

Terminal méthanier :

Participez à l'enquête publique

7 octobre - 6 novembre

et dites "NON"

à un I4^e site industriel à risques majeurs !



Taxe carbone :

Pour aller vers une fiscalité réellement juste et écologique !

Il n'est jamais aisé de défendre une taxe, surtout lorsque celle-ci semble toucher les plus modestes. Il faut avant tout rappeler que l'objectif est de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, si néfastes pour la planète, et d'éviter un bouleversement climatique aux répercussions environnementales et sociales sans précédent.

Or à 17 euros la tonne de CO₂, l'arbitrage rendu par le président de la République est bien loin du consensus exprimé par la Commission Quinet, confirmé par la Commission Rocard, sur un taux de départ de 32 euros la tonne. Elle ne conduira à aucune réduction significative des émissions de gaz à effet de serre et est donc vouée à l'échec. Plus grave encore, et plus révélateur, le rythme d'augmentation de ce taux, qui évoluera chaque année, ne sera vraisemblablement pas indiqué dans le préambule de la Loi de Finance : c'est pourtant cela qui conditionne les choix d'investissement des ménages et des collectivités sur le moyen terme, et qui obligerait à revoir les politiques publiques en permettant de proposer des alternatives à l'automobile individuelle et aux modes de chauffage inefficaces, dont le chauffage électrique. Notons au passage que l'électricité ne sera malheureusement pas concernée par la taxe carbone, qui fait l'impasse sur les périodes de pointes de production hivernales où EDF a recours aux énergies fossiles et ce justement pour les besoins du chauffage électrique.

En outre, alors que le Gouvernement s'est distingué par l'injustice de ses mesures fiscales – paquet fiscal en tête – les compensations proposées aux entreprises montrent que les objectifs de la Contribution Climat

Energie (CCE) visent avant tout à compenser la baisse de la taxe professionnelle, à préparer une nouvelle diminution des cotisations sociales patronales, et non à intervenir en faveur des changements énergétiques nécessaires pour faire face à un risque climatique qui frappera d'abord les plus faibles.

Rappelons que les grands groupes tels ceux qui nous environnent risquent de ne pas payer le même tarif que les citoyens. Or si l'on prend l'exemple d'Arcelor-Mittal qui émet sur notre littoral 12 millions de tonnes de CO₂ par an, celui-ci devrait théoriquement payer 204 millions d'euros de taxe carbone chaque année. Ces grands groupes industriels seront-ils assujettis à la taxe comme nous le sommes ? Rien n'est moins sûr !

Enfin, si l'on prélève une taxe à la consommation d'énergie fossile, le produit de cette taxe devrait d'abord être redistribué sous forme d'aides aux particuliers pour les inciter à changer de mode de chauffage, renforcer l'isolation de leur logement ou pour l'installation de moyens de production d'énergie autonome et renouvelable, pour changer de mode de transport grâce la gratuité des transports en commun ou une tarification symbolique. Bref cette taxe ne doit pas être qu'un impôt de plus mais réellement une incitation à changer nos comportements individuels. C'est là tout l'enjeu des années qui viennent vis-à-vis des bouleversements climatiques et de la montée du niveau des mers, sujet très régnant sur notre littoral. Il n'est jamais agréable de payer une taxe, mais si nous ne réagissons pas dès aujourd'hui ce sont les enfants de nos enfants qui demain paieront un lourd tribut que l'on est incapable de chiffrer. ■



L'adelfa à la rencontre de la population

Comme chaque année depuis des lustres, les militants de l'ADELFA et des associations affiliées ont planté leur tente, les samedi 12 et dimanche 13 septembre, dans le Parc d'Agglomération de Coudekerque-Branche où se tenait la traditionnelle Fête de la Nature et de la Flandre. Ce fut l'occasion de présenter au vaste public sous forme de panneaux illustrés et de documentation diverse les préoccupations que l'on retrouve dans ce bulletin : le projet controversé de terminal méthanier, l'incident pas si anodin que cela survenu à la centrale nucléaire de Gravelines, les émissions de poussières et le bruit en provenance du site industriel, les initiatives prises en faveur de la sauvegarde de la biodiversité, l'impact

prévisible du changement climatique sur notre littoral et les actions à mener pour en réduire les effets dans la perspective du sommet de Copenhague, etc...

Au cœur de ce bain de foule, le dialogue entre nos représentants et les visiteurs fut animé et ouvert, preuve s'il en est que la population est moins passive et résignée qu'on le prétend quand sont en jeu son bien-être et sa santé. Quelques 500 signatures se sont ajoutées à celles déjà recueillies sur la pétition pour refuser le terminal méthanier, 14^e site Seveso, et une centaine d'autres ont été apposées sur celle dénonçant l'empoussièrément fréquent et intolérable sur Gravelines et autour du site sidérurgique.



Les victimes de l'amiante en quête de justice

L'un des axes majeurs de l'action des associations de protection de l'environnement a toujours été d'œuvrer à la préservation de la santé des populations. Et donc à dénoncer les atteintes portées à ce bien précieux, suite en particulier à des comportements irresponsables. L'ARDEVA s'inscrit tout à fait dans cette démarche, elle qui organisait, le 15 septembre dernier, sa 17^e "marche des veuves de l'amiante", une ronde silencieuse qui emmène ses participants du Palais de Justice à la Sous-Préfecture et retour. Cette fois encore, comme elle l'avait fait lors de la grande marche nationale du 20 juin (photo), les victimes de l'amiante, qui demandent que comme en Italie, la Justice instruisse le procès des responsables de cette importante catastrophe sanitaire, ont fermement dénoncé la volonté affichée par les pouvoirs Publics et confirmée par le rapport Léger, de supprimer les juges d'instruction, magistrats indépendants, pour mieux tuer dans l'œuf les procédures pénales, relevant alors des procureurs de la République soumis aux autorités judiciaires. Preuve s'il en est de cette dérive inacceptable: les premières plaintes ont été déposées à Dunkerque en 1996 et depuis,



