



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



**Les Amis  
de la Terre**

Nos sociétés contemporaines sont confrontées à des enjeux sans précédent. Le changement climatique, la rareté des ressources, la pollution de l'air et la surexploitation de la planète nous conduisent vers un avenir où l'habitabilité de la Terre elle-même est menacée. Vis-à-vis de ce que la planète peut nous fournir, nous vivons à crédit et chaque année nous créons une dette écologique que nous n'arrivons plus à honorer. Le projet d'extension des bassins portuaires, CAP 2020, s'inscrit dans le mouvement de la mondialisation effrénée, où la massification des transports participe à créer des inégalités sociales et environnementales partout à travers le monde. Cette nouvelle infrastructure portuaire est un outil de la mondialisation et du "consommer toujours plus et mal". C'est pourquoi autant à l'échelle globale qu'à l'échelle locale, nous jugeons que ce projet est démesuré et qu'il engendrera de nombreuses nuisances pour l'homme et son environnement.

#### **Les Amis de la Terre**

Maison de l'Environnement  
106, avenue du Casino  
59240 Dunkerque

## CAHIER D'ACTEUR LES AMIS DE LA TERRE - DUNKERQUE

### Présentation

Le groupe local des Amis de la Terre est rattaché à la fédération Les Amis de la Terre – France, elle-même membre du réseau Friends of the Earth international présent dans 77 pays et rassemblant deux millions de membres sur les cinq continents. C'est une association de protection de l'homme et de l'environnement fondée localement en 1973 et qui s'attache à défendre la qualité de l'environnement sur le littoral dunkerquois, à lutter contre toute forme de pollution et à militer pour sortir des énergies fossiles qui participent au dérèglement climatique.

### LES PÉRIPÉTIES DU QUAI DE FLANDRE

Même si nous refusons le projet CAP 2020, le port va tout de même accroître ses capacités d'accueil des plus grands porte-conteneurs. En effet, le GPMD a reçu très récemment l'autorisation préfectorale pour étendre le quai de Flandre et recevoir deux fois plus de supers porte-conteneurs qu'aujourd'hui, de quoi réceptionner jusqu'à 900 000 EVP/an. Le port, qui a déjà la capacité de recevoir des porte-conteneurs de plus de 18 mètres de tirant d'eau, n'en reçoit pourtant qu'un seul par semaine alors que les projections présentées il y a quelques années étaient nettement supérieures. Ne faut-il pas s'interroger sur les causes profondes d'une non optimisation des équipements existants ?

Par ailleurs, le quai de Flandre connaît quelques problèmes de structure. Après avoir reçu une première autorisation préfectorale pour une extension de 350 mètres de quai en 2016, le GPMD a été contraint de renouveler sa demande en 2017 pour un second prolongement de 300 mètres supplémentaires suite à la découverte de "désordres" dans la tenue du quai de Flandre, précisément sur la portion de quai dénommée SOGEA. L'instabilité de cette portion de quai amène le GPMD à ne plus pouvoir accueillir de grands navires à cet endroit, et à ne plus pouvoir draguer au pied dudit quai pour ne pas le fragiliser davantage. Dès lors, comment niveler correctement l'ensemble du fond du bassin de l'Atlantique lors des dragages d'entretien ? Cette portion de quai fragilisée sera-t-elle par ailleurs restaurée et à quelle échéance ?



## LA MULTIMODALITÉ EN QUESTION

Dans son dossier de présentation, le maître d'ouvrage met en avant différents modes de transport qui lui permettront d'évacuer les conteneurs entrant au port vers son hinterland. Si la voie d'eau et le rail sont présentées comme des réponses écologiques au tout camion, force est de constater que la configuration du projet ne permettra pas de favoriser au mieux le report multimodal. En effet, si l'on étudie le schéma de la voie d'eau dans le projet CAP 2020, on se rend compte qu'il n'existe pas de liaison directe entre le bassin de l'Atlantique qui semble être l'option prédominante et le canal à grand gabarit. Pour évacuer les conteneurs sur des barges fluviales, il faut faire un cheminement un peu compliqué, à savoir emprunter le canal des dunes et passer deux écluses, ce qui ne semble pas assurer une grande fluidité pour évacuer en masse les conteneurs EVP. Enfin la liaison fluviale vers le bassin parisien est toujours suspendue à la concrétisation du

