



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



EUROPE-ÉCOLOGIE- LES-VERTS (EELV) FLANDRE MARITIME

Le parti écologiste Europe-Ecologie-Les-Verts a pour objectifs :

- d'élaborer les perspectives et le programme d'une transformation écologique, sociale et démocratique de la société ;
- de soumettre au débat public et aux scrutins électoraux ses propositions de modification des politiques publiques ;
- d'en assurer le suivi et la mise en oeuvre dans l'ensemble des institutions ou exécutifs où EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS disposera de représentant/es.
- de mobiliser la société et de prendre toute initiative d'action allant dans le sens de cette mutation ;
- de participer à l'éducation populaire à l'écologie.

Le Groupe Local EELV Flandre Maritime est piloté par Damien Carême.

flandremaritime@eelv.fr

CAHIER D'ACTEUR EUROPE-ÉCOLOGIE- LES-VERTS (EELV) FLANDRE MARITIME

POUR UNE CONVERSION ÉCOLOGIQUE DE NOTRE SOCIÉTÉ, EELV INQUIET FACE À UN PROJET COÛTEUX, AUX IMPACTS FORTS, ... ET PLEIN D'INCERTITUDES !

Face aux impasses d'un modèle économique fondé sur le mythe de la croissance, à la raréfaction des ressources, à l'injuste répartition des richesses, aux inégalités territoriales et mondiales, à la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique et tout ce qui peut menacer notre santé, les écologistes ont toujours prôné une conversion écologique de notre société, pour un "mieux-vivre" de l'homme en respect avec son environnement.

Il est urgent de changer de modèle et développer de nouveaux secteurs économiques durables, réinvestir les territoires, créer des emplois non délocalisables, soutenir l'innovation et l'économie locale, sociale et solidaire.





Le projet CAP 2020 d'agrandissement du Grand Port Maritime de Dunkerque, tel qu'il nous est actuellement présenté, manque cruellement de garanties, peu ou pas d'études sérieuses appliquées au territoire, des débats sans réponses claires ni de perspectives véritables, alors que ce projet gigantesque qui représente plus de 10 ans de la capacité d'investissement du GPMD aura des impacts forts sur le dunkerquois.

SUR LE FINANCEMENT ET LES COÛTS DU PROJET :

Le coût annoncé de CAP 2020 autour de 700 millions d'euros provient essentiellement d'argent public issu de nos taxes et impôts. Il n'est pas fait mention des autres coûts directs et indirects liés au projet. Celui-ci ne semble pas s'inscrire suffisamment dans une réflexion globale stratégique avec tous les acteurs. Pour être opérationnel à l'échelle de l'arrière-pays, ce projet demande de forts investissements, et fonctionnements induits, sur l'ensemble de ce vaste territoire. (Exemple : rendre fonctionnel le nœud ferroviaire d'Hazebrouck, mais également tous les réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires avec leurs plateformes et structures, pour lesquelles certaines ont besoin de réfections et d'entretiens lourds pour répondre aux exigences). Cela grève notre capacité future d'investissements au

sein de la grande région et des collectivités, au détriment d'autres politiques publiques (transition écologique...). C'est un risque d'emmener notre région sur des investissements lourds et hasardeux.

UN INVESTISSEMENT LOURD ET HASARDEUX

Le maître d'ouvrage n'a aucune prise sur les stratégies futures et capacités d'investissements des acteurs et des collectivités pour optimiser le fonctionnement du projet. Mais qui peut vraiment présager des décisions et priorités à venir d'ici 2035 ?

CAP 2020 pourrait être perçu comme un pari fait sur l'avenir au profit de structures privées sur la base de fonds publics. Le pari repose sur le dogme d'un doublement du trafic maritime d'ici 2035, sans aucune certitude.

Il n'y a pas de stratégie portuaire européenne. La concurrence inter-port ne bénéficie qu'aux armateurs privés. Les autres grands ports européens ont déjà les capacités d'absorption des éventuelles augmentations du trafic, ils ne sont pas en saturation et font des investissements colossaux pour accueillir toujours mieux et plus de porte-conteneurs. La massification tend à favoriser les plus grands ports sur lesquels se trouvent les sièges et processus fonctionnels, au détriment des petits ports. Quel atout objectif d'ampleur possède Dunkerque pour être un nouveau

phare des porte-conteneurs qui détournerait les habitudes des grandes lignes de trafic, dont les acteurs se regroupent en consortiums toujours plus grands ? Une attractivité par la baisse des coûts reviendrait à baisser les exigences sanitaires, sociales et environnementales du projet CAP 2020. D'une manière générale, dans ce type de projet, tous les coûts sociaux et environnementaux à toutes les échelles ne sont jamais pris en compte, ni les provisionnements financiers pour la remise en état des sites impactés dès lors que l'activité n'est plus. Tout cela participe systématiquement à créer une dette financière, mais surtout une dette écologique pour nous même et les générations futures qui pourraient voir dans nos excès d'optimisme plutôt un sens aigu de l'irresponsabilité.

