Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

# Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de la plateforme multimodale « Dunkerque Logistique International Sud » (DLI SUD) du Grand Port Maritime de Dunkerque

**n°Ae: 2012-38**

**Avis établi lors de la séance du 25 Juillet 2012** - n° d'enregistrement : 008437-01

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 25 juillet 2012 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la plateforme multimodale « Dunkerque Logistique International Sud » (DLI SUD) du Grand Port Maritime de Dunkerque*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Ullmann, Vernier*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Mmes Rauzy, Vestur, MM. Lagauterie, Letourneux, Schmit.*

*

* *

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Nord sur un dossier reçu complet le 18 juin 2012.*

*Le projet étant établi par un établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement, cette saisine est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 de ce même décret, l'avis doit être fourni sous trois mois.*

*L'Ae a consulté, le 15 juin 2012, le préfet du Nord au titre de ses compétences en matière d'environnement, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) du Nord-Pas-de-Calais, ainsi que le ministère du travail, de l'emploi et de la santé. Elle a pris en compte les contributions de la DREAL, en date du 12 juillet 2012, de la direction départementale de l'agriculture et de la mer (DDTM) du Nord, en date du 13 juillet 2012, et de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) en date du 17 juillet 2012.*

*Sur le rapport de Christian Barthod et de Alain Féménias, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent avis le 25 juillet 2012.*

***Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.***

1 Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le projet présenté par l'établissement public Grand port Maritime de Dunkerque (GPMD), consiste à aménager, sur des terrains dont il est propriétaire, une zone d'environ 125 ha, située à proximité immédiate des quais du Port Ouest (dans le secteur dit de Port rapide, terminal conteneurs), pour développer une « *offre d'entreposages et aires de repos et de services, adaptée aux matières dangereuses* », « *bénéficiant de conditions multimodales flexibles et dédiées* », et à réaliser les voies d'accès au site (route et embranchement ferroviaire). Cette plateforme multimodale est dénommée « Dunkerque Logistique International Sud » (DLI Sud).

L'Ae apprécie la démarche de réflexion globale sur le patrimoine naturel du GPMD, intégrant les différents projets en cours ou prévus, et les efforts ainsi accomplis pour optimiser la localisation des projets au regard de l'environnement et pour gérer écologiquement les territoires naturels qui ont vocation à le rester. L'Ae recommande néanmoins :

- de faire légèrement évoluer le Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) pour en faire également un outil en matière de gestion et de suivi des mesures compensatoires ;
- de donner au SDPN le statut d'une partie intégrante ou d'une annexe référencée au projet stratégique du port, qui sera désormais soumis à évaluation environnementale (cf. décret du 2 mai 2012).

L'Ae rappelle également que les mesures de compensation devraient en principe être opérationnelles avant la destruction qu'elles compensent, et qu'il est possible à un maître d'ouvrage d'anticiper sur ce point la mise en œuvre de ses projets, à certaines conditions (voir l'avis détaillé), dans le cadre de la vision globale que donne le SDPN.

L'étude d'impact souffre d'un certain nombre d'imperfections, de forme et de fond, qui ne permettent pas d'aborder de manière satisfaisante tous les points qui auraient dû être analysés, et pénalisent donc aussi la bonne information du public. Néanmoins, dans l'état des informations recueillies par les rapporteurs de l'Ae, les compléments qui seront apportés ne devraient a priori pas modifier significativement l'appréciation qualitative des impacts du projet. Compte tenu de la bonne articulation entre la conception du projet et le SDPN, et des conséquences tirées de l'actualisation d'un certain nombre d'inventaires patrimoniaux, il est possible de considérer que l'étude d'impact a pris en compte de manière satisfaisante le besoin d'éviter les impacts les plus importants, et de réduire les impacts considérés comme inévitablement liés au projet.

L'Ae recommande :

- de compléter l'étude d'impact par une prise en compte des impacts sur les poissons et sur les zones humides, et en apportant les informations et précisions complémentaires réunies pour l'instruction du dossier au titre de la loi sur l'eau ;
- de remédier aux imperfections de forme et imprécisions de l'étude d'impact ;
- de compléter les analyses qui ont été menées en terme d'effets cumulés, par la prise en compte de la zone DLI Nord et du terminal méthanier, notamment au regard des espèces déterminantes de la ZNIEFF[2] de la dune du Clipon, plus généralement de la flore et la faune protégées, et des envols de poussière et de sable ;
- de préciser ce qui relève respectivement des mesures compensatoires et des mesures d'accompagnement, et d'en justifier la logique écologique liée au présent projet.

L'Ae a fait par ailleurs des recommandations plus ponctuelles, qu'on trouvera dans l'avis détaillé.

[2] ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. L'inventaire national des ZNIEFF identifie et de décrit des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

## Avis détaillé

# 1 Objectifs de l'opération

## *1.1 Le projet et ses finalités :*

Le projet présenté par l'établissement public Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), détenteur d'une réserve foncière de 3 000 ha, consiste à aménager, sur des terrains dont il est propriétaire et qui sont actuellement majoritairement affectés à l'agriculture[3], une zone d'environ 125 ha[4], située à proximité immédiate des quais du Port Ouest (dans le secteur dit de Port rapide, terminal conteneurs), pour développer une « *offre d'entreposages et aires de repos et de services, adaptée aux matières dangereuses* », « *bénéficiant de conditions multimodales flexibles et dédiées* », et à réaliser les voies d'accès au site (route et embranchement ferroviaire). Cette plateforme multimodale est dénommée « Dunkerque Logistique International Sud » (DLI Sud).

Les aménagements, situés sur la commune de Loon-Plage (département du Nord) portent sur :

- la réalisation d'une plateforme à la cote 6,30 m CMG[5], avec le déplacement d'un watergang[6], l'aménagement de noues paysagères enherbées pour la gestion des eaux pluviales ;
- la desserte ferroviaire[7] (réalisation d'un terminal embranché avec les voies existantes) et la réalisation de deux voiries routières perpendiculaires, d'une longueur totale de 3,8 km, raccordées d'une part au rond-point de la Maison-Blanche (avec création d'un passage supérieur au dessus de la voie ferrée), d'autre part à la route des dunes.

Le coût du projet de la zone DLI Sud est estimé à environ 11,5 millions d'euros.

## *1.2 Contexte du projet*

Le GPMD possède 3 000 des 3 300 ha actuellement disponibles sur le territoire dunkerquois pour créer des zones industrielles ; il s'agit d'une des réserves foncières les plus importantes d'Europe et un atout pour le développement du port de Dunkerque. Le présent projet vient compléter le projet « Dunkerque Logistique International Nord » (DLI Nord), qui avait bénéficié d'un arrêté préfectoral au titre de la loi sur l'eau, en date du 26 avril 2007. Le présent projet DLI Sud figure dans le projet stratégique 2009/2013 du GPMD qui a été approuvé par le conseil de surveillance lors de sa séance du 3 avril 2009, avec l'accord de l'Etat. Il s'agit de présenter une alternative aux services de traitement logistique de matières dangereuses offerts par les ports de Zeebrugge, d'Anvers et de Rotterdam. Trois autres projets comparables existent en France, sans que le GPMD ait été en mesure d'indiquer leur localisation aux rapporteurs de l'Ae.

