



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Spécialisée dans la prospective énergétique et sociétale, Virage-énergie réalise et met en débat des outils de sensibilisation et d'aide à la décision publique pour limiter l'utilisation d'énergie et de ressources naturelles de nos modes de consommation, de production et d'échange actuels. Nous étudions les gisements d'économies d'énergie et des réductions des émissions de gaz à effet de serre résidant dans l'efficacité et la sobriété énergétique, le développement des énergies renouvelables ainsi que leurs impacts en termes d'emplois.

<http://www.virage-energie.org>
contact@virage-energie.org

CAHIER D'ACTEUR VIRAGE-ÉNERGIE

Cap 2020, un projet à l'obsolescence programmée

Le syndrome de l'autruche en action ?

Cap 2020 – soit le projet du creusement d'un nouveau bassin pour le trafic des conteneurs présenté par le Grand Port Maritime de Dunkerque – porte mal son sous-titre, aux accents d'ecoblanchiment, à savoir « Investir pour une économie durable ».

Alors que l'appel des 15 000 scientifiques, signataires d'un "Avertissement à l'humanité", a résonné à la COP 23, on prend connaissance ici d'un projet basé sur des hypothèses d'avant-hier pour préparer le monde d'après-demain... Essayant de rectifier une image d'aménageur pollueur due, entre autres, à la construction du terminal méthanier, alias « terminus à effet de serre », le maître d'ouvrage dispense des éléments de langage "verdis" pour continuer à suivre un même modèle de développement.

Le projet, dans sa version présentée dans le cadre de la commission particulière du débat public, apparaît très friable au regard des études produites, apporte peu de garanties tangibles en termes de retombées économiques et laisse, en l'état, peu de perspectives crédibles pour une réelle transition énergétique et environnementale du territoire dunkerquois et de la région des Hauts de France.

Attentifs à ses conséquences, si le projet est réalisé tel quel, sur le dunkerquois et plus largement sur la zone de chalandise visée (notamment le périmètre de l'ex région Nord-Pas de Calais) nous entendons soumettre au débat la question de l'empreinte carbone de ce projet.

La COP 23 vient de se clore et l'urgence climatique se fait toujours plus pressante. De ce fait, il importe de regarder plus précisément comment des structures publiques ou privées contribuent à la décarbonisation de l'économie, que ce soit au travers de leur fonctionnement direct à une échelle locale, ou au travers des conséquences environnementales de leurs actions à un échelle plus globale.

Dans le cas présent, il est intéressant de se pencher sur la manière dont le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) - établissement public d'État s'il en est - aborde concrètement, au-delà des éléments de langage, la question des impacts climatiques, au regard des engagements nationaux et internationaux pris en la matière.

Dans son projet stratégique 2014-2018 - dont découle le projet CAP 2020 -, le GPMD fait uniquement mention du bilan de gaz à effet de serre réglementaire de ses équipements, bâtiments et installations et non de celui imputable au transport maritime ainsi qu'aux marchandises produites dans le périmètre industrialo-portuaire ou y transitant...

A titre d'exemple, les quelques 1172 tonnes équivalents CO₂ du grand Port Maritime de Dunkerque, ainsi établis dans le dit bilan en 2012, représentent très peu de choses au regard des 14 millions de tonnes de CO₂ que le complexe d'Arcelor-Mittal émet pour l'acier au sein de la zone industrialo-portuaire dunkerquoise la même année.

EMPREINTE CARBONE

Nous estimons, qu'en sa qualité de maître d'ouvrage du projet CAP 2020, le GPMD ne devrait pas faire l'impasse sur la majeure partie des impacts climatiques qu'un projet (dé)structurant d'aménagement du territoire, aurait sur la zone de chalandise visée, qui s'étend sur une large partie du Nord-Est de la France et au premier chef au périmètre de l'ex-Nord-Pas de Calais.