aucun procès n'a eu lieu. Les victimes de l'amiante et l'Ardeva que l'ADELFA soutient dans son combat seront présents à la manifestation nationale de Paris, le 10 octobre, puis de nouveau sur le pavé dunkerquois, les 17 novembre et 15 décembre. ■



du 14 au 16 novembre
au Palais du Littoral à Grande-Synthe
Dimanche 15 novembre de 10h à 19h30 et lundi 16/11 de 9h à 15h30 : rendez-vous au Palais du Littoral à Grande-Synthe pour participer au Forum Ecologique, Solidaire et Transparent pour ré-Inventer notre Futur... (FESTIF) Pour une consommation plus responsable et pour un soutien à l'agriculture paysanne, ainsi qu'aux artistes, artisans, commerçant(e)s, associations œuvrant pour une économie équitable et pour la sauvegarde de l'environnement et la santé. Entrée gratuite. Conférences, films, concerts et spectacles divers autour du FESTIF. Restauration sur place et nombreuses animations pour tous. Programme sur le site de Transp'ART en CE : www.transparence.littoralnord.fr
Contact : transp-art-ence@littoralnord.fr
Tél. 03 28 60 48 42 ou 06 62 32 46 30

15, 16, 17 octobre
au Palais du Littoral,
"Yes peut-être"
une fiction-réalité post nucléaire

La Compagnie des Mers du Nord (direction Brigitte Mounier) présente les 15, 16, 17 octobre à 20h30 au Palais du Littoral de Grande-Synthe : "Yes peut-être", une œuvre signée Marguerite Duras qu'il faut aller voir, toutes affaires cessantes.



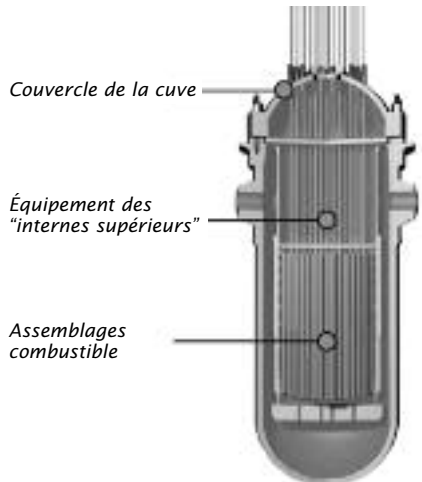
Dans un théâtre dévasté par une bombe nucléaire une survivante est rejointe par une jeune intruse à la recherche d'eau et de connaissances... Dans l'attente du jour d'après, elles découvrent les restes de la civilisation anéantie qu'elles sentent familière et incroyablement drôle et stupide.

« C'est une Marguerite Duras inattendue et surprenante qui se révèle dans ce superbe cauchemar collectif... Quand on vit à côté de la plus grande centrale nucléaire européenne et qu'on reçoit régulièrement son ordonnance de la Pharmacie des Armées pour aller chercher son cachet d'iode à la pharmacie du coin, on ne peut pas, un beau jour, s'empêcher de donner forme à ce cauchemar qui nous habite silencieusement. A croire que Marguerite Duras habitait notre beau littoral Nord »



Une épée de Damoclès

En dépit des propos toujours aussi rassurants de la direction de la Centrale Nucléaire, Gravelines a vécu au plus chaud de l'été un épisode de grande incertitude avec le blocage d'un assemblage de mox en position instable au cœur du réacteur n°1.



Cuve du réacteur

Certes l'incident - qui selon EDF et l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN), on le verra ci-après, n'en était pas un (!) - a connu un heureux dénouement, mais il a jeté une lumière crue sur le fait que des installations nucléaires hexagonales ayant pris un coup de vieux peuvent être sujettes à de graves dysfonctionnements à répétitions qui ne débouchent pas toujours sur un happy end. Que s'est-il passé en effet le dimanche 9 août aux aurores sur le plus ancien réacteur du site nucléaire le plus important d'Europe ?

Lors d'une opération de routine visant à remplacer pour cause "d'usure" le quart des

assemblages de mox qui, placés dans la piscine du réacteur, font tourner la machine, l'un de ceux-ci est resté accroché en cours de manutention à la structure de levage interne, dite EIS. Le risque était qu'en retombant brutalement, il éclate et que se répande dans la cuve une multitude de pastilles irradiées. C'est qu'en effet un seul assemblage, c'est plus de 500 kilos d'emballage et de matières faites en l'occurrence d'uranium enrichi et de plutonium dont on connaît la haute toxicité. Dans ce genre de situation, antérieurement l'ASN avait évoqué le risque de criticité, c'est-à-dire d'un emballement difficilement maîtrisable de la réaction avec rejets possibles d'éléments radioactifs dans l'environnement...

