

Grands projets et croissance à tout crin

Le Dunkerquois est décidément une terre de grands projets. Le grand débat sur l'extension des bassins portuaires CAP 2020 qui vient de s'ouvrir nous prouve une fois de plus que l'on voit grand pour notre littoral. Après la concrétisation du terminal méthanier, après Calais 2015, c'est au tour du Grand Port Maritime de Dunkerque de se lancer corps et âme dans un projet faramineux digne de l'époque de la pleine croissance, c'est-à-dire datant d'avant le premier choc pétrolier de 1973, une époque où l'on pensait que nos ressources naturelles étaient sans limites, que la planète pouvait supporter la pression exercée par toutes les activités humaines et que quasiment personne ne parlait de gaz à effet de serre et de changements climatiques. En outre, en 2017, on ne trouve rien de mieux à faire pour revitaliser le territoire que d'accueillir une usine belge de traitement de déchets chlorés à Loon-Plage. Cette usine classée SEVESO seuil haut dénommée "Indachlor", si elle voit le jour, connaîtra-t-elle un développement aussi durable que les installations à risques qui l'ont précédée, à savoir Du Pont de Nemours puis Terris pour ne citer que des entreprises proches de ce nouveau site loonois.

Le développement du trafic conteneurs voulu par le port dans le cadre de son projet CAP 2020 ne vise qu'à accompagner et renforcer la mondialisation effrénée qui certes créera bien des emplois locaux (sûrement pas 16 000 comme annoncé par le maître d'ouvrage) mais qui en détruira beaucoup d'autres dans tout le pays! En effet les marchandises entrant par centaines de milliers de conteneurs dans nos ports – français comme belges d'ailleurs – entrent forcément en concurrence avec nos produits manufacturés, concurrence bien sûr déloyale puisque répondant à des normes sociales et environnementales bien plus basses que chez nous.



On croit que l'emploi se crée par le recours au grand projet: une ferme des 1 000 vaches ici, un réacteur EPR là-bas... mais bien souvent les créations d'emplois durables se nichent dans une foultitude de petits projets à taille humaine, que ce soit dans l'économie sociale et solidaire, dans l'agriculture paysanne ou bien encore dans la transition énergétique et la rénovation thermique des logements. Mais dans un bassin d'emploi comme Dunkerque, qui a souvent reposé sur la grande industrie, il est difficile de faire admettre qu'une autre voie est possible.

Nicolas Fournier

■ 2 - CAP 2020 : le projet d'extension portuaire ■ 3 - La Bistade: la folie des grandeurs ■ 4 - Nucléaire à Gravelines : paroles, paroles... ■ 5 - La Poule aux œufs d'or ■ 7 - Perturbateurs endocriniens ■ 9 - Contre Indachlor ■ 10 - "Très cher voisin" ■ 12 - Repair Café : lutte contre le gaspi



CAP 2020 : Interrogations sur le projet d'extension portuaire



Notre territoire est encore une fois sous les feux de la rampe avec le projet d'extension portuaire dénommé CAP 2020. Il s'agit pour le port de Dunkerque d'étendre ses quais et de se donner la capacité d'accueillir à l'horizon 2030 pas moins de 2,5 millions de conteneurs (dits EVP pour "équivalents 20 pieds" correspondant à la taille conventionnelle des boîtes embarquées sur les gigantesques porte-conteneurs d'aujourd'hui). Comme ce projet est estimé à 689 millions d'euros pour l'option "prolongement du bassin Atlantique", voire 829 millions pour l'option "nouveau bassin Baltique", les autorités se doivent d'organiser un grand débat public afin de jauger de l'opportunité du projet. Ce débat public, animé par une commission particulière du débat public (CPDP) émanant de la CNDP, s'est ouvert le 28 septembre et s'achèvera le 22 décembre 2017.

L'objectif du port (GPMD) est de capter une partie du trafic maritime qui passe au large de nos côtes (seconde route maritime du monde) et qui profite davantage aux ports d'Anvers, de Rotterdam ou encore de Zeebrugge. Si aujourd'hui Dunkerque reçoit 400 000 conteneurs par an, quel impact cela va-t-il engen-

drer demain avec 2,5 millions d'EVP? De l'aveu même du président de la CPDP, M. Jacques Archimbaud, c'est un camion qui sortirait du port de Dunkerque toutes les 30 secondes en moyenne! Notre réseau routier (A16 et A25) va-t-il le supporter alors que l'on arrive déjà à une saturation du trafic poids-lourds dans notre agglomération et que nos routes sont déjà très accidentogènes (25% des accidents impliquent d'ailleurs des poids-lourds). Même si on tente déjà de nous rassurer en mettant en avant le report modal, c'est-à-dire le transport des conteneurs par voie fluviale ou ferroviaire, au final il faut bien s'attendre à un accroissement important du trafic routier sur le littoral. Et c'est encore une course effrénée pour une croissance économique débridée, où des marchandises, produites en Asie dans des conditions sociales et environnementales souvent discutables, nous arrivent par conteneurs et viennent concurrencer nos productions locales. On nous promet 16 000 emplois directs et indirects induits par cette hausse impressionnante de trafic, mais derrière ces conteneurs combien d'emplois détruits dans notre économie nationale?

Nous sommes dans une guerre économique nous explique la direction du GPMD. Il faut investir des centaines de millions d'euros nous dit-on! Sans être sûr qu'au final les navires viennent décharger à Dunkerque... Ce débat public en rappelle un autre: celui de l'implantation d'un terminal méthanier à Dunkerque, dont on nous avait promis mots et merveilles et qui aujourd'hui semble fonctionner au ralenti et fait figure de grand projet inutile et coûteux.

N. F.