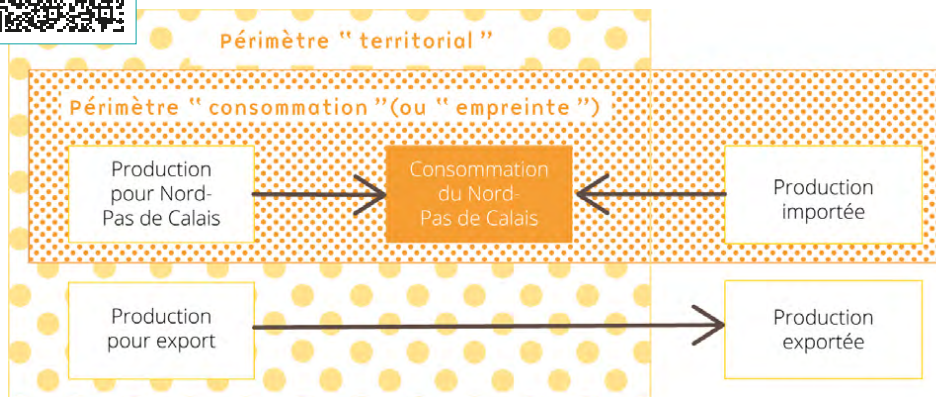
A notre sens, il convient d'élargir la focale de l'analyse des conséquences climatiques de CAP 2020. Les débats jusqu'ici tenus par la commission particulière ont montré avec acuité la nécessité des moyens matériels et réglementaires à déployer pour permettre le report du transport des conteneurs vers des modes moins impactants en terme de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques que le routier, à savoir le fluvial et le ferroviaire.

A ce titre, nous nous pencherons précisément sur l'un des volets trop souvent minorés de la comptabilité des gaz à effet de serre générés, en l'occurrence l'empreinte carbone d'une population d'un territoire donné. Son calcul vise à estimer la quantité de gaz à effet de serre émise pour satisfaire la consommation d'une population et d'un territoire (matières premières, biens de consommations, services,...) en prenant en considération les émissions liées aux importations et aux exportations de ces différents ressources et produits, notamment celles passant par ses ports...

En cela cet indicateur basé sur la consommation d'une population apparaît bien plus pertinent que la seule prise en considération du périmètre géographique, qui s'appuie sur les émissions générées sur le territoire, notamment celles des produits destinés à être consommés ou transformés au-delà de ses limites. C'est le cas d'une partie de l'acier fabriqué sur le site dunkerquois d'Arcelor Mittal qui est destiné à l'industrie automobile, ailleurs en région ou en France.

