

Projet CAP 2020 du Grand port maritime de Dunkerque

Un projet de très grande envergure qui donnera lieu à une succession d'enquêtes publiques ces prochains mois

Avis d'enquête publique

Communes de Bourbourg, Craywick, Dunkerque, Gravelines,
Loon-Plage, Saint-Georges sur l'Aa

Demande d'autorisation environnementale (code de l'environnement)

Demandes de permis d'aménager (code de l'urbanisme)

Le projet dénommé « CAP 2020 », porté par le grand port maritime de Dunkerque, consiste principalement en une extension des quais du port Ouest avec l'agrandissement du bassin de l'Atlantique et la création d'un nouveau terminal portuaire pour développer l'accueil des grands porte-conteneurs et favoriser l'interconnexion entre le transport maritime et les transports terrestres.

Ce projet nécessite une autorisation environnementale et deux permis d'aménager (sur les communes de Craywick et Loon-Plage).

Par arrêté préfectoral, ces demandes sont soumises à une enquête publique unique départementale du lundi 17 juillet 2023 – 09h00 au vendredi 08 septembre 2023 – 17h00

Nous avons déjà participé à plusieurs enquêtes publiques relatives aux projets continus d'extension du Grand port maritime de Dunkerque qui ont déjà modifié radicalement plusieurs kilomètres de cette côte maritime. Les écosystèmes ont connu tellement de bouleversements que nous aurions pu penser qu'il était difficile d'aller plus loin encore.

L'argument récurrent d'offres d'emplois cache en fait **une volonté permanente de concurrencer** les ports néerlandais d'Amsterdam et surtout de Rotterdam ainsi que le port belge d'Anvers : une compétition perdue d'avance et donc inutile et inadaptée dans un contexte climatique exigeant, au contraire, davantage de sobriété.

Quel est l'intérêt public majeur d'un tel projet dans un contexte qui implique impérativement de réduire les flux de milliers de containers parcourant de très longues distances sur des navires de plus en plus gigantesques ?

Il serait préférable pour notre région d'optimiser les capacités actuelles du port en lien avec les activités industrielles et agricoles de l'ensemble de la région Haut de France, voire même du bassin parisien ou de la Belgique et du Royaume Uni. Les bassins de l'ancien port, vides depuis plus de 20 ans, pourraient accueillir des marchandises au titre de plate-forme multimodale avec liaisons fluviales ou ferroviaires dont les emprises existent encore.

Les avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale soulèvent de nombreux points avec lesquels nous ne pouvons qu'être en harmonie :

1 - La volonté du Maître d'Ouvrage de minimiser le projet présenté par rapport au projet réel (signalée par l'Ae p.12) cherche à induire le public en erreur. Notre association considère que ce faisant le MO se moque de nous dans cette concertation.

2 – Le mépris total d'enjeux environnementaux cruciaux dans un contexte de nécessité absolue de transition et notamment