La zone industrialo-portuaire du Port Ouest de Dunkerque est classée en Opération d'intérêt national[8] (OIN) depuis 1983.

---

[3] Ces terrains sont exploités sous le régime de l'autorisation d'occupation précaire des terrains, valable pour une récolte annuelle et reconduit tacitement.

[4] La surface exacte du projet varie selon les parties de l'étude d'impact, en fonction des approches développées : zone de travaux de 125 ha page 27, plateforme de 120,6 ha pages 144 et 204, projet étudié de 142,5 ha (annexe 5), surface drainée de 111,1 ha (annexe 5). Pour la bonne compréhension du public, il pourrait être opportun de mieux préciser les conventions qui expliquent ces chiffres différents.

5 CMG : cote marine de Gravelines :

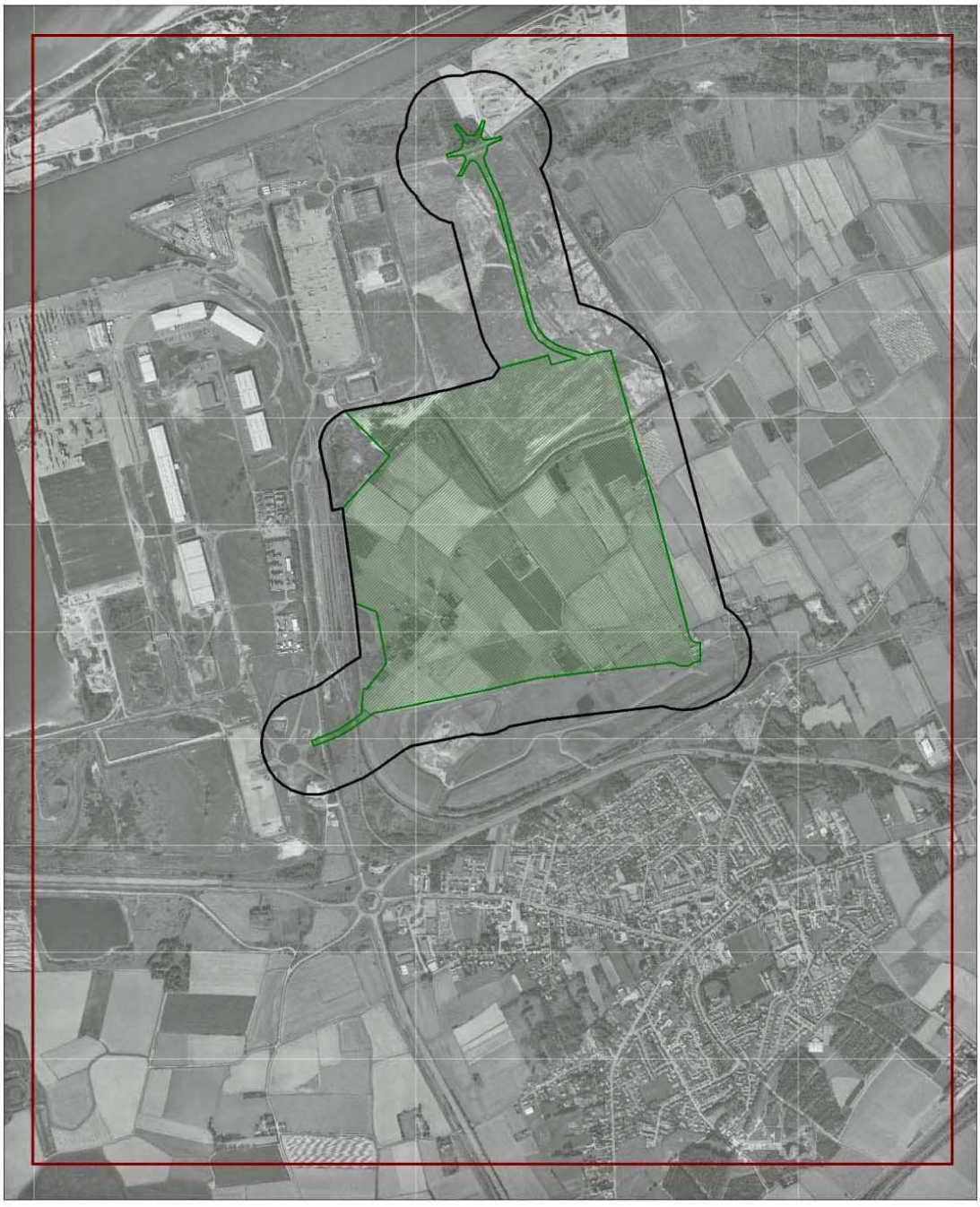
[6] Un watergang est un fossé d'évacuation des eaux des marais que sont les wateringues de l'ancien delta de l'Aa. L'eau y est prélevée pour être renvoyée vers la mer, soit à marée basse en ouvrant les écluses, soit par pompage (les moulins à vent des Pays-Bas et de Flandre d'autrefois ont été remplacée par des pompes électriques).

[7] Le GPMD est le premier port français à être gestionnaire de son infrastructure ferroviaire

8 Une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme ; c'est lui et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de