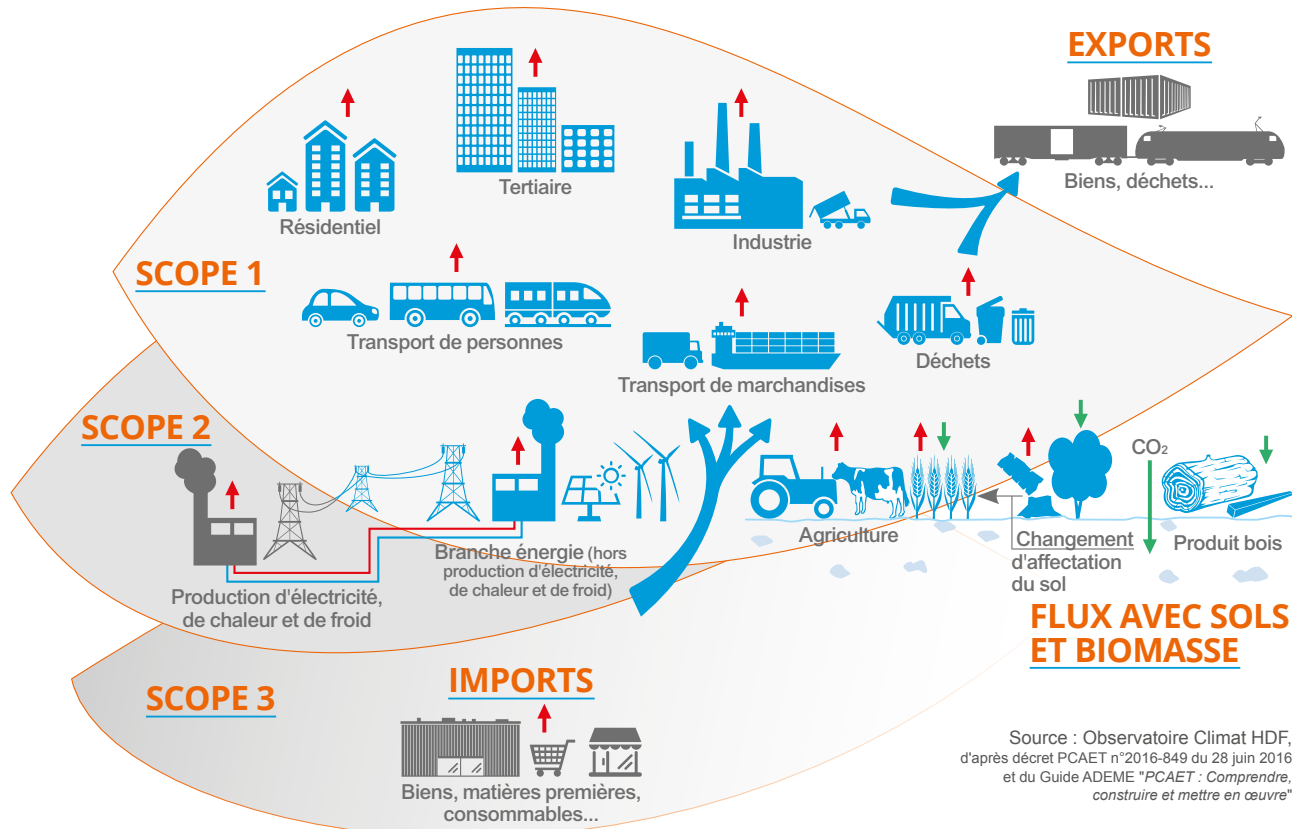


Étude du Réseau
Action Climat France,
Ademe et CITEPA



Source : Mieux vivre en région Nord-Pas de Calais. Pour un virage énergétique et des transformations sociétales

Quels flux de GES sur mon territoire ?



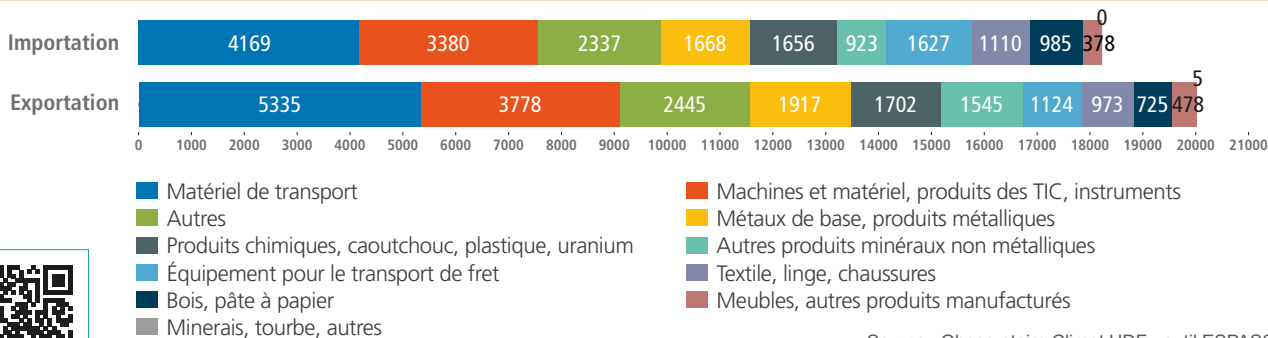
↑ Émissions ↓ Séquestration ■ Sur le territoire ■ Hors du territoire

SCOPE 1 : Émissions directes de GES produites par les secteurs d'activités (voir schéma). "Obligatoire", dans le décret PCAET n°2016-849 du 28 juin 2016 .

SCOPE 2 : Émissions indirectes de GES, générées sur ou en dehors du territoire, associées à la production d'électricité, de chaleur ou de vapeur consommée sur le territoire. "Obligatoire", dans le décret.

SCOPE 3 : Autres émissions indirectes de GES induites par les activités et acteurs du territoire, n'intervenant pas sur le territoire ou dont les effets peuvent ne pas être immédiats, les exports étant soustraits. Ex : fabrication de biens ou de matières premières, transport aval de marchandises... "Peuvent faire l'objet d'une comptabilisation", dans le décret.