SUR LES EMPLOIS ANNONCÉS :

L'assise de l'évaluation des emplois repose sur des chiffres très globaux non déclinés clairement à l'échelle du territoire, sans changement des pratiques actuelles. Or, il est annoncé par le maître d'ouvrage (pour diminuer l'empreinte carbone, la pollution ou autres inconvénients ...) que le monde est en mutation accélérée et que les améliorations technologiques ne cessent de s'accroître de façon exponentielle (de même que la réglementation en parallèle).

Les milliers d'emplois imaginés ne laisseraient-ils pas in fine la place à la mécanisation, à la robotisation et la dématérialisation des procédés ?

Les emplois envisagés ne seraient-ils pas pour partie des emplois soustraits aux autres territoires et des métiers en sursis ?

La massification et l'importation croissante des biens produits ailleurs sont-elles un frein au développement de filières locales de production ?

Des investissements de cette hauteur dans la transition écologique permettraient-ils de créer bien plus d'emplois durables non délocalisables pour le Dunkerquois que le projet CAP 2020.

Focus sur quelques impacts locaux du projet :

- Intermodalité : Le dossier n'apporte aucune garantie sur une intermodalité ambitieuse et efficiente. Nos réseaux routiers sont déjà saturés. Un acte fort aurait été d'organiser une intermodalité ferroviaire et fluviale à 100%, aucun camion supplémentaire sur les routes. Ce n'est pas le cas.

Le trafic routier va considérablement augmenter, avec ses effets sur la pollution, l'accidentologie, la perte de vies

humaines, le nombre de blessés et les dégâts matériels de façon exponentielle.

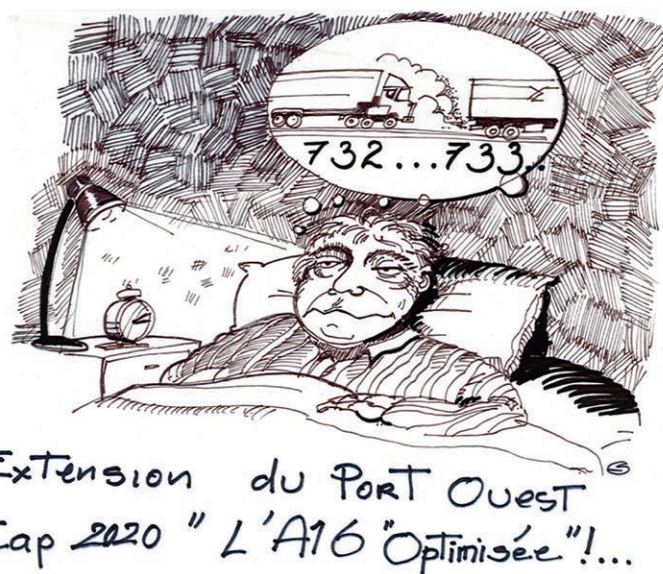
La pollution de l'air est responsable de dizaines de milliers de morts prématurées, quel sera l'ajout pour ce projet en terme de pollution sur un territoire dont l'espérance de vie est déjà de plusieurs années inférieure à l'espérance de vie nationale, le dunkerquois étant déjà responsable de plus des 2/3 des émissions de gaz à effet de serre de la région.

La voie routière par les camions sera la variable d'ajustement avec tous ses effets néfastes (pollution, accident, congestion, bruit...) en cas d'intermodalité déficiente ou défectueuse pour quelque raison que ce soit.

Les méga porte-conteneurs sont ultra polluants. L'utilisation du GNL annoncée (non garantie et non obligatoire), bien qu'étant une amélioration, n'est pas la panacée et présente au final des émissions de gaz à effet de serre supérieures à celles du charbon.

- Rupture de l'urbanisme : Le scénario de l'Atlantique préconisé provoque une fracture urbanistique forte avec une modification évidente du fonctionnement local. Les coûts directs et indirects d'une telle rupture physique ne sont pas mesurés. Cela change les déplacements, les réseaux et les habitudes des citoyens.