## PÉRIMÈTRE ÉLOIGNÉ DE LA ZONE DE PROJET

*Aménagement de la zone DLI Sud - Grand Port Maritime de Dunkerque*

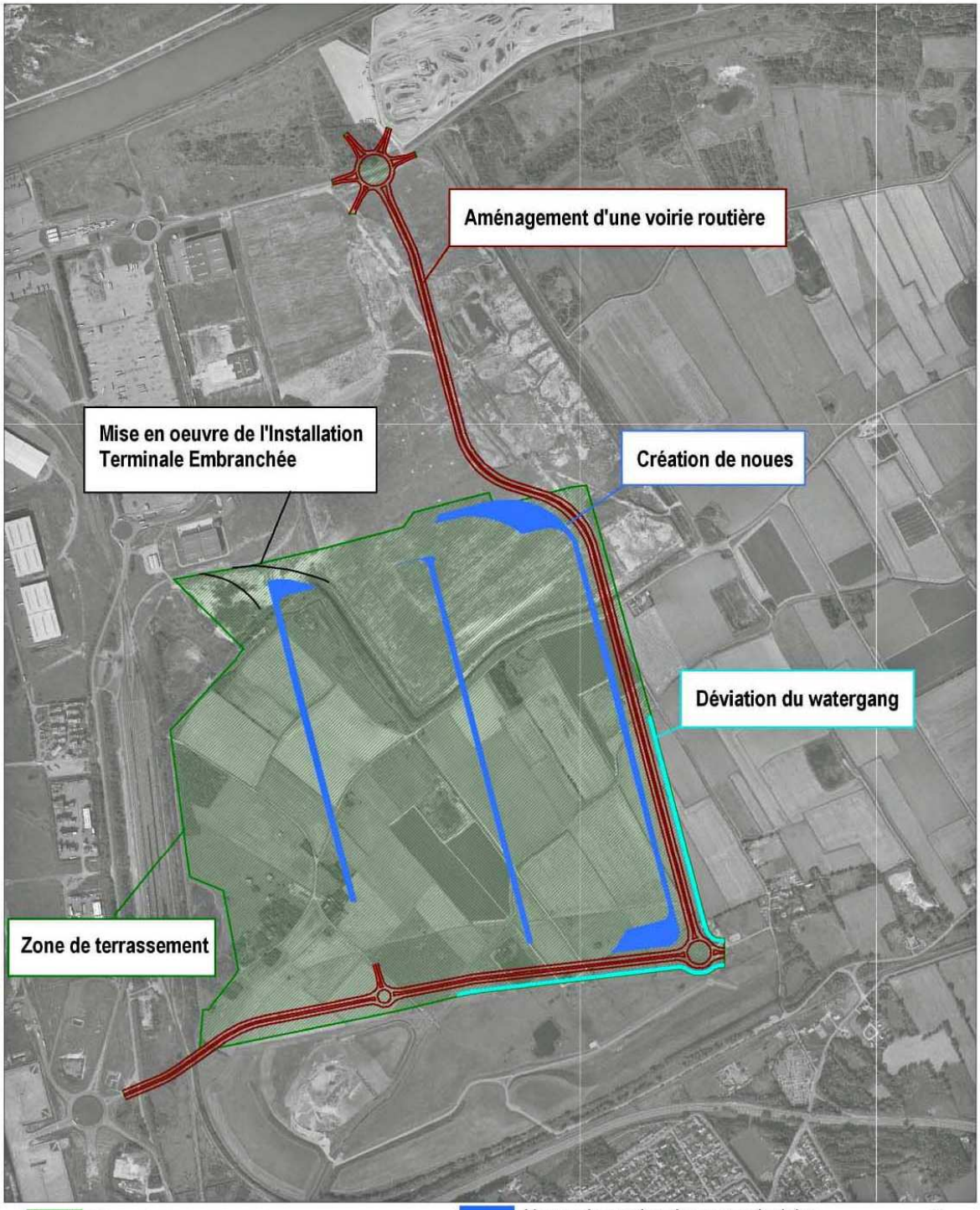



*Carte réalisée par TBM, 2011*
*Source cartographique : Orthophotographies 2008*

construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN.

# AMÉNAGEMENTS PROJETÉS
# APRÈS MISE EN OEUVRE DES MESURES

*Aménagement de la zone DLI Sud - Grand Port Maritime de Dunkerque*




*Carte réalisée par TBM, 2011*
*Source cartographique : Orthophotographies 2008*

Le GPMD s'est doté en 2009 d'un Plan stratégique de développement économique et d'un Plan d'aménagement et de gestion durable, prenant notamment en compte les milieux naturels existant sur les 7 000 ha dont il est propriétaire. Il a également adopté en 2010 un Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN), document d'orientation pour la prise en compte des milieux naturels dans sa politique d'aménagement des prochaines années. La méthodologie adoptée par le GPMD pour identifier « *les secteurs dont la richesse biologique peut supporter des aménagements avec la mise en œuvre de mesures de réduction d'impacts et de mesures compensatoires adéquates*. » privilégie clairement les habitats naturels remarquables par rapport aux approches en terme de présence d'espèces remarquables (pondération par une notation sur 10 des enjeux liés aux habitats naturels, et une notation sur 5 des enjeux liés aux espèces). L'Ae a pris connaissance des comptes-rendus en date des 31 mars 2010 et 12 mai 2010 du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN), du 19 janvier 2011 de la Commission « flore » du CNPN, et du 7 mars 2011 de la Commission « faune » Conseil national de la Protection de la Nature (CNPN), analysant ce document. Elle a noté l'appréciation favorable portée par ces commissions. Le principe de cette approche, originale au regard des autres projets portuaires que l'Ae a eu à examiner, semble excellent[9], d'autant plus qu'elle s'accompagne d'un plan de gestion formalisé, qui devrait être actualisé tous les cinq ans, et de l'annonce d'une procédure périodique d'évaluation des objectifs atteints.

### *1.3 Programme d'opérations auquel appartient le présent projet*

Alors que l'étude d'impact du projet de zone « grandes industries » (ZGI), présentée concomitamment par le GPMD à l'avis de l'Ae, considère que les deux projets ZGI et DLI Sud relèvent du même programme, au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement, ce n'est pas la position retenue par la présente étude d'impact qui reste totalement silencieuse sur l'éventuelle appartenance du projet DLI Sud à un programme plus vaste. Toutefois, comme mentionné dans son avis n°2012-39 du 25 juillet 2012 sur le projet ZGI, l'Ae n'identifie pas de lien fonctionnel[10] entre les deux zones DLI Sud et ZGI.

S'agissant d'un projet dénommé DLI Sud, jouxtant un projet d'aménagement réalisé récemment et dénommé DLI Nord (non encore totalement occupé par des activités), la question se pose de savoir si ces deux zones logistiques relèvent ou non d'un même programme. L'Ae considère que deux projets appartiennent à un même programme s'ils sont dans un lien fonctionnel l'un vis-à-vis de l'autre. De ce point de vue, la spécialisation de DLI Sud dans les entreposages de matières dangereuses et les éléments figurant dans l'étude d'impact laissent supposer qu'il aurait été parfaitement envisageable de réaliser l'une de ces deux zones sans faire l'autre, même si quelques rares mentions incidentes (cf. la légende de la carte de la page 37, parlant du programme d'aménagement DLI, cartographiant DLI Nord et DLI Sud) conduiraient à considérer le projet DLI Nord comme une première tranche, et le projet DLI comme une seconde tranche d'un même programme.

L'Ae rappelle par ailleurs que l'éventuelle étude d'impact des travaux ultérieurs d'implantation des bâtiments et aires de stockage sur la zone DLI Sud devra intégrer les impacts liés à la création de la zone DLI Sud sur laquelle les sociétés s'installent, s'agissant là incontestablement d'un même programme.

.

# 2 Les procédures

Rappel : le dossier ayant été déposé avant le 1er juin 2012 auprès de l'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation ou d'exécution, les dispositions du code de l'environnement visées sont celles

[9] L'Ae note néanmoins que l'approche actuelle du GPMD reste incomplète, puisqu'elle ne prévoit pas une cartographie actualisée des mesures compensatoires ou d'accompagnement, référencées en fonction du projet qui les justifie. La mention (page 162) d'une mesure compensatoire « au titre du projet de nouvelle desserte routière de Port rapide » illustre ce besoin.