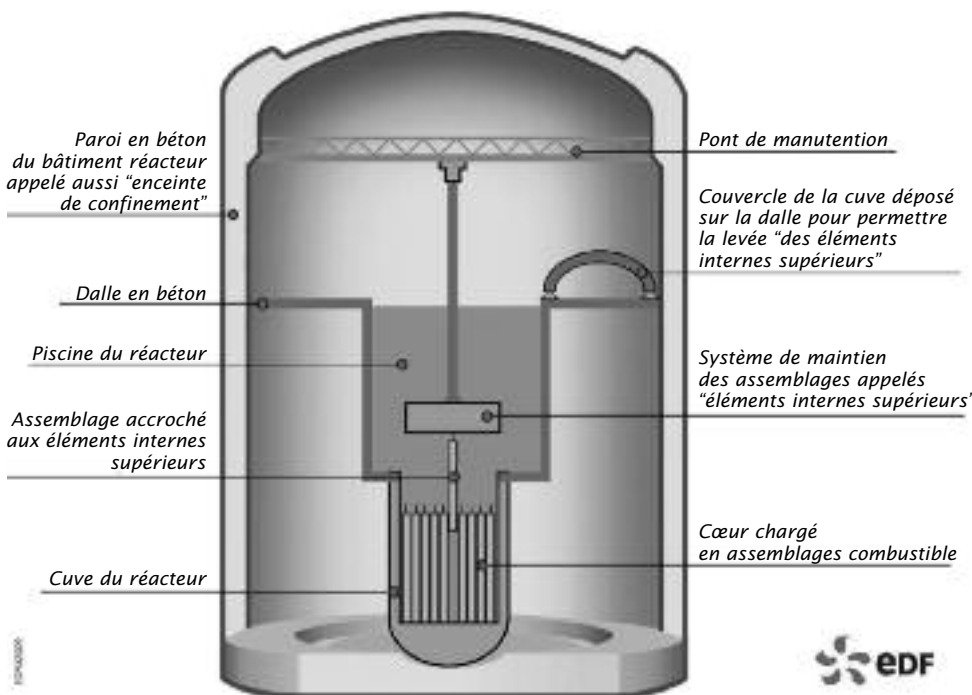
Comme plus personne ne pouvait pénétrer au cœur du réacteur vu la radioactivité dégagée, il a fallu qu'épaulée par Areva, EDF mette au point un robot qui, début septembre, parvint d'abord à sécuriser l'assemblage récalcitrant, puis à le dégager pour permettre à l'opération d'enlèvement des autres structures de reprendre son cycle brutalement interrompu.

Bien sûr tout le monde, l'ADELFA compris, s'est félicité que cette opération délicate ait pu être menée à bien, mais d'aucuns ont estimé que, passé le temps des congratulations, il convenait de déterminer les causes d'un incident classé de manière inintelligible au plus bas niveau, le niveau 1 de l'échelle de gravité des événements nucléaires, sans doute pour mieux anesthésier l'opinion.

En effet pareille situation s'était déjà produite sur d'autres sites hexagonaux. En particulier à Nogent-sur-Seine et au Tricastin, ce coup là moins d'un an avant le remake gravelinois.

À la suite de quoi, l'ASN avait ordonné aux exploitants de mettre en œuvre un certain nombre de mesures préventives et correctives dont il est apparu depuis, lors des inspections menées à Gravelines, que certaines n'étaient même pas entrées en application ! (note de l'ASN du 14 août).

Si au Tricastin et à Nogent-sur-Seine, c'est la chute d'un élément métallique provenant du pont polaire assurant la manutention qui provoqua le blocage des assemblages, il n'en fut pas de même à Gravelines. Après expertise, il fut établi fin septembre que le blocage de l'assemblage en position délicate a eu pour origine une surépaisseur au niveau du trou dans lequel il était logé dans le cœur du réacteur.



au dessus de Gravelines

Ce qui provoqua un arrachement de l'extrémité du pion de centrage dudit assemblage. Compliqué ? En fait, on est dans de la mécanique de haute précision et une défaillance ne pardonne pas !

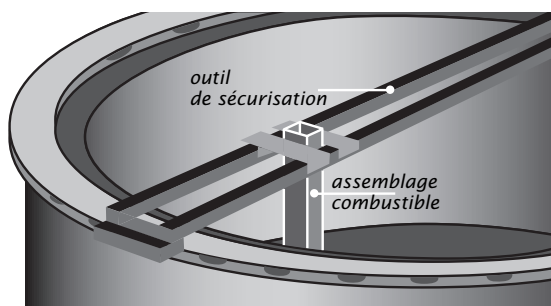
Entre temps, comme nous l'avions instamment recommandé, EDF ne fut pas autorisé à recharger le réacteur n°1, dont l'immobilisation coûta cher à l'entreprise, chaque journée perdue pour la production représentant des sommes considérables.

À cette "claque" économique reçue par un groupe déjà lourdement endetté (35 milliards

d'euros, un chiffre loin d'être compensé par l'emprunt et les tentatives avortées d'accroître les tarifs de 20 %), s'ajoute bien sûr le soupçon de vétusté grandissante des installations que les directions voudraient voir fonctionner 40, voire 60 ans (!), comme celui d'insuffisance de la maintenance de plus en plus soumise à des cadences infernales. Il faut savoir par exemple que l'EIS en cause dans l'incident gravelinois ne fait l'objet de contrôle que tous les dix ans.

Quoi qu'il en soit, l'épisode gravelinois a révélé la fragilité d'une technologie qu'un grain de sable suffit à enrayer.

Un classement de bas niveau



Représentation de l'outil de sécurisation installé sur la cuve du réacteur.

S'agissant d'apprécier la portée des événements pouvant survenir au sein des centrales nucléaires, l'AIEA, organisme international regroupant principalement des représentants du lobby nucléaire, a institué une échelle dite INES, allant de 0 à 7. 0, ce n'est même pas un événement, 7, c'est Tchernobyl...

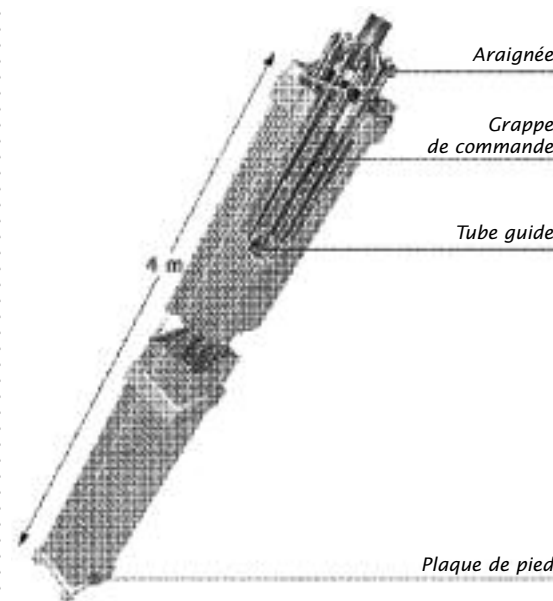
C'est ainsi que, concernant l'incident gravelinois du 9 août dernier, l'Autorité de Sécurité Nucléaire a entériné, sur proposition d'EDF, le fait qu'il soit situé à l'échelon le plus bas : le niveau 1. Ce qui nous semble franchement scandaleux dans la mesure où avec un tel classement, l'opinion publique a le sentiment que ce qui vient d'arriver n'est jamais qu'une brouille.

