



Le point de vue du MNLE sur le projet

1. Utilité sociale des projets

1.1 - La loi de juillet 2005 sur l'orientation et la programmation de l'énergie (LOPE) retient l'objectif d'une division par 4 de la consommation d'énergies fossiles pour 2050. Les institutions européennes ont fixé l'objectif d'une production de 20% de l'électricité avec des énergies renouvelables. Elles fixent une réduction sensible des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) pour 2020. Des négociations mondiales se tiennent pour définir les suites du protocole de KYOTO.

1.2 - En l'état du dossier rien n'indique que les projets concourent à la réalisation de ces objectifs. La motivation de terminal méthanier de Dunkerque est de créer des moyens concurrents en interne de ceux déjà détenus par GDF et EDF. Ils sont donc une expression concrète de la privatisation de la production et de la distribution de l'énergie. Ils sont portés par des intérêts privés. Ils sont ajoutés au dispositif actuel de production et de distribution de l'énergie.

1.3 - Les projets sont donc inspirés par une approche doctrinaire de la mise en concurrence. Elle devrait avantager le consommateur. La réalité montre qu'il n'en est rien. Le foisonnement d'équipements est même un facteur potentiel de hausse.

1.4 - L'intérêt environnemental du gaz est à prendre en compte avec prudence. En théorie les émissions de gaz carbonique dues au gaz sont inférieures à celles du pétrole et du charbon. Mais il suffit, compte tenu de l'effet important du méthane sur l'effet de serre, de

faibles pertes sur l'ensemble de la filière de production et de transport du gaz dit naturel, pour que ces bénéfices théoriques soient perdus. En outre la consommation énergétique de la filière de GNL n'est pas explicitée. Les informations données dans le dossier sont incomplètes.

1.5 - L'impact de l'utilisation accrue du gaz dans la production électrique française est un facteur de détérioration des performances environnementales de ce secteur industriel. D'ailleurs les droits d'émissions de CO₂ par kWh électrique produit ont cru depuis 2000. L'intérêt du gaz pour la production électrique française est d'assurer une production de pointe avec la grande hydraulique. Il faudrait démontrer que cette fonction justifie la construction de terminaux méthaniers. Ce que ne fait pas le dossier des maîtres d'ouvrage.

1.6 - L'intérêt du gaz réside avant tout dans le chauffage des locaux. Mais l'objectif essentiel dans ce secteur est de diminuer les consommations par l'emploi d'énergies renouvelables et la promotion de l'isolation. On ne trouve pas là de justification de la construction de terminaux méthaniers.

1.7 - La justification essentielle du maître d'ouvrage est la sécurisation de l'approvisionnement en gaz. L'hypothèse mérite d'être discutée. C'est le seul argument recevable mais la justification n'est pas donnée dans le dossier.



1.8 - Et ce d'autant plus que les terminaux méthaniers sont des investissements de long terme. Ils entrent en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de GES. Les différentes industries privatisées ou en voie de privatisation cherchent à établir de nouvelles positions commerciales. L'intérêt général n'est que secondaire.

Conclusion : le dossier du maître d'ouvrage ne démontre en rien l'utilité sociale du projet de terminal méthanier. Il surfe sur les analyses. Il s'agit d'abord de stratégie commerciale. Pour

nous convaincre du contraire il serait nécessaire que les maîtres d'ouvrage répondent de manière détaillée aux questions suivantes :

- **quelle est l'évolution de la consommation du gaz dans le cadre de la division par 4 des émissions d'énergies fossiles ?**
- **quel est l'intérêt environnemental de la filière GNL ?**
- **quelle coopération les différents opérateurs peuvent-ils envisager ?**

La recherche de solutions alternatives à l'utilisation des énergies fossiles émettrice de gaz à effet de serre ne suffira pas à préserver notre planète, Il nous faut également remettre en causes notre façon de produire et de consommer de façon solidaire et écologiquement responsable...

2. Les risques industriels

2.1 - la concentration des installations dans des zones très industrialisées accroît les risques industriels.

Sur le territoire industriel et portuaire, nous déplorons l'absence d'une réflexion sur une gestion globale de la politique des risques tenant compte des activités et des effets connexes des installations industrielles classées et autres activités limitrophes dont les activités transports à risques au sens large comprenant la circulation et les infrastructures de transports de matières dangereuses souterraines.

L'impact environnemental d'une telle implantation sur l'industrie locale, à l'exemple des rejets d'eaux chaudes et du réchauffement du milieu naturel, sur le lieu de pompage des eaux de refroidissement des 6 réacteurs de la centrale Nucléaire de Gravelines ne seront pas sans conséquences sur cette activité connexe (augmentation de la température de la mer avec les risques liées à l'érosion côtière, au réchauffement climatique, les périodes de canicule, la prolifération d'algues...) ou la contribution à l'augmentation de la pollution atmosphérique créée par les navires (gaz, furannes, poussières...) dans une zone déjà particulièrement polluée.

La Commission Locale d'Information et de Concertation sur les Risques Technologiques vient seulement de se mettre en place. Les études de danger élaborées par les industries Seveso Seuil Haut ne sont pas toutes terminées. Douze installations Seveso doivent présenter à la CLIC leurs Plans de Prévention des Risques pour être validés avant de passer en enquête publique. Ce travail ne peut pas être bâclé compte tenu de l'importance des décisions et des moyens qui devront être mis en œuvre après la validation des PPRT par l'autorité Préfectorale. Les premiers PPRT ne verront donc pas le jour avant deux ans et cela ne sera pas sans conséquences sur la politique générale d'aménagement du territoire industriel, portuaire et urbain.