[10] Dans l'état des incertitudes sur les industries qui s'implanteront sur la zone « grandes industries », il n'est par ailleurs pas possible de présumer que ces industries auront nécessairement besoin de recourir aux services de la zone logistique DLI Sud, et réciproquement. Aucun équipement figurant dans la liste des travaux n'est en commun. Enfin, rien dans les deux études d'impact n'indique que les 177 000 m3 de déblais provenant du chantier de DLI Sud seront utilisés comme remblais pour la zone « grandes industries » (besoin de remblais non chiffré, mais liste d'origine possible des matériaux de remblaiement écartant cette hypothèse) ; ce ne sont donc pas les matériaux d'un site qui sont indispensables à l'aménagement de l'autre site.

antérieures à l'entrée en vigueur du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.

Il s'agit d'une étude d'impact constitutive d'une enquête publique régie par les articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement, les travaux d'aménagement et de desserte dépassant 1,9 million d'euros.

Le dossier de demande d'autorisations au titre de la loi sur l'eau vise les rejets d'eaux pluviales sur le sol sur une surface supérieure à 20 ha (rubrique 2.1.5.0, cf. les infiltrations via les noues paysagères), la modification du lit mineur d'un cours d'eau sur plus 100 m (rubrique 3.1.2.0, cf. la dérivation d'un watergang sur 873 ml[11]), et les travaux de nature à détruire des frayères sur plus de 200 $m^2$ (rubrique 3.1.5.0, cf. la dérivation d'un watergang sur 873 ml), l'assèchement ou la mise en eau de plus de 1 ha (rubrique 3.3.1.0, cf. la destruction de 4,98 ha de zone humide et la mise en eau de 17,6 ha par la création de noues). Un certain nombre d'autres travaux relèvent du régime de la déclaration.

L'étude d'impact comprend une évaluation des incidences Natura 2000. L'Ae a également eu connaissance des « dossiers de demande d'autorisations exceptionnelles portant sur les espèces protégées », et y a identifié avec intérêt des précisions nécessaires qui n'étaient pas disponibles dans l'étude d'impact. Parmi les documents communiqués figure également le SDPN précédemment mentionné. ***L'Ae recommande de mettre tous ces documents à la disposition du public dans le dossier d'enquête publique.***

# 3 Analyse de l'étude d'impact

## *3.1 Commentaire général*

Le GPMD a privilégié, pour la conception de son étude d'impact, le plan d'une évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau, tout en mentionnant page 9 les parties où il intègre les compléments spécifiques à une étude d'impact. Compte tenu du fait qu'il s'agit présentement d'une étude d'impact valant évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau, le respect du plan type d'une étude d'impact aurait été préférable. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation se trouvent ventilées entre les chapitres 6 (impacts) et 10 (santé), sous une appellation générique de « mesures associées » qui n'en facilite pas la compréhension au regard des dispositions de l'article R.122-3 II du code de l'environnement. Ce choix de plan explique probablement que l'éventuelle participation du présent projet à un programme plus vaste ne fasse l'objet d'aucune réflexion explicite dans l'étude d'impact, l'absence de programme plus vaste que le projet devant être déduite du silence du texte sur ce point. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'améliorer le document en traitant explicitement de l'enjeu d'un éventuel programme, et en précisant au cas par cas le statut des « mesures associées ».***

L'absence de pagination de renvoi dans le sommaire (page 3) du document ne facilite pas la consultation de l'étude d'impact en fonction des sujets d'intérêt du public. Les annexes ne sont pas listées. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de faciliter la consultation du document en paginant les renvois aux chapitres et annexes***.

L'articulation entre le texte et les annexes n'est pas toujours limpide, dans la mesure où la reprise de tableaux ou de schémas issus des études qui sont résumées dans les annexes mériterait parfois des explications complémentaires, y compris en terme de légende et d'unités utilisées. Il peut aussi exister des contradictions entre le texte principal et les annexes, comme par exemple entre le nombre de sous-bassins-versants sur la plateforme DLI Sud figurant dans le texte de l'étude d'impact (page 149) et celui mentionné dans l'annexe 5. Certaines figures sont très difficiles à comprendre (cf. par exemple, la figure 2 de la page 47). Certaines conclusions figurant dans le texte semblent a priori rapides, compte tenu de ce qui figure dans l'étude d'impact, mais sont en fait justifiées par les études qui ne sont que résumées en annexe, comme les rapporteurs ont pu le comprendre lors de leurs échanges avec le GPMD et ses bureaux d'étude. Le lien entre d'une part la présente étude d'impact, d'autre part la mise en perspective générale et certaines informations

[11] Mètres linéaires

figurant dans le SDPN est important, et il convient soit de reprendre quelques alinéas du SDPN dans l'étude d'impact, soit de renvoyer explicitement le lecteur au SDPN, en précisant les pages concernées. ***L'Ae recommande d'améliorer l'articulation entre le texte de l'étude d'impact et celui de ses annexes, et de veiller à ce que le lecteur puisse trouver dans les annexes les raisonnements qui justifient les conclusions figurant dans le texte, si ce dernier semble elliptique.***

La description des travaux ne fait pas état des modalités de la fourniture d'eau potable (et le cas échéant d'eau industrielle), ni des modalités d'assainissement des rejets venant des activités qui seront implantées sur le site. Le dossier ne permet donc pas d'apprécier les éventuels impacts de ces services indispensables à une plateforme logistique. La question des réserves « incendie » n'apparaît pas non plus clairement, alors même que le risque d'incendie lié à l'entreposage de matières dangereuses doit nécessairement être assumé par des bassins étanches, et que l'utilisation des bassins d'infiltration est a priori fortement déconseillée pour cet usage. L'Ae note enfin que le projet ne prend pas en charge d'éventuelles mesures de mise en sécurité du site, liées au stockage de matières dangereuses, et renvoie le besoin d'éventuelles dispositions en la matière aux projets des entreprises s'implantant sur le site. ***L'Ae recommande de compléter la description des travaux par les modalités de prise en charge de l'approvisionnement en eau (y compris les réserves « incendie ») et de l'assainissement, et leurs impacts éventuels***.

## *3.2 Etat des lieux du site*

La partie nord de la zone DLI Sud est située sur un terrain de dépôt de sédiments de dragage, probablement issus du creusement du bassin de l'Atlantique. Une partie de cette zone a fait l'objet d'un remaniement par prélèvement de matériaux dans les dernières années. Cet historique explique certaines caractéristiques particulières du milieu et leur évolution rapide, notamment pour la présence et l'abondance des espèces halophiles[12], entre les inventaires préalables à l'élaboration du Schéma directeur du patrimoine naturel, et les nouveaux inventaires liés au présent projet. L'Ae note le caractère récent et nécessairement évolutif du milieu et de sa flore, en lien avec le ressuyage du sel dans les sédiments de dragage et les remaniements de la plateforme. La partie sud de ce site de dépôt de sédiments de dragage sera utilisée pour remblayer les terrains actuellement exploités en culture, mais la partie nord ne sera affectée qu'à la marge par le tracé de la route d'accès. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de mieux expliquer les spécificités de ce milieu original et son évolution inéluctable***.