Si l'on se réfère en effet à la grille INES, niveau 1 signifie qu'il n'y a pas eu d'incident, mais qu'on a eu affaire à une simple anomalie !

À la vérité, l'échelle INES et le niveau 1 tout particulièrement apparaissent comme un fourre-tout regroupant événements anodins et ceux qui ne le sont pas. S'y côtoient en effet des retards tout à fait minimes dans « la mise en application de spécifications techniques » (événement à Gravelines du 21 janvier 2007), une « sous-estimation de 1% environ de la puissance nominale d'un

réacteur » (26 septembre de la même année), et le blocage en situation périlleuse d'un assemblage dans le cœur d'un réacteur (le cas qui nous occupe). On a vraiment le sentiment qu'on se moque du monde. Evidemment, on vous rétorquera que vous n'avez rien compris, que puisqu'il ne s'est rien passé de grave ensuite, c'est de la bagatelle, de la bricole.

Imaginons qu'un jour, votre garagiste, en changeant une roue de votre voiture, oublie ensuite de serrer les boulons de fixation. Vous prenez le volant, parcourez quelques dizaines de mètres et ce qui devait arriver arrive : votre roue se détache. Par bonheur, vous étiez en phase de démarrage et l'incident ne porte pas à conséquence.... Franchement allez-vous considérer que ce qui a failli vous arriver n'est que brouille et qu'il n'y a pas lieu de demander des comptes au professionnel ?



Assemblage combustible avec sa structure métallique



Participez à l'en



Du 7 octobre au 6 novembre, les citoyens sont invités à se prononcer sur l'opportunité de réaliser ou non au Clipon, sur le territoire de Loon-Plage, un terminal méthanier. S'il se réalisait, ce serait le 14^e site SEVESO (c'est-à-dire à risques majeurs) du littoral dunkerquois.

L'ADELFA et ses associations avaient proposé que cet équipement soit aménagé en mer (off shore), comme cela se fait ailleurs. Cette option aurait permis de sauvegarder l'un des derniers espaces naturels très fréquentés à l'ouest de Dunkerque. Elle fut balayée lors du débat public sans réel examen de son bien-fondé. À noter que ce débat public s'est déroulé il y a deux ans et que depuis, **le contexte a considérablement changé** : la crise est arrivée et elle continue, la consommation de gaz a chuté partout dans le monde, Poutine a repris les exportations par pipe-lines du gaz en provenance de Sibérie. Bref le risque de pénurie mis en avant par les promoteurs de terminaux s'est largement estompé.

Les promoteurs du projet local n'en tiennent pas compte et, avec l'appui des représentants de l'Etat, des élus qui misent sur des retombées financières pourtant compromises par l'annonce de la **suppression de la taxe professionnelle**, ils s'entêtent comme d'habitude dans une orientation "industrie lourde" qui, non seulement ne règle pas le problème du chômage, mais est synonyme de mal-vivre pour les populations.

Pourquoi ?

L'ADELFA et les associations fédérées persistent et signent : **elles disent "NON" au terminal méthanier du Clipon** et incitent les citoyens à s'exprimer sans tarder sur les registres de la commission d'enquête publique.

Pourquoi ? Comment ?

Les lignes qui suivent énumèrent quelques-unes des questions non-résolues auxquelles l'Etat, EDF, le port et GRT-Gaz, promoteurs à

des titres divers du projet, se doivent de répondre :

Environnement

- Le gouvernement a décidé de s'opposer au projet gazier du Verdon près de Bordeaux, notamment pour des raisons environnementales. Pourquoi ce qui n'est pas bon pour Le Verdon le serait-il pour le Clipon, sauf à considérer que notre région est éternellement "sacrifiée" ?
- Nous ne sommes pas riches en espaces naturels. Pourquoi les amputer encore de plus de 40 hectares ? Pourquoi porter atteinte à la biodiversité (faune et flore). Pourquoi exclusion du bord de mer une masse très diversifiée d'utilisateurs ?
- Le Grenelle de l'Environnement approuvé par l'ensemble des députés prévoit qu'à l'horizon 2020, notre pays doit réduire de 20 % ses émissions de gaz à effets de serre (GES) et mettre en place 20 % d'énergies renouvelables. Pourquoi miser sur le méthane, principal émetteur de GES et qui est une énergie fossile en sursis ?
- Peut-on accepter que, pour creuser la darse méthanière, le port va draguer 4,5 millions de m³ de vases qui, immergées au large, finiront par polluer les plages et risqueront d'envahir un site d'une biodiversité exceptionnelle ?
- Avec le changement climatique, le risque de submersion marine est bien réel à terme. Cette menace a-t-elle été intégrée dans les études concernant des installations de bord de mer ? Pas vraiment.