Conclusion : L'absence de Plan de Prévention des Risques Technologiques validé rend, de ce fait, la Zone Industrielle et Portuaire de Dunkerque non conforme vis-à-vis de la loi de juillet 2003 sur les risques technologiques pour toute augmentation d'activité ou d'accueil d'installations Seveso Seuils Hauts.

2.2 - les risques portuaires sont importants sur le choix des lieux d'implantations

- situés à proximité des 6 réacteurs de la centrale nucléaire de Gravelines, de l'apportement pétrolier, des zones terminales de stockage de produits pétrochimiques (classés Seveso seuil haut), d'installations métallurgiques classées pour la protection de l'environnement. Mais aussi, à l'entrée des 3 000 hectares de la réserve foncière industrielle et portuaire du dunkerquois.
- à l'entrée du port ouest de Loon-Plage Gravelines, endroit d'importance stratégique pour l'accès aux infrastructures industrielles et portuaires où se croisent journellement les trafics maritime Trans-Manche passager, fret routier et ferroviaire, dont

le trafic TransManche de matières dangereuses, le trafic pétrolier, le trafic du terminal conteneur, et le trafic de pondéreux (vrac charbon et minéral), le trafic maritime de matières premières et d'expédition de produits finis des industries bord à quai (Alcan, Pechiney, Comilog...) donc au centre d'une zone manœuvre très fréquentée par la marine marchande aux portes d'une zone industrielle et portuaire classée à hauts risques technologiques.

Conclusion : les risques industriels et portuaires sont importants et s'ajoutent à ceux dont la maîtrise est encore lacunaire.

3. L'intégration des projets dans les sites naturels

- La Znieff du CLIPON, présente un intérêt pour la biodiversité. C'est le seul cordon dunaire sauvage encore présent entre Leffrinckoucke et le département du Pas-de-calais. La suppression de ce corridor biologique (espaces de nidification, couloirs de migration, plage à coque...) contribuerait à créer une brèche de plus de 20 Km dans la continuité écologique du littoral français sur la mer du Nord.
- Une grande partie de la population se verrait de fait interdite tout usage de cette zone de

loisirs côtiers : balades nature, sport littoraux et aquatiques, plage, chasse, pêche, ...) interdisant l'accès aux populations des 10 derniers kilomètres de côte sauvage entre Dunkerque et Gravelines.

Conclusion : Les deux lieux d'implantations retenus à l'entrée du port ouest de Loon-Plage Gravelines présentent pour nous, des inconvénients non négligeables concernant la gestion maîtrisée de l'espace.

4. Aménagement durable des territoires et la solidarité

Les acteurs économiques nationaux et internationaux s'engagent dans une politique de remplacement de l'utilisation de l'énergie à base de filière du pétrole par le gaz naturel, dont le méthane. Toutes les façades maritimes ont des projets de terminaux méthaniers (le port du Havre, les ports de Bretagne, des façades maritimes de l'Atlantique et de la Méditerranée...). Cette fuite en avant dans la production de gaz à effet de serre et un gaspillage des énergies fossiles rendront de ce fait inaccessibles ces matières premières pour les générations futures puisqu'elles seront épuisées.

L'absence d'élaboration d'un schéma régional, interrégional, voire national dans la fourniture con-

currentielle d'énergie fait multiplier les projets, sans tenir compte des besoins des populations ni de la demande en fourniture d'énergie (produire et consommer localement).

La loi d'orientation N° 99-533 pour l'aménagement et le développement durable du territoire doit permettre un développement équilibré de l'ensemble du territoire national alliant progrès social, efficacité économique et protection de l'environnement... Elle crée les conditions favorables au développement de l'emploi, à la réduction des inégalités territoriales tout en préservant pour les générations futures les ressources disponibles et la diversité des milieux naturels.

L'implantation industrielle se fait à partir de sites portuaires et industriels. La recherche de spécificité et la concurrence entre les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne n'est pas démontré sur le plan du partage des richesses créées par l'activité économique régionale dans le cadre du développement portuaire. C'est à celui qui aura le plus de pouvoir et d'attractivité qui obtiendra l'implantation. Ce n'est pas ce que recommande la loi d'orientation en matière de solidarité entre les territoires.

La solidarité territoriale doit se jouer sur le plan régional et offrir la possibilité de ce type d'implantations sur les ports régionaux. Le choix d'une implantation à Dunkerque doit donc être argumenté sur le plan stratégique, économique, social et environnemental par rapport aux autres ports tel que Calais ou Boulogne. (L'activité portuaire Boulonnaise étant particulièrement sinistrée de l'activité de la pêche, du trafic transManche et de l'industrie sidérurgique...).

Conclusion générale

L'utilité sociale des projets n'est pas démontrée. Par contre les risques industriels et portuaires induits et les rejets de pollution ne sont pas négligeables et s'ajoutent à ceux qui existent. En outre les conséquences sur l'aménité des territoires sont fortes. Les derniers accès au rivage maritime sont encore réduits, voire supprimés.

Les inconvénients des projets dépassent largement les avantages. En l'occurrence, l'intérêt général et les intérêts particuliers des riverains ne sauraient être contraints par les intérêts privés de groupes industriels. ■

C'est encore loin le développement durable ?

Contact :

**Mouvement National
de Lutte pour l'Environnement**

Comité régional Nord Pas-de-Calais

Site : <http://www.mnle.org>

M. Christian Muys - Président du MNLE 59/62.

95, rue de la chapelle 59279 LOON-PLAGE

Tél : 03.28.27.35.97.

E-mail : mnle.59.62@free.fr