A la différence de l'étude d'impact du projet ZGI, la présente étude d'impact est très succincte sur le rôle de la zone d'étude pour l'avifaune hivernante et l'avifaune migratrice[13], et plus généralement pour le gagnage et le repos des oiseaux présents dans les environs, alors même que la présence de la réserve naturelle nationale du Platier d'Oye (également site Natura 2000), à quelques kilomètres, invite à s'interroger sur ce point. L'Ae note cependant que des éléments de réponse figurent dans l'évaluation des incidences Natura 2000. Par ailleurs la compréhension des enjeux ornithologiques par le public non averti serait facilitée par une présentation des espèces listées d'oiseaux nicheurs, comme l'étude d'impact le fait d'ailleurs pour les principales espèces floristiques[14]. Les listes d'oiseaux présents dans l'aire d'étude devraient nécessairement s'accompagner d'une estimation des populations ou couples concernés, en reprenant les indications qui ne figurent actuellement que dans « les dossiers de demande d'autorisations exceptionnelles portant sur les espèces protégées » dont l'Ae a eu connaissance. Enfin, au-delà des approches liées à la protection de certaines espèces d'oiseaux (cf. la procédure de demande de dérogation portant sur les espèces protégées), l'Ae considère qu'il serait opportun de caractériser l'originalité[15] de la zone d'étude au regard de toutes les espèces d'oiseaux présentes ; dans cet esprit, elle note l'enjeu que présente une approche d'ensemble du GPMD, via le SDPN, pour le Gorge bleue à miroir (*Luscinia svecica*), l'Echasse blanche (*Himantopus*

[12] Se dit des végétaux qui poussent dans les terrains salés.

[13] Même si l'évaluation des incidences Natura 2000 précise que le rôle de ce secteur du port durant la phase migratoire semble difficile à apprécier.

[14] Cette présentation serait plus facilement exploitable par le grand public si l'ordre de présentation des espèces dans les tableaux et dans le texte était le même.

[15] Par comparaison avec le site ZGI présenté concomitamment et faisant l'objet de l'avis n°2012-39 du 25 juillet 2012, l'aire d'étude du projet DLI Sud se caractérise par une originalité ornithologique manifeste, et donc par un enjeu plus fort à resituer dans le cadre plus général des aménagements industriels et écologiques prévus par le GPMD sur ses 3 000 ha.

*himantopus*), le Vanneau huppé (*Vanellus vanellus*), le Grand gravelot (*Charadrius hiaticula*), l'Avocette élégante (*Recurvirostra avosetta*) et le Coulis cendré[16] (*Numenius arquata*). ***L'Ae recommande de compléter la présentation de l'état des lieux en précisant notamment l'originalité et rôle que joue la zone d'étude dans la dynamique fonctionnelle de l'ensemble de l'avifaune présente dans les environs, et d'en tirer les conséquences en terme de mesures de réduction d'impact et de compensation.***

Le présent projet se situe au sein de la ZNIEFF[17] de type I de la « dune du Clipon » (1 728 ha selon les information figurant sur le site du Muséum national d'histoire naturelle[18]), réputée pour sa grande richesse biologique. Cette ZNIEFF est déjà concernée par le projet en cours de réalisation du terminal méthanier et le sera ultérieurement par d'autres projets à venir du GPMD, mais d'ores et déjà planifiés (cf. les cartes des phases 2 à 4 des projets de développement du port, figurant dans le SDPN). Compte tenu du caractère très menacé de cette ZNIEFF (zonage d'inventaire, sans valeur juridique de protection), et même si les terrains de la zone d'étude ne sont manifestement pas les plus intéressants de cette ZNIEFF, le raisonnement en pourcentage de surface ne semble pas pleinement rendre compte des enjeux du projet au regard des espèces qui ont conduit à l'identification de cette ZNIEFF en 1987, puis à son extension. L'Ae note par exemple le silence de l'étude d'impact sur les insectes, notamment les odonates, qui caractérisent cette ZNIEFF et l'alimentation de certaines espèces d'oiseaux présentes localement. ***L'Ae recommande que l'étude d'impact prenne en compte les espèces « déterminantes » de la ZNIEFF, en utilisant les inventaires disponibles pour préciser en quoi le projet aura ou n'aura pas d'incidences sur ce qui fait l'intérêt de cette ZNIEFF, et donc de la zone environnant le projet de DLI Sud.***

Alors que le projet prévoit le déplacement d'un watergang, et que le bassin versant de l'Aa (dont fait partie la zone d' étude) est spécifiquement concerné par le plan national d'action « Anguille » notifié par la France à la Commission européenne en application du règlement communautaire (CE) N° 1100/2007 du Conseil du 18 septembre 2007 instituant des mesures de reconstitution du stock d'anguilles européennes, l'Ae note le silence de l'étude d'impact sur les poissons, et notamment sur l'anguille, espèce migratrice. ***L'Ae recommande de compléter l'état des lieux (et plus globalement l'étude d'impact) par la prise en compte des poissons, et tout particulièrement de l'anguille.***

Sous réserve d'une caractérisation objective plus fine (selon les critères prévus par les arrêtés de 2008 et 2009 mentionnés ci-après), la cartographie du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) identifie tout l'estuaire de l'Aa dont fait partie la plateforme de DLI Sud, comme « zone humide ». Dès lors la réalisation du projet conduirait à une compensation, au titre des zones humides, d'un niveau au moins équivalent à la surface de DLI Sud. L'Ae constate par ailleurs que l'état des lieux n'apporte aucune base précise à la mesure ultérieurement mentionnée d'une mesure compensatoire au titre des zones humides détruites (5 ou 6 ha). ***Compte tenu de ce qu'ont vu sur le terrain ses rapporteurs, l'Ae recommande que l'état des lieux inventorie précisément les surfaces réunissant les critères de l'arrêté du 1er octobre 2009 modifiant l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement***.

L'état des lieux au titre du bruit n'est pas facilement compréhensible, compte tenu notamment des zones « neutralisées » (pas d'information disponible sur une aire débordant des limites du présent projet, aire dont le contour n'est pas compréhensible) dans cet état des lieux, qui par ailleurs ne correspondent même pas aux limites des zones DLI Nord et DLI Sud. Les rapporteurs ont eu confirmation qu'il s'agit en fait de cartes reflétant un stade antérieur aux arbitrages rendus sur les projets DLI Nord et DLI Sud. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de préciser les conventions qui ont présidé à la confection de cette carte, et les limites qui en découlent pour la présente étude d'impact.***

[16] La friche sableuse qui recouvre notamment la partie Nord de DLI Sud est réputée être le seul site de reproduction du courlis cendré en région Nord-Pas-de-Calais, ce qui justifie le besoin d'une attention toute particulière à cette espèce dans la politique générale du patrimoine naturel du GPMD, et la nécessité de proposer une mesure compensatoire.