Poids carbone des biens de consommation importés et exportés, HDF (kt eq. CO₂)



Source : Observatoire Climat HDF - outil ESPASS



Source : **Tour d'horizon Climat-Énergie Hauts-de-France**

Il nous apparaît nécessaire de se pencher sur l'impact des marchandises à destination ou en provenance du Nord-Pas de Calais car l'un des objectifs poursuivis par le projet CAP 2020 est d'y accroître de manière notable la part de marché du Grand Port Maritime de Dunkerque pour passer à 55% à l'horizon 2035.

Il semble que le leitmotiv de CAP 2020 soit de récupérer les conteneurs d'une zone de chalandise qui serait "propre" au Port de Dunkerque ; au slogan "nos conteneurs" doit être substitué le slogan "nos gaz à effets à serre" pour appréhender les conséquences de ces politiques d'aménagement du territoire.

AU-DELÀ DE 2020



Association de prospective, Virage Énergie élabore depuis 2006 des scénarios de prospective énergétique et sociétale régionale, de division par 4 des émissions de CO₂ d'ici 2050. Ces réflexions proposent bien sûr d'approfondir les voies de l'efficacité énergétique et le gisement des énergies renouvelables dans la région Nord-Pas de

Calais, mais également d'explorer les potentiels d'économies d'énergie résidant dans la sobriété énergétique liée aux changements des comportements individuels et organisationnels.

En effet, la sobriété énergétique interroge nos rapports à l'usage de l'énergie et induit de nouvelles normes sociales qui feraient évoluer les pratiques, les comportements et les modes d'organisation collective (moins usage de la voiture, emploi partagé de matériel technologique, approvisionnement local, etc.).

Elle apparaît comme le levier prépondérant pour maîtriser les impacts environnementaux et socio-économiques de nos consommations dans un contexte de finitude des ressources

CONCLUSION

Au delà d'une problématique d'aménagement du territoire (agrandir ou non le port de Dunkerque, construire de nouvelles infrastructures) il s'agit de se poser la question des impacts environnementaux, énergétiques et climatiques d'un modèle de développement reposant sur des énergies fossiles pendant longtemps abondantes et peu chères mais extrêmement polluantes, modèle que nous devons changer sous la contrainte du réchauffement climatique et de la dégradation généralisée de l'environnement.

Le projet proposé par le maître d'ouvrage ne prend pas en compte l'évolution des modes de consommation. En effet, il table sur le développement croissant des consommations alors que la crise économique de 2008 a montré que le

matérielles. En cela elle se distingue de l'efficacité énergétique qui fait appel exclusivement à des technologies permettant de réduire les consommations d'énergie à l'échelle d'un objet ou d'un système donné (véhicule moins consommateur, bâtiment rénové, appareil performant, etc).

L'essor de nos sociétés se caractérise aussi par une augmentation de la consommation et de la production de biens matériels. Le modèle productiviste actuel a contribué à accroître les besoins en équipements technologiques (informatisation, haute technologie, robotisation, machines, transports, etc.). De fait, la pression sur les ressources naturelles et en particulier certaines ressources métalliques s'est intensifiée. Le problème majeur de la raréfaction de certaines ressources métalliques comme toute ressource, réside dans la quantité de stock disponible, auquel s'ajoutent les coûts énergétiques, sociaux et environnementaux engendrés par leur exploitation.

Aujourd'hui, on estime à 29 kg par personne la quantité d'appareils consommés annuellement en France ordinateurs, téléphones, télévisions, électroménager, etc). Ce volume a triplé depuis 1960. Parmi ces biens consommés, la très grande majorité est importée d'Asie. L'empreinte carbone des produits ne s'arrête pas au bord des quais du terminal à conteneurs. Atteindre le facteur 4 d'ici 2050 doit passer par le fait de nous interroger sur les biens consommés tant dans leur qualité que dans leur quantité et donc sur la nécessité ou non de leur importations par fret maritime.

niveau de consommation des français varie en fonction des différentes conjonctures économiques. Il faut également prendre en considération le fait que de plus en plus de français font le choix de privilégier l'achat de biens de consommation de qualité, produits localement et ayant un impact environnemental moindre.

Plus largement, un tel projet interpelle sur un territoire qui a subi un mal développement pendant des décennies avec des impacts sanitaires et environnementaux persistants qui altèrent l'attractivité de l'agglomération dunkerquoise dans son ensemble. On change réellement de cap ou on reste à quai ?