Sécurité

- Le tribunal administratif de Marseille a rejeté l'autorisation d'exploitation du terminal de Fos-Cavaou, en particulier parce que le gazoduc issu de cette installation se situe à proximité de sites Seveso. N'est-ce pas exactement le même cas de figure pour le gazoduc du terminal du Clipon qui cotoiera de près Polimeri, Total, Ryssen, tous classés Seveso seuil haut, soit un ensemble qui pourrait être affecté par un effet "domino" (propagation de l'un à l'autre d'un incendie ou d'une explosion) et ferait une cible de choix pour une action terroriste ? Et puis est-il judicieux de situer un terminal méthanier à proximité d'une centrale nucléaire – ce qui n'a jamais été tenté nulle part ailleurs ?
- Les canalisations enterrées ne sont pas dénuées de risques. Soumis à une pression de 98 bars, le gazoduc enterré à 1 m n'est-il pas susceptible un jour d'être éventré et d'exploser comme ce fut le cas en 2007 à Ghislenghien – Belgique, accident qui fit 18 tués ?
- Le cercle de danger du terminal méthanier est fixé à 600 m. Les évolutions des méthaniers dans l'avant-port avant accostage ne déplaceront-ils pas le danger vers



quête publique

- l'apportement et les stockages pétroliers, ainsi que vers la centrale nucléaire ?
- Le Clipon est une presqu'île. On y accède par un seul axe routier, via l'unique pont étroit de l'écluse des Dunes qu'il est question de doubler. Les conditions de sécurité seront-elles satisfaisantes pour les personnels travaillant sur ce site ?
- Le littoral dunkerquois a-t-il vocation à accueillir de nouveaux sites Seveso ?

Emploi et autres retombées

- Sachant que l'investissement cumulé d'EDF, du port et de GRT-Gaz représentera plus

- d'1 milliard 200 millions d'euros (chiffres 2009 pour une mise en service prévue en ...2014), est-ce raisonnable et économiquement judicieux pour un débouché de 50 emplois pérennes et une cinquantaine d'autres temporaires (hors chantier de construction) ? Pour mémoire, cet investissement est équivalent à environ 1 200 000 emplois mensuels payés au SMIC !
- Quels avantages la région littorale va-t-elle tirer de cette réalisation dans la mesure où le gaz produit sera acheminé vers d'autres régions et des pays étrangers et où la taxe professionnelle ne sera plus versée aux collectivités appelées à gérer de nouvelles servitudes ?

Mode d'emploi

Le dossier du projet sera à disposition de qui voudra le consulter à partir du mercredi 7 octobre à la sous-préfecture de Dunkerque, dans les mairies de Dunkerque, Loon-Plage, Mardyck, Grande-Synthe, Gravelines et Pitgam. Les membres de la commission d'enquête y tiendront des permanences :

- en mairie de Loon-Plage, le 7 octobre de 13 h 30 à 16 h 30 et le 6 novembre aux mêmes horaires prolongés jusqu'à 17 h
- en mairie de Dunkerque le 8 octobre (9 à 12 h)
- en mairie de Mardyck le 14 octobre (14 à 17 h)
- en sous-préfecture le 14 octobre (13 h 30 à 16 h 30)
- en mairie de Pitgam le 19 octobre (14 à 17 h)
- en mairie de Grande-Synthe le 27 octobre (14 à 17 h)
- en mairie de Gravelines le 28 octobre (14 à 17 h)

Il n'y a pas obligation de rencontrer les membres de la commission d'enquête pour formuler des observations sur le **registre d'enquête publique qui doit toujours être à la disposition du public** aux heures d'ouverture des services.



- Les observations peuvent être formulées par courrier adressé par la poste à la commission d'enquête en sous-préfecture ou dans une des mairies, ou alors le courrier peut être déposé directement sur l'un des lieux de l'enquête **avec mention du dépôt** sur le registre d'enquête.
- Les observations doivent être synthétiques (2, 3 pages maxi), argumentées, datées, signées et permettre l'identification de son auteur. Surtout pas de propos diffamatoires. Faites un double de vos observations. En particulier si elles sont envoyées par courrier.
- Terminez votre propos par une appréciation globale sur le projet.
- Vous pouvez formuler des observations à plusieurs reprises, en des lieux et à des jours différents, sans reprendre bien sûr le même argumentaire que précédemment.
- **En cas de dysfonctionnement** (dossier, registre indisponibles, locaux inaccessibles, etc), faites en mention dès que possible sur le registre d'enquête.



Le regard de l'ADECA sur le projet "Calais port 2015"

• L'ADECA participe activement au débat sur le projet Calais port 2015. Elle met des garde-fous à l'inquiétant consensus général des décideurs locaux, régionaux et préfectoraux. Le calendrier des réunions publiques nous emmènera à Dunkerque le 12 octobre au pavillon des maquettes à 19h30 pour évoquer l'aspect... environnement ! L'ADECA sera de toutes les réunions pour faire entendre sa voix.

Résumé des principales revendications

ERAS METAL, une épée de Damoclès sur le projet !

De vives inquiétudes ont été suscitées par la demande d'implantation de l'usine Eras Metal (classée Seveso seuil haut) qui s'installerait en bordure de la zone actuelle d'embarquement des ferries avec pour objectif de retraiter des poussières d'origine métallurgique. Le projet Calais port 2015 n'évoque pas l'installation probable et pourtant... Une simulation de rejets accidentels intempestifs de poussières situe leur concentration maximum sur le secteur de l'ancien site de l'hoverport !

Un impact prévisible : la dégradation de la qualité de l'air

Peut-on dire que la qualité de l'air est "satisfaisante" quand le taux de poussières fines respirables est particulièrement élevé sur la zone du port ? Citant une ancienne étude du SPPPI, le document dit de façon très floue : « les navires en escale au port de Calais ont

une influence relative sur la qualité de l'air de Calais ». Tous les riverains savent que cette influence est importante, et les relevés des capteurs d'ATMO, le confirment... Le capteur de l'EREA a enregistré en 2008 les relevés les plus élevés en dioxyde de soufre de tout le littoral Flandres Côte d'opale !

Ce qui est en cause, c'est la qualité des carburants utilisés par les ferries et les rejets aériens qui en résultent. Et ce, 100 fois par 24 h. Les ferries utilisent un fuel lourd très polluant pendant les traversées et à l'escale leurs moteurs continuent de tourner avec un fuel moins polluant. Or des solutions sont déjà appliquées dans des pays plus respectueux de l'environnement : carburants améliorés, moteurs équipés de filtres à poussière, fonctionnement à l'électricité lors des escales.

L'environnement urbain et routier

Calais est et sera de plus en plus exposé aux pollutions routière (chaque jour 9000 camions transitent par Calais), industrielle, maritime ("rail de la mer du Nord" : 400 à 600 navires chaque jour), due aux mouvements des ferries.