- Le bruit généré par l'activité et ses nombreux impacts doit être évalué, et décliné en terme de conséquence financière directe tel le prix de l'immobilier, mais aussi sur le bien être et la santé des habitants.
- La lumière et ses impacts sont systématiquement sous évalués. Au delà de l'inconfort immédiat pour les habitants, il y a des impacts écologiques importants, et les réflexions sur des trames noires (sans lumières) dans notre environnement doivent progresser.



- Sur les aspects santé/environnement : les produits chimiques, perturbateurs endocriniens, nanoparticules, cov, présents dans les produits importés et emballages sont mal connus et s'avèrent dangereux pour nos citoyens.
- Sur les mesures compensatoires écologiques et la biodiversité.

Des centaines d'hectares de terres vont laisser place à la mer et à une artificialisation extrême (plateformes logistiques et infrastructures notamment). Ces terrains sont singuliers, ce ne sont pas de simples supports à une agriculture industrielle et aux activités qui ont profondément dégradé les milieux naturels existant auparavant. Ce sont des véritables pépites aux potentialités écologiques énormes pourvu qu'on laisse s'exprimer la nature dans des conditions non contraintes. D'ailleurs il y a des reliquats de foyers de biodiversité sur l'ensemble du port repris dans un schéma du patrimoine naturel. L'ensemble du port pourrait être couvert d'habitats et d'espèces patrimoniales protégés. Il est évident que le projet ne peut pas être compensé sur place par des zones qui contiennent déjà des espèces protégées. Cela ne pourrait être compensé que par des actions écologiques fortes sur des surfaces comparables, sur le port et aux alentours. Rien n'apparaît dans le dossier à ce sujet.

En ce qui concerne la zone marine pour la géomorphologie et le dépôt des produits de terrassement, se débarrasser de tous



ces produits à proximité du site d'extraction est une aubaine financière. Les impacts de ce renforcement sédimentaire annoncé doivent être étudiés et tenir compte de la nature des sédiments et de leurs pollutions éventuelles, des mouvements géomorphologiques complexes à toutes les échelles. Cette opération peut provoquer ailleurs d'autres phénomènes d'érosion ou de perturbations du transit sédimentaire. Le trait de côte respire et évolue selon des fonctionnements naturels. Toute artificialisation provoquée par l'Homme a des impacts, qu'ils soient rapides ou différés dans le temps. Par ailleurs, il y a aussi des impacts écologiques du clapage et dépôt sédimentaire en mer, sur la structuration physique des milieux, la faune, la flore et le fonctionnement des écosystèmes marins déjà fortement perturbés alors qu'ils sont fondamentaux à notre développement et notre vie sur le littoral.

POUR DES CHOIX D'AVENIR PORTEURS DE VRAIS ATOUTS POUR NOTRE TERRITOIRE.

Ce projet CAP 2020 est un outil de la mondialisation et d'un libéralisme basé sur une croissance illimitée alors même que les ressources naturelles s'épuisent et que nous sommes en dette écologique. Le projet vise à augmenter et accélérer les échanges de matériaux et de produits, majoritairement faits avec des normes sanitaires, sociales et environnementales basses. Les citoyens sont défavorables aux accords d'échanges internationaux tels le Tafta et le Ceta, dont cette infrastructure est un outil.

Doit-on continuer dans cette voie, et porter ce type de projet qui augmente notre empreinte écologique avec les conséquences dramatiques que nous mesurons chaque jour pour l'Homme, le climat et les générations futures ? Localement, ce type de choix est en contradiction avec la volonté de relocaliser l'économie en s'appuyant sur les atouts du dunkerquois, développer les circuits courts, l'innovation, la recherche, l'économie circulaire et la mise en

œuvre effective de la transition écologique pour dynamiser notre territoire.

L'emprise foncière du Port est un trésor pour notre littoral. L'avenir du Dunkerquois repose sur une mutation de la zone portuaire, c'est la clé d'un développement harmonieux et équilibré de notre territoire à moyen/long terme, autour de vrais projets écologiques, solidaires, économiquement efficaces et socialement équitables. On ne saurait faire disparaître des centaines d'hectares de terrains littoraux pour des projets hasardeux.

D'autres choix sont possibles. Avec 700 millions d'euros d'investissement dans la transition écologique, ce sont bien plus de 5 000 emplois locaux durables non délocalisables que l'on peut créer sur le territoire en organisant la mutation industrielle.