canal Seine-Nord dont aujourd'hui on ne sait pas s'il se fera. Pour ce qui est du rail, le maître d'ouvrage prétend que Dunkerque constitue la première plateforme de fret ferroviaire de France. Si cela fait figure de réalité historique, force est de constater qu'aujourd'hui le réseau ferré n'est pas en mesure de répondre aux attentes d'un report modal efficace vers le rail. On peut légitimement craindre que le réseau utilisé par le fret ferroviaire n'ait pas été suffisamment entretenu ces dernières années. Par exemple, pas plus tard qu'à la fin 2016, c'est un coup de rabot qui a été donné dans les effectifs de la gare de triage de Somain avec la suppression de 20 postes. Le développement du fret ferroviaire a tendance à avoir été oublié, au profit de la route et du tout camion. Certains nœuds ferroviaires à Hazebrouck ou Lille sont déjà congestionnés, car impactés également par le fret passager qui va croissant à juste raison.

## LE GAZ N'EST PAS UNE ÉNERGIE PROPRE !

Nous ne pouvons plus mener de projet de développement sans tenir compte de l'impératif du changement climatique en maîtrisant nos émissions de gaz à effet de serre. Le port de Dunkerque est lui-même actuellement victime de ce changement climatique et de la recrudescence des ouragans qui sont de plus en plus dévastateurs. Effectivement,

les ouragans récents qui ont ravagé les Antilles ont détruit les plantations de bananes en Guadeloupe et Martinique, réduisant à néant pour plus d'un an ces importations dans le premier port bananier de France qu'est Dunkerque. Cela nous montre une fois de plus combien il est capital de sortir des énergies fossiles !

Or le GPMD présente le GNL comme une énergie propre, apte à faire fonctionner les navires de manière plus écologique, voire à servir de carburant pour les camions des décennies prochaines, et défend son projet de station d'avitaillement des navires appuyée sur le terminal méthane de Loon-Plage. Pourtant, à bien y regarder, le gaz méthane n'est pas si écologique que cela. Si l'on considère l'ensemble du cycle du GNL, de l'extraction à la consommation finale, en passant par la liquéfaction, le transport par méthane et la regazéification, il faut savoir que les fuites de méthane sont fréquentes tout au long de la chaîne. Or le méthane est un gaz au pouvoir réchauffant, vis-à-vis du climat, beaucoup plus élevé que le CO<sub>2</sub>. Selon la période

retenue, 100 ans ou bien 20 ans, le méthane est 34 fois ou bien 86 fois plus nocif que le CO<sub>2</sub> car son impact est bien plus fort dans les premières années qui suivent son émission (rapport du GIEC 2013). Des chercheurs ont établi que si le taux de fuite à l'atmosphère du méthane dépasse les 3,5 à 5 % tout au long de son cycle, alors le gaz méthane (GNL) a autant d'impact sur le climat que le charbon.

Faire passer le GNL comme une énergie propre ou une solution à la crise climatique est soit liée à une méconnaissance de l'ensemble de son mode de production, soit à une manipulation des esprits.

## TOUJOURS PLUS DE POLLUTION

Le transport routier qu'induit l'accroissement du volume d'EVP entrant et sortant du port va générer davantage d'émissions de particules fines, responsables de plus de 48 000 décès prématurés par an dans tout le pays. Dans un arrêt rendu le 12 juillet 2017, le Conseil d'État fait droit à la requête des Amis de la Terre – France et enjoint le gouvernement à prendre des mesures relatives à la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire, en particulier en matière de concentrations excessives de particules fines et de dioxyde d'azote, et ce, dans les plus brefs délais. Il s'agit là de faire respecter les directives européennes qui vont dans le sens de réductions drastiques des émissions de particules fines. L'État a donc été reconnu coupable de ne pas assez agir pour réduire les émissions de pollution atmosphérique. C'est pourquoi nous nous étonnons que le GPMD, établissement portuaire sous tutelle de l'État, développe aujourd'hui un projet comme CAP 2020 qui exposera encore davantage les populations riveraines du futur bassin portuaire et de ses zones logistiques. Les Loonais notamment subiront les rejets des gigantesques porte-conteneurs évoluant dans le port ouest, navires qui demeurent très émetteurs de dioxyde de soufre, d'oxyde



d'azote et surtout de PM<sub>10</sub> et de PM<sub>2,5</sub>. Ils seront également exposés au trafic incessant des poids lourds, fortement émetteurs de particules fines.

