



Focus groupe

Acteurs de la protection environnementale

co-organisé avec la maison de l'environnement

Mardi 24 octobre 2017

30 personnes actrices de la protection de l'environnement présentes

Introduction

Introduisant la rencontre, le président de la maison de l'environnement, Eric Stroobandt, a évoqué le débat public. Il a rappelé le déroulé de la procédure des focus groupes et des réunions publiques, ainsi que l'utilité du débat public faisant participer les citoyens aux choix stratégiques et politiques qui engagent tout un territoire. La démarche de la CPDP se veut la plus large possible, par ses modalités, et vise à permettre l'expression du maximum de questionnements et d'avis. Il remercie les membres de la CPDP de la qualité du débat mené à ce jour.

Après avoir remercié **Eric Stroobandt** pour la co-organisation de ce focus groupe et les représentants du GPMD de leur assiduité dans le débat, **Jérôme Laurent** passe la parole à **Marie-Claire Eustache** pour la présentation du débat.

Erwan Lebris, directeur de l'aménagement au Grand Port Maritime de Dunkerque, et **Stéphane Boyaval**, Responsable Etudes Techniques et Travaux ont présenté le projet du port.

Puis la parole a été donnée à la salle pour recueillir ses interrogations, remarques et contributions.

Jérôme Laurent a ciblé les enjeux qui ont été dégagés lors de la phase préparatoire en lien avec les centres d'intérêts des acteurs présents : impacts environnementaux, report modal, camions, submersion marine, bruits, lumières, poussières, etc.

Un militant des amis de la terre, **Michel Burnotte**, trouve que la prise de parole du GPMD est longue. Il s'est dit d'abord séduit par le projet CAP2020 mais s'interroge... Tous les réseaux routiers sont saturés, les conteneurs ne sauront ni sortir, ni entrer dans le port. Puis, soulève d'autres interrogations : concurrencer les ports du Benelux par de lourds investissements du GPMD ? Est-ce possible en baissant les taxes portuaires ? Si le bassin est étendu, le dragage coûtera encore plus cher pour le port. La question la plus fondamentale selon lui est qu'il n'y a pas un seul chiffre sur la submersion marine : " on ne sait pas si on doit faire ce projet à Dunkerque, à Bergues ou à Cassel " selon le niveau de montée des eaux. Il soulève la question importante en termes d'environnement sur la stabilité du trait de côte et le renforcement de celui-ci par les sédiments de dragage.

Eric Stroobandt mentionne un petit livre blanc qui prévoyait un doublement de l'A16 (années 80). Sur l'augmentation du trafic, il imagine mal 4 fois plus de camions sur l'A16. L'épisode des portiques est évoqué qui soulève la question du lien politique avec la transmodalité. Il pense que c'est d'abord une question de fond : 4 fois plus de conteneurs, cela sous entendrait que le fret devrait augmenter 4 fois son flux selon lui. Il entame une comparaison avec les barges hollandaises. Puis il argue le fait que « ces choix ne seraient ni locaux, ni d'agglomération, ni régionaux : ce seraient des choix nationaux. On doit travailler sur des systèmes. C'est ce point qui cristallise les doutes ».

Xavier Vilain (amis de la terre, groupe environnement santé Flandre) demande si l'autorité environnementale donne des recommandations sur l'extension du quai de Flandres qui font le lien avec le projet, et quelle serait la mise en cohérence du SCOT ?

Il demande aussi pourquoi les questions posées sur internet n'ont pas de réponse : Marie-Claire Eustache intervient pour expliquer le fonctionnement lourd et complexe du système de questions-réponses. Xavier Vilain estime que, dans ces conditions, le débat est trop court, et qu'il aurait fallu qu'il soit plus long.

Evelyne Lelieur (amis de la terre, groupe environnement santé Flandre) « Tout se regroupe dans les maillons des chaînes. Le GPMD est un maillon et doit se coordonner avec les autres maillons du transport. Avez-vous serré des liens assez solides notamment administratifs, pour assurer votre projet. Vos liens de partenariat sont-ils très structurés et stables ? Est-ce que vous êtes sûr de vous asseoir sur un système maillé solidaire? Gros problèmes à venir surtout si l'Etat ne vous suit pas et préfère le Havre ou Marseille. En effet, votre projet présente plein d'atouts mais nous avons l'impression que vous êtes seuls.»

Réponses de **Erwan Lebris** Le dragage est réalisé par le GPMD mais il fait l'objet de subventions d'Etat en fonction des nécessités; ces subventions couvrent une partie importante des opérations qui ne sont que partiellement à la charge du GPMD. **Frédéric Caron** renchérit : « ça fait très longtemps qu'on le fait. »

Partenaires co-financeurs (Etat, département, région, cud...) ont déjà été rencontrés. L'Europe s'est déjà engagée : vérification du cadre de financement, le projet se trouve à l'intersection de deux cadres et donc a de grandes chances. Xavier Bertrand a aussi annoncé que la Région financerait.