Tout ce qui peut permettre une économie de ces mouvements est à priori bon à prendre : ainsi, le projet envisage de mettre en service une voie ferrée moderne desservant le port et reliée à Dunkerque. Cette initiative coûteuse éviterait de saturer le port, la ville et ses alentours de camions de poids lourds plus ou moins dangereux, constituant à nos yeux le danger n°1 à Calais et sur ses axes routiers. Ainsi le nouveau port de Calais constituerait un exemple par ses infra-structures, sa réglementation. Si l'ADECA n'a pas de garanties sur la priorité donnée au transport ferroviaire et aux plates-formes multi-modales en amont, nous nous opposerons à l'extension du port.

Les incohérences et les manques

Nous n'avons pas entendu parler de chantier HQE, ni de démarche de type Programme d'Activités Labellisées pour la Maîtrise de l'Environnement et encore moins de cadre de vie pour les riverains de l'éventuel chantier. Il devrait pourtant préfigurer la volonté d'une région toute entière d'être un modèle dans la préservation de l'environnement. Il doit constituer, en tant que porte d'entrée majeure du vieux continent, un exemple de développement durable, tout en prenant en compte les conséquences des erreurs d'un passé proche.

L'extension de l'aérodrome Calais-Marck, une ineptie

estime l'Association de Défense contre l'Extension et les Nuisances de l'Aéroport de Marck (ADECENAM).

Les résultats d'une enquête menée en 2002 étaient sans ambiguïté. En voici quelques extraits :

- Situation difficile au cœur d'une zone bien équipée en aéroports et en infrastructures (route, fer).
- Le fret se concentre près des bassins de consommation. Les intégrateurs sont fidèles à un hub.
- L'offre de lignes régulières passagers à moins de 2 heures est abondante (Charles De Gaulle, Lille)
- Le désenclavement autoroutier (A 16) contribue à l'attractivité de Roissy et Lille.
- Le TGV limite l'intérêt de l'avion pour des distances moyennes mais permet d'étendre l'hinterland aux trois capitales pour des vols internationaux.

Du point de vue environnement le constat est tout aussi négatif : orientation de la piste qui oblige à survoler la ville de Marck et la zup de Calais, plan d'exposition au bruit non approuvé.

Depuis cette enquête un lotissement de 600 logements est en construction au bout de la piste d'envol. Une pétition contre l'extension a recueilli, parmi les logements (environ 300) déjà habités 184 signatures sur les 202 personnes contactées. Les habitants des Escardines à Oye-Plage ont spontanément recueilli 79 signatures. Mais qu'importent pour nos élus, les quelques centaines de milliers d'euros de déficit annuel et les 12 à 15 millions d'euros de travaux pour agrandir la piste, c'est le contribuable qui paie. Notre association reste vigilante.

ADECENAM - Tél. 06 70 97 52 87

Blog : <http://adecenam.skyrock.com/blog/>



Poussières à Gravelines : des avancées mais il convient de rester vigilant

Formé en avril 2008, le Collectif contre les Poussières de Gravelines est aujourd'hui en capacité de faire un récapitulatif concernant les premières avancées obtenues. Même si le problème n'est pas complètement réglé sur le terrain, les pistes de négociation semblent aller dans le bon sens.

Le problème des poussières à Gravelines n'est pas nouveau puisqu'il perdure depuis 27 ans, date de l'installation du Quai à Pondéreux Ouest à proximité du quartier des Huttes. De nombreuses manifestations du mécontentement des riverains se sont égrainées au fil des ans.

Excédée, une poignée d'habitants s'est formée en collectif en avril 2008 afin de se faire entendre et soulever des pistes de réflexion. Le sous-préfet a accepté à deux reprises de recevoir les représentants afin d'entendre leurs doléances et leurs propositions.

Celles-ci se sont traduites sur le terrain par la mise en place de quatre capteurs ADA. Des capteurs nouvelle génération, enregistrant en continu les retombées et permettant de mesurer les pics de poussières, leur fréquence et les conditions météorologiques qui y sont associées. Le coût de cet investissement est de 88 000 euros financés à 52 % par les industriels et le port, 39 % par l'Etat et 9 % par le SPPPI.

Avec l'accord des industriels concernés : Seabulk, Béfesa Valéra, Alcan et Comilog, une carte d'identité des composés présents chez chacun d'eux a été créée afin d'identifier la source des retombées. Cette mise en place a permis de connaître la provenance exacte des poussières prélevées et de constater que ce n'est pas seulement Seabulk qui est mis en cause mais l'ensemble des industriels et à parts égales selon la direction des vents.

Un numéro vert et un site dédié

En cas d'épisodes de poussières, un numéro vert (gratuit), connecté à Aloatec, permet de faire effectuer des prélèvements sur les lieux et

chez les riverains impactés. À charge aux personnes concernées d'appeler le **0800 77 53 66** afin de faire constater la gêne et à partir d'un échantillon de connaître la provenance exacte des poussières.

Un site Internet dédié : **www.portouestdk.poussieres.info** permet d'informer la population sur l'évolution des retombées et des pics ainsi que leur localisation, les plaintes enregistrées via le numéro vert et les résultats des prélèvements. Un forum permet également au public de poser ses questions.

Au cours de l'année 2009, cinq épisodes de pics de poussières ont été enregistrés à Gravelines entre avril et août. Un sixième est en cours depuis début septembre, en raison des vents de Nord-Est. Lors des cinq premiers épisodes, quatre industriels sont impliqués (Seabulk, Befesa Valera, Comilog, Alcan). Les premiers résultats sur les derniers épisodes, montrent que trois industriels sont en cause mais aussi que cette fois-ci, du sable est présent dans les relevés.