## MENACE SUR LA BIODIVERSITÉ

Creuser de nouveaux bassins, draguer des vases et sédiments, construire de nouvelles infrastructures portuaires n'est pas anodin vis-à-vis de la faune maritime. Il suffit de se référer aux avis délibérés de l'Autorité environnementale qui ont été rendus dans le dossier de demande

d'extension de l'actuel quai de Flandre pour comprendre que les impacts environnementaux peuvent être conséquents, surtout à proximité d'une zone Natura 2000 en mer actuellement en projet et dénommée "Bancs des Flandres".

Nous assisterons encore à la destruction de zones humides et de milieux naturels favorables aux oiseaux. La zone industrialo-portuaire constitue pour l'avifaune marine une aire de transit, de repos et d'alimentation notamment en période hivernale, situé sur un couloir de migration de premier ordre. De plus, il faut prendre en compte la présence de colonies de mammifères marins (phoques veaux-marins et phoques gris vulnérables ou en danger d'extinction bénéficiant d'un statut de protection aux échelles nationales, communautaires et internatio-

nales). Les études récentes sur les mammifères marins réalisées dans le cadre de l'élaboration du DOCOB "Bancs des Flandres" indiquent que les observations sont de plus en plus fréquentes au niveau du port Ouest, avec notamment des reposoirs présents sur la plage dite de l'Institut Pasteur et de la digue du Ruytingen.

Enfin, on connaît assez mal, du fait d'un manque d'étude, la faune benthique et les impacts d'un tel projet sur la chaîne alimentaire en mer.

## EFFICIENCE DES MESURES COMPENSATOIRES

Avec les différents projets industriels menés sur le port ces dernières années, il a fallu respecter la réglementation et compenser les espaces naturels détruits. Les mesures compensatoires liées à l'établissement du terminal méthanier en sont une flagrante illustration. Or l'ampleur des mesures compensatoires à déployer sur la zone industrialo-portuaire, pour chaque nouveau projet, finit par poser problème. Même l'autorité environnementale le souligne, les mesures compensatoires sont confrontées à un problème d'éparpillement, à un manque de complémentarité et de synergie entre elles, et ne sont pas menées selon un schéma suffisamment anticipé. On peut s'interroger sur l'atteinte des objectifs et résultats de ces mesures compensatoires. A titre d'exemple, est-ce que les sternes naines sont revenues nicher à proximité du terminal méthanier après que l'on ait tenté de recréer leur habitat sur site ? Il semble que non.

Dans les deux options Baltique et Atlantique, ce sont des centaines d'hectares de terres qui vont, soit disparaître sous les eaux, soit laisser place à une artificialisation extrême pour réaliser des plateformes logistiques.

Ces terrains sont singuliers et ne sont pas de simples supports à une agriculture industrielle, chimique et intensive, ainsi qu'à des activités qui ont profondément dégradé les fonctionnalités physiques et écologiques des milieux

## CONCLUSION

Pour nous, Amis de la Terre, le projet CAP 2020 nous vient d'un autre âge, quand on croyait pouvoir encore vivre dans un monde de croissance sans limites, quand on n'avait pas encore conscience du mur face auquel l'humanité allait être confrontée du fait des dérèglements climatiques et de ses conséquences sur la survie même de l'espèce humaine.



naturels. Il y a là des potentialités écologiques énormes pourvu qu'on laisse s'exprimer la nature. Une gestion simple et écologique permettrait de retrouver rapidement des habitats naturels remarquables. N'oublions pas qu'il y a quelques années encore, ces espaces étaient composés de dunes, marais arrière-littoraux et habitats à très haute valeur écologique. Malheureusement la démarche réglementaire "éviter, réduire, compenser" ne s'attache qu'à l'existant et oublie les potentialités, habitats et espèces qui ont pu s'exprimer autrefois. Comment compenser 1000 hectares de terres à haut potentiel écologique qui vont disparaître ?

Aujourd'hui ce n'est plus une hypothétique catastrophe qui s'annonce, nous sommes déjà entrés dans une ère pleine d'incertitudes. Aussi nous devons revoir partout sur la planète nos ambitions de croissance dont le projet CAP 2020 n'est malheureusement qu'une illustration de plus.