Selon Erwan Lebris, les connexions sont calées avec Voies Navigables de France, et les vérifications sont faites pour l'adaptabilité : il resterait 40% de marge. Il y a également des possibilités de fret ferroviaire supplémentaire du côté de SNCF Réseau.

Jérôme Laurent explique que Voies Navigables de France dit qu'il n'y a pas de problème de saturation mais de fiabilité. S'agissant de l'Avis de l'Autorité Environnementale sur l'extension du quai de Flandre, Erwan Lebris précise qu'un avis de cette autorité mentionnant le projet Cap2020 a effectivement été donné avant la dernière enquête publique qui s'est déroulée cet été sur l'extension actuelle du Port ouest. Un mémoire en réponse du Port a également été produit. L'Autorité environnementale considèrerait que le projet d'extension du quai de Flandre et celui de CAP2020 étaient deux projets distincts au sens du code de l'environnement.

Dans la mesure où cet avis mentionnait également les possibles effets de Cap2020 sur la pérennité des mesures compensatoires envisagées pour l'extension du quai de Flandre voire d'autres projets antérieurs, Jérôme Laurent indique qu'il serait souhaitable de mettre sur le site du débat le mémoire en réponse du GPMD en complément de l'avis de l'autorité environnementale qui y figure déjà. Le port a accepté, sous réserve de la possibilité juridique de le faire.

Damien Dekeister de l'ADAV (Association Droit Au Vélo) réagit : comment vous assurez les modifications de comportements ?

Erwan Lebris : « C'est l'économie qui décide : celui qui va le plus vite pour le coût le plus faible »

Stéphane Boyaval : « Il va falloir des politiques publiques »

Erwan Lebris précise qu'ils se sont appuyés sur des modélisations prenant en compte les projections plus pessimistes.

SCOT : révision en 2012 qui a entériné le positionnement du Port : c'est l'Etat, et non les communes, qui décide du zonage UID Urbanisation industrielle.

Le chemin actuel qui est pris, c'est le zonage unique qui laisse au port le loisir d'aménager en fonction des lois qui régissent le reste.

Une enquête publique, dont l'arrêté préfectoral a été signé vendredi 20 octobre 2017, dit que tout est conforme et acceptable.

Evelyne Lelieur cite ses sources (le rapport des sénateurs de 2015), pour appuyer ses dires sur le progrès à faire sur les liens à nouer. **Erwan Lebris** explique que depuis 2015, le rapport a permis de réveiller les consciences et ils se sont mis autour d'une table pour améliorer cela. Ils travaillent aujourd'hui ensemble, et la naissance de Nordlink en est un exemple l'illustrant. Nombre de recommandations de ce rapport ont été suivies. Autre exemple démontrant la volonté d'échange d'informations : le Cargo Community System devient public à tous les clients (chargeurs).

Le Président de l'Association naturaliste **Goeland** se dit favorable au scénario atlantique plutôt que Baltique mais n'ignore pas ses impacts et se demande quelles sont les compensations précises envisagées. Il interroge aussi sur la capacité du GPMD à écouter les associations naturalistes locales et à assurer le suivi même des compensations.

Pascal Grégoire (service environnement du GPMD) : Avec un outil visuel de plan de gestion des espaces naturels, le volet biodiversité « faune flore habitat » est réalisé régulièrement. Le GPMD est conscient qu'il faut du temps pour les préserver, avec le schéma directeur du patrimoine naturel.

La gestion du trait de côte a une incidence positive sur la biodiversité, grâce aux trames vertes et bleues. Compte-tenu de l'impact, le GPMD mène une démarche supplémentaire aux compensations, et organise un développement de corridors de façon spontanée. Il s'agit d'un exercice complexe qui nécessite énormément d'études et de données.

Erwan Lebris : nous ne sommes pas actuellement en mesure de diligenter ces études.

Pascal Grégoire : au travers des deux scénarios, il y a une analyse à faire pour estimer le volet biodiversité. Tout cela va être mis en chiffres.

Jérôme Laurent reformule et demande au GPMD d'expliquer la nature et la forme des relations envisagées avec les associations locales.

Pascal Grégoire : des conventions sont et seront passées avec les associations en toute transparence.

Un militant intervient « on ne peut plus aller voir sur place près de la centrale », le GPMD répond qu'il s'agit des normes ISPS (sécurité)

Michel Mariette de l'association Adèle soulève la question du maintien des poches d'eau douces (wateringues) autour des bassins ?