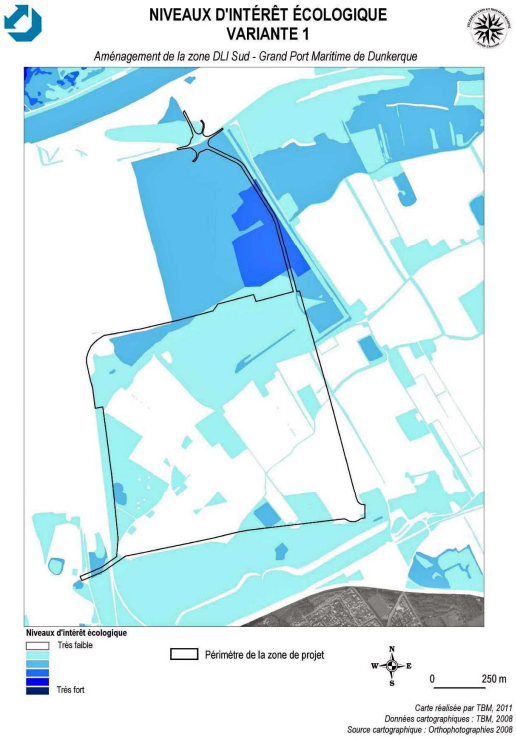
[17] ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. L'inventaire national des ZNIEFF identifie et de décrit des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue 2 types de ZNIEFF : a) les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; b) les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

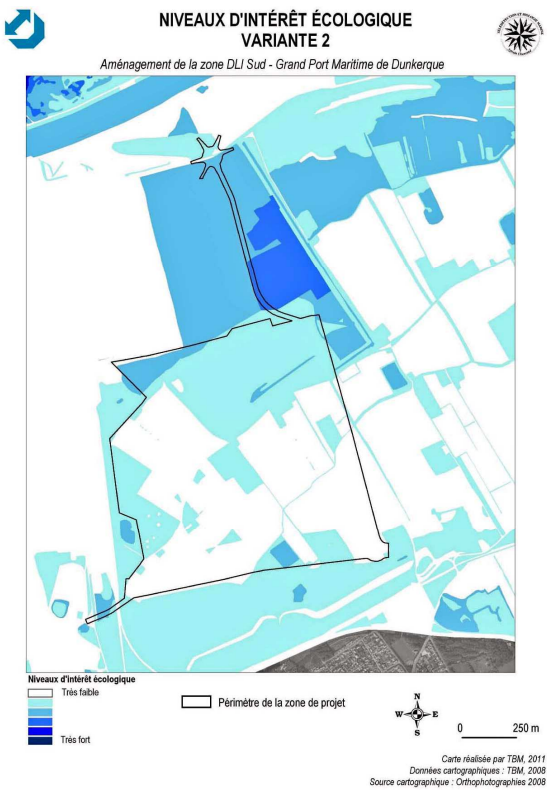
[18] L'étude d'impact parle d'une surface de la ZNIEFF de 1 411 ha page 81

La justification de la zone d'étude en terme de « périmètre approché » (environ 200 ha) et de périmètre éloigné (environ 600 ha) mériterait d'être explicitée, avec leurs modalités d'emploi respectives dans l'étude d'impact. La compréhension du faible enjeu des interactions entre le projet (entreposage de matières dangereuses) d'une part, et les activités mentionnées de moto-cross et de ball-trap (avec club house) préexistantes à proximité d'autre part serait facilitée par une localisation cartographique de ces activités. La mention (p 131) d'une étude de trafic routier réalisée en 2008 devrait s'accompagner soit de la présentation d'une synthèse en annexe, soit a minima de l'indication d'un site Internet où il est possible de la consulter. La mention (page 133) de la présence, à proximité immédiate du projet, d'une société d'élimination de déchets industriels, bénéficiant d'une zone de servitude couvrant tout ou partie de la plateforme de DLI Sud, doit nécessairement s'accompagner de la nature de cette servitude, afin d'apprécier la comptabilité du projet avec cette servitude. ***L'Ae recommande de remédier à ces imprécisions dans la caractérisation de l'état des lieux.***

## *3.3 Le projet, justification et variantes*

Les deux variantes présentées (pp 202-205) sont en fait moins des variantes que, pour l'essentiel, la présentation d'une part du projet initial, avant l'effort de hiérarchisation et de synthèse des enjeux liés au patrimoine naturel que représente le SDPN, d'autre part du projet ayant pris en compte le SDPN, comme le met d'ailleurs en évidence le SDPN dans sa présentation (page 62 du SDPN). L'Ae apprécie positivement la capacité que donne au GPMD une approche telle que celle du SDPN, pour localiser et le cas échéant reconfigurer ses projets, en prenant en compte le patrimoine naturel dans la planification de ses aménagements. Néanmoins cette approche globale de planification ne peut dispenser le maître d'ouvrage d'expliciter, pour la bonne information du public, les enjeux écologiques concrets (et pas seulement la hiérarchisation des niveaux d'intérêt des zones) qui l'ont conduit à déplacer la route d'accès, à préserver une des mares du site, et à faire encore évoluer à la marge et à deux endroits différents, la limite ouest du projet par rapport au schéma qui figure à la page 62 du SDPN. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'expliciter de manière plus concrète et didactique les enjeux écologiques précis que la variante retenue permet de préserver par rapport au projet initial.***






## *3.4 Les impacts sur l'environnement*

### 3.4.1 Impacts des travaux

Le risque lié aux poussières est traité de manière très générale, avec la mention que l'envol de fines particules peut entraîner des gênes occasionnelles pour la respiration des riverains. ***Compte tenu du vent qui caractérise la zone, et des problèmes rencontrés sur le chantier proche du terminal méthanier, l'Ae recommande de mieux apprécier ce risque et d'expliciter les méthodes de gestion du chantier pour le prévenir.***