La modification de l'arrêté préfectoral régissant l'exploitation de Seabulk est en cours. Le taux de rejets en limite du site, qui était jusqu'alors de $4\text{g}/\text{m}^2/\text{j}$, devrait passer à $1\text{g}/\text{m}^2/\text{j}$ et devenir ainsi similaire à ceux appliqués en Allemagne et en Angleterre.

Les membres du collectif ont enregistré avec satisfaction le souhait du sous-préfet que le réseau de capteurs reste opérationnel au moins jusqu'en octobre 2010 et, tout en restant vigilants, ils demandent que soit financée par le SPPPI une étude afin de connaître l'impact sur la santé des différents composés cumulés retombant sur le secteur.



Bruits industriels : l'APPE écrit au SPPPI

Confrontée à la persistance d'émissions bruyantes en provenance du site industriel, comme d'ailleurs à celles d'odeurs difficilement supportables, comme ce fut le cas fin septembre, l'Association pour la Protection du Patrimoine et de l'Environnement (APPE) de Fort-Mardyck s'est adressée au secrétariat du SPPPI en ces termes : « Depuis plusieurs mois, voire des années, nous avons l'honneur d'avoir un observatoire du bruit sur notre territoire. Nous pensions que cet outil nous apporterait un soutien dans notre lutte pour trouver un confort auditif.

Néanmoins nous nous sentons toujours autant agressés par le bruit. Le site DKbel nous le confirme : si le bruit diurne représente le cumul des activités humaines et industrielles, il est à noter que le relevé de ces capteurs la nuit indique un niveau sonore encore trop insupportable. À chacun de nos mails de signalement, par le biais de "question verte", Arcelor-Mittal nous confirme qu'il n'y a aucune activité, ni dysfonctionnements particuliers pouvant expliquer ces nuisances, ni sur leur site, ni chez GTS-Industries.

Nous sommes en droit de nous poser des questions. Y a-t-il une exploitation de ces relevés acoustiques ? Qui les consulte à part nous ? Quand aurons-nous une avancée significative dans ce domaine ?

L'APPE veut des réponses concrètes. » Copies à MM. le maire de Fort-Mardyck, le directeur d'Arcelor-Mittal, le directeur d'Europipe, le directeur de GTS-Industries.

La foire aux n'importe quoi

Il n'est pas beau, mon pesticide

La France s'est engagée à réduire de 50 % en dix ans le recours aux pesticides dont la toxicité n'est plus à démontrer. À des degrés divers, ces produits sont cancérigènes et mutagènes, bref mortifères et, à ce titre, soumis au dispositif européen d'évaluation Reach, bête noire des industriels du secteur qui font donc tout pour le rendre inopérant. Donc plutôt que d'encourager la prolifération de ces substances, principales causes de la pollution chimique dans le monde, nos responsables politiques devraient sérieusement œuvrer à la restriction de leur fabrication.

Or sur notre littoral, c'est tout le contraire qui se passe. Ainsi en juillet dernier, BASF Agri-production (ex-Cyanamide), usine Seveso implantée à Gravelines, a fêté ses 20 ans et lancé en grande pompe l'extension de son site (+ 30 % de production).

Ce qui dans l'euphorie du moment a valu quelques belles envolées bien senties, porteuses de riches enseignements : « *arrêter les produits phytosanitaires, c'est comme stopper les antibiotiques. Ça n'a pas de sens* » (le directeur de la firme). Ben voyons ! « *Les pesticides ! ... les citoyens de plus en plus informés ont balayé bien a-priori. On parle d'ailleurs de plus en plus de chimie verte* » (le président de la Communauté Urbaine).

Quand on vous dit que le littoral occupe une place de choix au palmarès du développement durable !

Bien vu et bien noté

Point 43 dans l'avis du Comité des Régions (Europe) des 17 et 18 juin dernier à propos du "Paquet maritime et côtier" (Rapporteur M. Delebarre)

Le Comité « *considère que les détroits par lesquels transite l'essentiel du trafic mondial doivent faire l'objet d'une approche spécifique tendant à mieux coordonner la gestion de ces espaces confrontés à des risques importants auxquels les acteurs locaux sont amenés à faire face directement. Les conséquences d'un accident maritime dans un grand détroit comme celui du Pas-de-Calais seraient considérables sur le plan économique comme sur le plan environnemental, non seulement pour les régions maritimes concernées mais aussi pour toute l'Europe* ».

Le détroit du Nord-Pas-de-Calais, c'est 20% du trafic mondial... Et combien de méthaniers en plus à l'avenir ?

Mise au parfum

Dans le but de promouvoir Dunkerque et la région littorale, a été mis sur le marché en prélude à la saison touristique le parfum "Made in Dunkerque". Bravo ! Enfin une idée géniale !

Compte tenu des émanations malodorantes que certaines industries (SRD, DPC, etc.) diffusent de manière plus ou moins discontinue dans la partie ouest de l'agglomération, ce serait chouette si le suave et capiteux "Made in Dunkerque" était distribué gratuitement aux riverains incommodés. Au titre de l'aide sociale.

DIRIEZ-VOUS QUE L'ODEUR EST...

- SUAVE ?
- ANODINE ?
- LÉGEREMENT GÉNANTE ?



Seulement les ailes !

Dunkerque renforce sa position de pôle énergétique de dimension européenne... avec un trafic d'ailes d'éoliennes au môle 3, explique la Presse. Ces ailes montées sur nos quais sont destinées à équiper des éoliennes installées en Grande-Bretagne.

Quant à nous, il nous reste à déplorer le refus, prononcé par un Préfet maritime en résidence à Cherbourg, à l'installation d'éoliennes sur des bancs de sable en mer, et à nous contenter de regarder tourner, quand elles tournent, les pales expérimentales qui brassent les fumées de Total.