- **une artificialisation considérable de surfaces agricoles et naturelles** alors que s'impose la nécessité de privilégier une sobriété foncière évoquée quasi unanimement par de nombreux membres du milieu agricole, d'institutions, d'associations (cf dossier du CERDD Centre Ressource Développement Durable de juin 2023 ou le respect des objectifs de la loi ZAN – Zéro Artificialisation Nette)
- **un traitement de volumes très importants de déblais** de l'ordre de 23,7 millions de m³ de matériaux excavés dont une partie soit 13,6 seront entreposés en vue de réemploi ultérieur sur surface de 160 ha entourée d'une digue de 8,5 mètres dans un premier temps, puis de 11,5 mètres dans un deuxième temps. Certes, il est prévu de remodeler le paysage lorsque ces volumes auront été utilisés.
- **outre la gestion des eaux pluviales de cette zone provisoire, la gestion globale des eaux souterraines et superficielles** est d'une grande complexité et nécessitera force fossés, canaux, aménagements pour évacuer les eaux douces provenant d'un territoire particulier puisque sous le niveau actuel de la mer, niveau susceptible de se modifier du fait du changement climatique. L'hydrogéologie sera profondément modifiée dans le port Ouest pendant plusieurs années, ce qui affectera l'alimentation des zones humides existantes et l'impossibilité de les compenser, sans parler des besoins en eau des différentes entreprises du littoral et bien sur des habitants. Pour l'ensemble des masses d'eau concernées, les aménagements projetés ne sont pas compatibles avec les objectifs fixés par la directive-cadre européenne sur l'eau à atteindre, en principe en 2027, à savoir « une bonne qualité ».
- **l'érosion de la biodiversité** « *L'étude d'impact est d'une qualité médiocre pour un projet d'une telle ampleur... elle sous-estime fortement les besoins de compensation des atteintes aux milieux naturels* » Il s'agit notamment des zones humides riches en biodiversité faune (amphibiens, poissons..), flore et des habitats naturels au cœur de zones agricoles transformées en routes ou quai et qui permettaient la nidification de nombreux oiseaux
- **la préservation des fonctionnalités physiques et biologiques du milieu marin** : le projet risque d'aggraver les immersions des bancs de sable accueillant notamment marsouins, phoques, oiseaux migrateurs... ou l'érosion des dunes côtières. « *Les rechargements prévus sur une durée de douze mois pour un volume total de 5 millions de m³ sur une surface de 176,4 ha : une fois la drague chargée (16 000 m³), elle traversera le bassin de l'Atlantique et l'avant-port Ouest afin de se connecter à une conduite située au nord de la digue du Clipon qui permettra de déverser un mélange eau/sable de l'autre côté, avant*

étalement et nivellement... Selon la modélisation des effets du rechargement de plage, l'intégralité du rechargement de la plage s'érodera sur une durée variant entre 4 et 8 ans selon la fréquence des tempêtes » A l'évidence, les conséquences à long terme vont bien au delà de la mention « d'absence d'incidences significatives » dont fait état le projet.

→ **la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques recherchée par le projet, notamment par un report modal sur les modes de transport massifiés**

Le creusement d'une darse supplémentaire implique nécessairement une gestion de flux de nombreux convois de camions pour répartir les containers vers leurs destinations finales sur l'ensemble du continent européen. La construction d'un vaste réseau d'infrastructures routières est inévitable même s'il est prévu un report modal via le fer ou le fluvial pour limiter les rejets en CO2. Les émissions liées aux transports routiers et surtout maritimes s'ajouteront aux rejets industriels en hausse depuis quelques années.

→ ...

Nous rejoignons totalement les avis de l'Autorité Environnementale notamment sur l'évidence d'une présentation qui sous-estime très largement les impacts environnementaux du projet dont les études sont d'une qualité médiocre qu'il s'agisse

- des surfaces agricoles détruites qui n'étaient pas initialement identifiées comme à compenser
- des impacts à long terme des opérations de rechargement en mer c'est à dire les rejets des tonnes de matériaux excavés qui risquent d'impacter lourdement les milieux marins proches.

L'Autorité Environnementale recommande aussi de compléter le dispositif de suivi pour les enjeux les plus importants au moins en ce qui concerne les eaux souterraines, superficielles et les zones humides, les déversements en mer et les incidences liées aux trafics routiers et maritimes

3 – Selon les estimations de long terme, le port de Dunkerque, avec ces nouvelles installations, bénéficierait de la croissance régulière du trafic du range nord-européen. Une autre analyse anticipe une diminution en 2030 avec la mise en service du canal Seine-Nord, ce qui nous conforte sur l'importance que revêt un port maritime davantage en lien avec l'intérieur du Pays !

Conclusion

Ce projet vise à augmenter les déplacements mondiaux de marchandises, alors que la préservation d'une planète vivable exige leur diminution et la relocalisation des activités, industrielles et agricoles.

Nous y sommes totalement opposés et demandons son abandon.

Pour le conseil d'administration de l'association EDA
anita.villers@free.fr, vice présidente.