### 3.4.2 Impacts permanents dus au fonctionnement de l'installation

**BRUIT**: le bruit fait l'objet de deux traitements, d'une part dans le chapitre 6 (analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et mesures associées) et dans le chapitre 10 (santé), avec de légères différences qui ne sont pas facilement compréhensibles. Dans les deux cas, les conclusions ne sont pas écrites sous une forme permettant au public de les comprendre. Ainsi la conclusion du chapitre 6 est que la mise en œuvre du projet entraînera « *un impact permanent et direct sur les zones d'émergence réglementées. Pour le centre ville de Loon-Plage, l'A16 et la RD601 seront les sources prépondérantes alors que pour les habitations au nord du centre ville les impacts sonores seront dus au matériel utilisé sur la plateforme et à l'effet d'écran acoustique des futurs bâtiments construits… Les niveaux équivalents sonores pondérés A induits par chaque entité juridique en limite de propriété devront être inférieurs à 55 dB(A) de nuit et à 65 dB(A) de jour…* » (pages 143 et 144). La conclusion du chapitre 10 est que « E*n ce qui concerne le hameau isolé au sud est de la future plateforme, le risque sera plus important . Cependant le trafic le plus important sera effectif en période journalière et notamment les heures de pointe* ». (page 240). ***L'Ae recommande de réécrire les conclusions sur le bruit dans des termes qui soient plus facilement compréhensibles par le public, après un contact entre le bureau d'étude chargé d'élaborer l'étude d'impact et celui qui a effectué les simulations acoustiques avant même la finalisation des projets DLI Nord et DLI Sud.***

**EAU et MILIEUX AQUATIQUES** : au-delà de l'absence de prise en compte des poissons et de l'incertitude sur les zones humides (cf. supra), l'étude d'impact (y compris ses annexes) ne peut néanmoins pas être considérée comme pleinement satisfaisante au regard de la description du projet et de ses impacts sur l'eau et les milieux aquatiques. Un certain nombre d'omissions, d'erreurs et d'imprécisions ponctuelles ont été relevées par les rapporteurs dans le dossier : ils ont été informés par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude qu'un dossier rectificatif, accompagné d'une notice hydraulique, allait prochainement être remis à la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), chargée de la police de l'eau. Compte tenu des réponses orales données par le maître d'ouvrage et ses bureaux d'étude aux questions des rapporteurs (notamment sur la pluie de référence, sur les communications avec les watergangs en cas de pollution accidentelle, sur la conception des noues et leur végétation, etc.), l'Ae estime que les conclusions de l'étude d'impact ne devraient a priori pas être qualitativement modifiées en terme d'importance des impacts sur l'environnement. Néanmoins, l'étude d'impact ne permet pas, dans son état actuel, de mettre à la disposition du public les informations et analyses nécessaires au titre de la loi sur l'eau. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de mettre en cohérence l'étude d'impact avec le dossier rectificatif qui sera adressé au service chargé de la police de l'eau***.

**PAYSAGES :** il s'agit d'un paysage en transition, mêlant encore des zones de culture, des zones sans affectation particulière et des zones industrielles. L'approche globale menée dans le cadre du SDPN est satisfaisante et repose sur un maillage apportant une contribution opérationnelle à la trame verte et bleue du Dunkerquois, et plus généralement au projet de schéma régional de cohérence écologique de la région Nord-Pas-de-Calais. Mais concernant plus particulièrement les modalités de réalisation du présent projet de zone logistique, le dossier reste silencieux sur les éventuelles intentions du GPMD de réaliser un cahier des charges des prescriptions architecturales, relatives aux volumes des bâtiments et hangars, ainsi qu'au traitement des façades et des abords.

**MILIEUX NATURELS** : l'Ae garde en mémoire le caractère naturellement et inexorablement évolutif de la partie nord de la zone d'étude, déjà mentionnée, ce qui relativise les impacts découlant du nivellement du nord de DLI Sud, compte tenu notamment des efforts déjà consentis pour réduire les impacts dans la zone traversée par la route d'accès par le nord (cf. supra). Au vu des analyses de l'étude d'impact, les impacts résiduels sont considérés comme limités, nonobstant les « demandes d'autorisations exceptionnelles portant sur les espèces protégées » susmentionnées. L'altération significative ou la disparition de l'aire de reproduction du courlis cendré devrait néanmoins faire l'objet d'une approche spécifique, avec la recherche de mesures compensatoires. L'évaluation des incidences Natura 2000 (chapitre 9 de l'étude d'impact) est globalement satisfaisante, même si quelques problèmes de forme[19] justifient une amélioration.

**ACTIVITES HUMAINES** : les 75,2 hectares de terrains actuellement en culture sont propriété du GPMR et exploités sous le régime des baux précaires, ne posant donc juridiquement aucune difficulté au regard des projets du GPMR (préavis de 6 mois et aucune indemnité). Néanmoins, l'étude d'impact ne peut se limiter à cette seule approche juridique, et doit préciser les impacts découlant de la création de DLI Sud sur l'activité agricole, notamment au regard des impacts sur les exploitations agricoles les plus concernées par le projet (deux des huit exploitants recensés occupant les trois quarts des superficies agricoles dans le périmètre du projet). ***L'Ae recommande de préciser les impacts du projet sur les exploitations agricoles concernées.***

L'Ae a pris note que la suppression de 4 mares et huttes de chasse ne se traduira pas par la création de nouvelles mares et huttes de chasse, ce qui modifierait l'analyse des impacts annoncés du projet. Par ailleurs l'étude d'impact devrait analyser les conséquences de l'aménagement pour les activités naturalistes, notamment l'observation ornithologique, bien présentes dans l'ensemble de la zone.

[19] Le tableau de la page 224, répartissant les oiseaux entre espèces nicheuses et espèces non nicheuse ne semble pas cohérent avec le tableau de la page 100 qui adoptait une autre ventilation. Par ailleurs, contrairement au tableau de la page 224, la sterne pierregarin (*Sterna hirundo*), inventoriée sur le périmètre d'étude approché de DLI Sud, fait bien partie des espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 « Banc des Flandres » (présence de plus de 6 000 individus mentionnés sur le formulaire spécial de données (FSD) transmis à la Commission européenne et figurant sur le site du Muséum national d'histoire naturelle).

### 3.4.3 Les « mesures associées »

Comme indiqué précédemment, l'étude d'impact montre un grand souci d'éviter et de réduire les impacts, en même temps qu'une difficulté certaine à caractériser ce qui relève respectivement des mesures de compensation et des mesures d'accompagnement liées au projet, expliquant probablement la terminologie générique de « mesures associées ». D'après ce qu'ont compris les rapporteurs, cette situation semble découler à la fois de la dynamique propre à la mise en œuvre du SDPN (qui se fait plus ou moins indépendamment des projets industriels), mais aussi d'une certaine réticence à anticiper la mise en place de mesures compensatoires liées à des projets industriels, et donc à affecter par avance une action du SDPN à un projet déterminé. Dans la présentation actuelle de l'étude d'impact, il est impossible de démêler ce qui relève de la mise en œuvre générale du SDPN et ce qui pourrait être qualifié de mesure compensatoire et/ou de mesure d'accompagnement pour le présent projet. L'exemple de la réhabilitation annoncée de 12 ha à proximité du projet de DLI Sud l'illustre : le lien avec la compensation des zones humides détruites n'est pas établi, et plus généralement l'équivalence compensatoire des milieux et espèces ainsi favorisées par rapport aux milieux et espèces détruites par le projet n'est pas présentée, à plus forte raison démontrée. Par ailleurs, dans l'état actuel des informations figurant dans l'étude d'impact, il n'est pas légitime de prendre en compte les noues rectilignes d'infiltration (par ailleurs insuffisamment décrites), conçues pour les eaux pluviales (trois noues de drainage des sous-bassins versants de la plateforme et une noue de recueil des eaux de ruissellement, située entre les deux chaussées), comme des mesures compensatoires à la destruction de zones humides, sans avoir comparé préalablement toutes leurs fonctionnalités écologiques respectives.