Plomb dans l'aile

En 1992, les associations avaient contesté l'installation sur le territoire de Loon-Plage de l'usine d'herbicides appartenant au groupe US Du Pont de Nemours. À juste raison, il faut le croire, puisque 10 ans plus tard, après avoir tiré largement bénéfice de dégrèvements d'impôts liés à la procédure "zone d'entreprise", Du Pont mettait la clé sous la porte en emportant ses profits et en nous laissant ses pertes. Allait-on renoncer à ce qui était (à l'époque) le 13^e site Seveso du coin ? Que non ! Teris, roi du déchet industriel, prit le relais. Depuis, il s'en est allé. L'usine a été rasée et l'espace libéré livré aux ébats des lapins de garenne.

Pas sûr du tout que les chantres d'une industrialisation du littoral à tout va en tirent la leçon. Il suffit de voir ce qui se passe en ce moment à l'ouest où il n'y a rien de nouveau.



La conférence de Copenhague, un enjeu majeur pour l'humanité



Comme vous le savez, la prochaine Conférence de Copenhague dirigée par l'ONU se tiendra début Décembre 2009, qui vise à élaborer un accord mondial sur le Climat pour 2012, destiné à succéder au protocole de Kyoto. Mais revenons d'abord à Kyoto. Ce protocole élaboré en 1997, n'est entré en vigueur qu'en 2005, après que suffisamment de pays l'aient ratifié. Tout d'abord, il ne concerne que 38 pays des plus riches, au sein de l'OCDE, avec un absent pollueur remarqué et de poids : les États-Unis. Ensuite, son objectif de réduction des Gaz à Effet de Serre est modeste, puisqu'il ne fixe que -5,5% d'émissions de GES pour 2012, par rapport à 1990, année de référence, décliné à -8% pour l'Union Européenne. Enfin, son mode de fonctionnement très contesté par les ONG laisse la porte ouverte à de nombreuses dérives. En effet, des pays ont obtenu, sous peine de non ratification, des mesures dites de flexibilité, plus couramment appelées "Droits à polluer" qui leur ont permis de maintenir leur niveau d'émissions sur leur propre territoire, voire de les augmenter. Cela s'est fait moyennant des dispositifs tels le MDP (sensés aider les Pays en Développement, mais détournés de leur esprit), ou encore le marché du Carbone. Enfin, il convient de noter l'existence aujourd'hui d'une forte tentation des pays les plus riches à vouloir s'affranchir de l'ONU, et à régler les affaires entre eux, à savoir le G20, ou l'OMC ; deux instances qui n'ont aucune légitimité pour parler au nom des six milliards d'habitants de notre planète.

État de la situation climatique aujourd'hui

Le GIEC estime la hausse de la température pour ce siècle de 4 à 6°, par rapport au niveau pré-industriel, et considère qu'une hausse supérieure à 2° en 2050, nous ferait courir des risques majeurs pour la planète, avec un risque d'emballement du système climatique. Or la température a déjà augmenté de près de 0,9° pour l'hémisphère Nord. De même, un certain nombre d'indicateurs sont au rouge, tels la fonte des glaces arctiques, qui font craindre que les scénarios les plus pessimistes soient dépassés. Aussi, les experts du GIEC estiment-ils qu'il est urgent d'agir et de prendre des mesures radicales, si nous voulons éviter la catastrophe. À cette fin, ils préconisent que le maximum d'émissions mondiales de GES ait lieu en 2015, pour ensuite décroître rapidement, avec une division par deux des émis-

sions mondiales d'ici 2050, soit un engagement de -40% minimum des émissions d'ici 2020 pour les pays les plus riches.

Les propositions associatives pour Copenhague

Elles s'inscrivent dans les conclusions du GIEC et visent à empêcher de dépasser les 2° d'ici 2050 ; et à obtenir un financement par tous les pays qui soit pérenne, obligatoire et proportionnel à la responsabilité de chacun, ainsi qu'à ses moyens financiers. Il ne faut pas oublier que nous, pays riches, avons une responsabilité historique et une dette écologique envers les autres pays de la planète. Les besoins de financement et d'aide aux pays en développement sont estimés entre 0,5 et 1% du PIB mondial (à raison d'environ 1/3 pour l'Union Européenne), soit bien moins que les dépenses liées à la défense ou à ce qui a été octroyé aux banques pour éviter le krach. Enfin, il est demandé aux pays riches de diminuer de 40% minimum leurs émissions d'ici 2020, et que ces dernières se fassent sur leur propre territoire.

Mobilisation à l'appel des ONG

La mobilisation citoyenne sera essentielle, afin de nous faire entendre des multinationales et pouvoirs publics, qui ne jurent que par la croissance et le business, alors que la situation climatique est des plus graves. À cette fin, je vous invite à aller signer et faire signer autour de vous l'appel des ONG françaises au Président de la République, intitulé : "l'Ultimatum Climatique", accessible à l'adresse :

<http://www.copenhague-2009.com/appel> ■
Alain Vandevoorde

Des conférences-débats à Loon-Plage et Leffrinckoucke

Après la journée de formation des militants aux changements climatiques, organisée le 14 février 2009 à la MDE de Dunkerque par le RAC, un collectif s'est créé sur le Dunkerquois, qui a décidé de tenir deux conférences-débat les 9 et 15 octobre à 20h, à Loon-Plage et Leffrinckoucke. Ces conférences visent à faire le point de la situation climatique, à examiner les actions à mettre en œuvre, et bien sûr à préciser les enjeux et revendications pour Copenhague. Ce sera également l'occasion d'aborder la situation particulière de la Flandre Maritime face à la montée du niveau de la mer.

Directeur de la publication : Jean Sename

Réalisation : François Vandebunder
imprimé sur papier recyclé

Le prix de l'abonnement : 4 €
ISSN 1293-5484



Fédération d'associations de l'environnement

Maison de l'Environnement
106, avenue du Casino - BP 21
59941 Dunkerque cédex 2
Tél. 03 28 20 30 40
Fax : 03 28 20 30 39
www.maison-environnement.org
dunkerque.pollution.free.fr

l'ADELFA bénéficie du concours de la ville de Dunkerque, de la Communauté Urbaine de Dunkerque et du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale