre chose que des zones industrialo-portuaires, des friches industrielles, des

terrains pollués, un air irrespirable... Elles auront autant que nous besoin de vivre, de travailler dans des sites à échelle humaine et libres de toute pollution et de profiter de notre beau littoral dunaire...