L'Ae rappelle qu'en principe (même si c'est très rarement le cas dans les faits, à ce jour) une mesure compensatoire devrait être opérationnelle avant la destruction qu'elle compense[20], et que certains maîtres d'ouvrage se sont engagés avec succès dans une telle direction. Dans son avis n°2011-91 du 22 février 2012, concernant une installation de transit des sédiments de dragage du Grand Port Maritime de Rouen, à Honfleur, l'Ae avait ainsi noté « *avec intérêt l'anticipation par le maître d'ouvrage de la procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées, conduisant notamment à ce que les mesures compensatoires semblent être effectivement opérationnelles au moment du dépôt de la demande de dérogation, même si l'évaluation biologique de la zone humide compensatoire, annoncée pour 2011, n'est pas jointe*. ».

***L'Ae considère donc que la mise en œuvre par anticipation des mesures compensatoires constitue une démarche intéressante. Néanmoins, pour qu'une mesure opérationnelle déjà mise en œuvre puisse être qualifiée de mesure compensatoire, il est nécessaire, après évitement et réduction des impacts :***

- ***d'une part, que le raisonnement écologique tenu dans l'étude d'impact puisse démontrer qu'il s'agit bien d'une compensation à une destruction ;***
- ***d'autre part, qu'il existe un document nettement antérieur à l'étude d'impact et démontrant que le maître d'ouvrage initiant la mesure avait effectivement comme objectif de la faire reconnaître comme mesure compensatoire du projet dont l'étude d'impact est examinée par l'Ae.***

***L'Ae remarque la démarche de réflexion globale sur le patrimoine naturel du GPMD, intégrant les différents projets en cours ou prévus, et les efforts ainsi accomplis pour optimiser la localisation des projets au regard de l'environnement et pour gérer écologiquement les territoires naturels qui ont vocation à le rester. L'Ae recommande :***

- ***de faire légèrement évoluer le SDPN pour en faire également un outil en matière de gestion et de suivi des mesures compensatoires ;***

[20] Références :

1) MEDDTL, Doctrine relative à la séquence éviter, réduire et compenser les impacts sur le milieu naturel, 2012, 8 pages
(cf. page 8 : **Un site ne doit pas avoir subi de dommages irréversibles avant que les mesures compensatoires ne soient mises en place** ; des dérogations au principe de mise en œuvre préalable des mesures sont toutefois admissibles lorsqu'il est établi qu'elles ne compromettent pas l'efficacité de la compensation)
2) GÉRER LES SITES NATURA 2000, Les dispositions de l'article 6 de la directive «habitats» (92/43/CEE), guide interprétatif de la Commission européenne, 2000, 70 pages
(cf. page 45 : Contenu des mesures compensatoires : Au sens strict, des mesures compensatoires doivent avoir pour but d'assurer la poursuite de la contribution d'un site à la conservation dans un état favorable d'un ou de plusieurs habitats naturels «dans la région biogéographique concernée». En conséquence: **un site ne doit pas avoir subi d'effets irréversibles à cause d'un projet avant que des mesures compensatoires n'aient été mises en place effectivement**.... )

- ***d'intégrer le SDPN au projet stratégique du port, qui sera désormais soumis à évaluation environnementale (cf. décret du 2 mai 2012) ;***
- ***de préciser dans l'étude d'impact ce qui relève respectivement des mesures compensatoires et des mesures d'accompagnement, et d'en justifier la logique écologique liée au présent projet.***

Un comité de suivi de l'ensemble des mesures est prévu en page 64 du SDPN. Il serait utile de disposer dans l'étude d'impact d'un récapitulatif des mesures et des indicateurs de suivi qui seront ainsi versés au bilan environnemental de l'aménagement envisagé. ***L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact du projet ZGI par la mention de la mise en place et de l'évaluation des résultats des mesures indiquées dans le dossier, par le comité de suivi du SDPN.***

### 3.4.4 Les impacts cumulés

L'analyse des impacts cumulés avec le projet ZGI (pages 176-182) conclut à une relative indépendance des deux projets et à la faiblesse de leurs impacts cumulés. A partir d'une évaluation excessivement rapide et purement qualitative du trafic routier futur découlant du projet DLI Sud (6 lignes page 172), l'étude d'impact fait notamment état d'un impact cumulé considéré comme « mineur » sur le trafic routier, en faisant référence[21] pour cette zone à « différents aménagements routiers » qui amélioreront le trafic global du secteur, sans que le lecteur puisse bien comprendre ce dont il s'agit et donc la pertinence de la conclusion. L'analyse des impacts cumulés sur le trafic en véhicules et en camions mériterait donc un traitement plus complet et convaincant.

Mais l'étude d'impact n'aborde pas la question des impacts cumulés du projet DLI Sud avec la zone DLI Nord (non encore totalement occupée), ni avec le projet en cours de réalisation du terminal méthanier (de l'autre côté du canal des dunes, à environ 2 kilomètres), notamment sur les espèces déterminantes de la ZNIEFF de la dune du Clipon, plus généralement sur la flore et la faune protégées, et sur les envols de poussière et de sable. ***L'Ae recommande de compléter l'analyse des effets cumulés figurant dans la présente étude d'impact par la prise en compte de la zone DLI Nord et du terminal méthanier.***

# 4 Le résumé non technique

Le résumé non technique s'apparente plus à une description du projet, accompagnée de quelques considérations très générales sur les impacts du projet, qu'à l'exercice de synthèse de chacun des points énumérés à l'article R.122-3 du code de l'environnement, à destination de ceux qui souhaitent prendre rapidement connaissance des analyses et conclusions de l'étude d'impact. ***Sans remettre en cause la forme du tableau qu'a prise le présent résumé non technique, l'Ae recommande de le revoir, d'une part pour lui donner plus clairement sa dimension de résumé synthétique des informations, analyses et conclusions de chacun des items prévus à l'article R.122-3, d'autre part pour prendre en compte l'ensemble des recommandations précédemment émises dans le présent avis.***

* * *

[21] Simple mention d une « étude menée par Utilem » (page 172), qui mériterait de faire l'objet d'une synthèse dans une annexe et d'une précision sur l'endroit ou le site Internet où elle est consultable.