Stéphane Boyaval : à l'échelle de la culture, pour l'instant il n'y a pas de biseau salé. Rehausser le bassin a un impact sur les nappes. Tamponnement ? A approfondir avec les wateringues.

Demande de compensation ?

Jean Sename (Adelfa) : le problème de la submersion est-il vraiment pris en compte ? Il a déjà fallu assécher. Le changement climatique se vérifie.

Nicolas Fournier (Adelfa) : On travaille sur des hypothèses basses mais personne n'a de visibilité réelle. Le GIEC estimerait plutôt une montée à plus d'1 m à l'horizon 2100. « Ca va pas suffire », ce rehaussement à 9,50 m.

Stéphane Boyaval : nous sommes repartis sur des études pour le terminal méthanier. On arrivait à un « plus 10 »

Nicolas Fournier : nous oublions qu'on est dans un polder...

Paulo-Serge Lopes (Virage Énergie) interroge sur les contenus des conteneurs : « De la réponse à cette question dépend de ce qu'on veut voir arriver chez nous ou pas. Quels types de contenus comptez-vous recevoir ? »

Erwan Lebris explique qu'actuellement, ce sont principalement des biens de consommation courante. Les produits chimiques sont de l'ordre de moins de 1%.

En détail : les produits chimiques sont divisés en 8 familles de produits différents (inflammables, toxiques, etc.) et sont au total comptabilisées à moins de 1% des produits transitant par le Port de Dunkerque.

Une voix demande « Et ça fait combien de tonnes ? ». Réponse : 200 000 tonnes.

Un monsieur interroge sur l'évaluation de la qualité de l'air, ainsi que sur la présence de champs éoliens sur la zone et donc de l'interférence avec le développement du trafic conteneurs. Il se pose la question des règles de sécurité de la circulation de ces grands navires.

Erwan Lebris répond que sur l'air, globalement sur l'échelle régionale Hauts-de-France, le projet est favorable en impact d'effet de serre.

Particules fines : cette étude se fera après le Débat Public si la décision est prise de poursuivre. Etude onéreuse, mais le GPMD fait des efforts énormes avec les stations d'avitaillement GNL. Ce carburant permet de diminuer, en attendant un mode de propulsion écologique. L'électricité apportée fait arrêter les moteurs pendant le temps passé à quai.

Une dame exprime son impression sur le fait que "dans nos sociétés, on a déjà tout, trop. De quoi sont remplis ces conteneurs ? Pour nourrir une industrie locale, on comprendrait." La notion d'économie circulaire est mise en avant. "Vous faites votre travail ; développer le port."

« Un vrai travail serait d'éviter de croiser de la marchandise identique. Notre style de vie est biaisé ainsi. Restreindre le trafic, ce serait le bonheur. Il existe d'autres formules pour développer l'emploi. »

Une dame : « je comprends bien que ce n'est pas le boulot du GPMD, mais vous, CNDP, vous êtes en mesure de faire remonter tout ça à l'état ? »

Echanges sur le flux qui génère de la richesse. Exemple est donné de l'autoroute : le massif central s'est vidé par la création des voies de chemin de fer.

Pendant une militante illustre ces propos par le contre exemple du Port d'Antifer.

Erwan Lebris développe l'augmentation des richesses portuaires qui influe sur le développement des collectivités/entreprises/personnes

Laurent Faucon (EELV) : « peut-on être exigeants sur le coût du projet ? Je suis très soucieux de l'argent public. Toujours consommer plus au détriment de la relocalisation et d'autres investissements plus écologiques et locaux ? Je n'aimerais pas de prise d'otage : si on dépense cet argent pour rendre fonctionnel ce projet, serait-ce au détriment d'autres choses ? »

Une dame pose question sur type d'emploi, et types d'emplois parallèles ? (sa fille travaille en logistique au Havre)

Erwan Lebris renvoie à la page 82 du Dossier du Maître d'Ouvrage

Martine Minne (ATTAC) : « Et si les bateaux ne s'arrêtent pas ici (d'ailleurs, j'en veux pas), qu'est-ce que vous allez faire ? Les lobbyistes, ça n'existe pas chez vous ? » On pourrait très bien créer des emplois ici !

Erwan Lebris : « le lancement du projet est conditionné par l'atteinte de 600 000 conteneurs, puis un contrat avec une entreprise qui exploitera le terminal »

Marie-Claire Eustache rappelle la tenue prochaine du séminaire emploi formation

Nicolas Fournier : le bruit : les impacts autour de loon-plage vont être phénoménaux. Surtout la nuit !

Erwan Lebris : les études fines sur le bruit ne sont pas encore réalisées, mais vous avez raison, et nous avons engagé des études préalables pour apporter des éléments tangibles avant les études d'impacts.