



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'Autorité environnementale
sur l'aménagement de la « zone grandes industries »
du Grand port maritime de Dunkerque**

n°Ae: 2012-39

Avis établi lors de la séance du 25 Juillet 2012 - n° d'enregistrement : 008438-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ 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 «Zones Grandes Industries (ZGI)» du Grand port maritime de Dunkerque

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, 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, le ministère du travail, de l'emploi et de la santé. Elle a pris en compte la contribution du directeur régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Nord-Pas-de-Calais, en date du 12 juillet 2012, et celle du directeur départemental des territoires et de la mer en date du 16 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 agricoles dont il est propriétaire, une zone d'environ 160 ha², située à proximité immédiate de l'autoroute A16, du barreau ferroviaire de Saint-Georges et du futur canal reliant le « bassin de l'Atlantique » au canal Dunkerque-Valenciennes. L'accueil de « grandes industries » non nécessairement liées au trafic maritime, conduira à réaliser les voies d'accès au site (routes et voie ferrée) ; la plateforme sera réalisée à la cote 6,50 m CMG³, avec le déplacement d'un watergang⁴, l'aménagement de noues paysagées et enherbées pour la gestion des eaux pluviales, la création d'une réserve « incendie » et un dispositif de traitement biologique des eaux domestiques par lagunage. Le coût du projet est estimé à environ 29 millions d'euros.

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 les points analysés, et pénalisent 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 des efforts remarquables du Grand port maritime de Dunkerque pour localiser et reconfigurer son projet en tenant compte d'une approche globale de son territoire et de ses enjeux écologiques, via le Schéma directeur du patrimoine naturel adopté en 2010, et 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 à un projet dont le cahier des charges est vague et privilégie donc la flexibilité.

L'Ae recommande de :

- remédier aux imperfections et aux imprécisions de l'étude d'impact ;
- compléter l'étude d'impact par une présentation synthétique des conséquences environnementales de chacun des quatre scénarios d'aménagement spatial et des trois hypothèses de type d'occupation du sol de la zone étudiée, notamment au regard du trafic généré (bruit, qualité de l'air, gestion des déchets) et de l'assainissement (compte tenu des hypothèses variant dans une fourchette très large, de 180 à 3 000 emplois) ;
- 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 Dont 125 ha feront l'objet de travaux.

3 CMG : planimétrie se référant à la cote marine de Gravelines ; les ports travaillent en référence aux cotes d'un site marin proche, et non en référence à une cote NGF (Nivellement Général de la France).

4 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 remplacés par des pompes électriques).

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 très majoritairement affectés à l'agriculture⁵, une zone d'environ 160 ha⁶, située à proximité immédiate de l'autoroute A16 et du futur canal⁷ reliant le « bassin de l'Atlantique » au canal Dunkerque - Valenciennes, pour accueillir des grandes industries non nécessairement liées au trafic maritime, et à réaliser les voies d'accès au site (routes et voie ferrée). Cette plateforme multimodale est dénommée « Zone Grandes Industries (ZGI) ».

Les aménagements, situés sur les communes de Saint-Georges-d'Aa, Bourbourg et Craywick (département du Nord) portent sur :

- la réalisation par phases (en fonction de la demande effective) d'une plateforme à la cote 6,50 m CMG, avec la création de trois parcelles de 40 ha, le déplacement d'un watgang, l'aménagement de noues paysagées et enherbées pour la gestion des eaux pluviales, la création d'une réserve « incendie » et un dispositif de traitement biologique des eaux domestiques par lagunage ;
- la desserte ferroviaire⁸ (avec une voie d'évitement et une zone d'embranchements) et la réalisation de deux accès routiers (création de 800 m de voie nouvelle pour un raccordement sur le CD11 ; renforcement du CD17 et création de 500 m de voie nouvelle pour raccordement sur le CD1).

La nature des grandes industries⁹ qui seront accueillies sur ce site n'est pas encore connue, et trois hypothèses en terme d'emplois créés et de circulation induite (véhicules légers, poids lourds et trains) sont envisagées, à partir d'une revue des différents types de secteurs industriels et logistiques a priori susceptibles d'être intéressés par cette implantation. Les aménagements sont conçus pour pouvoir accueillir sur le site jusqu'à 3 000 ou même 3 200 emplois (page 190).

Le coût du présent projet est estimé à environ 29 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, mais aussi de l'activité économique du Dunkerquois. L'étude d'impact précise que le GPMD a été « sollicité par les acteurs économiques pour mettre à disposition une superficie de son territoire » au bénéfice d'activités non nécessairement liées à l'activité portuaire. L'étude d'impact précise que le port souhaitant garder des zones d'implantation en bord à quai ou à proximité des bassins actuels pour les industries dépendant du trafic maritime, l'implantation de la présente zone a donc été déterminée en dehors de ces emplacements d'accueil. Le projet dit « zone grandes industries » figure dans le

5 Ces terrains sont exploités sous le régime de l'autorisation d'occupation précaire des terrains, valables pour une récolte annuelle, et reconduits tacitement.

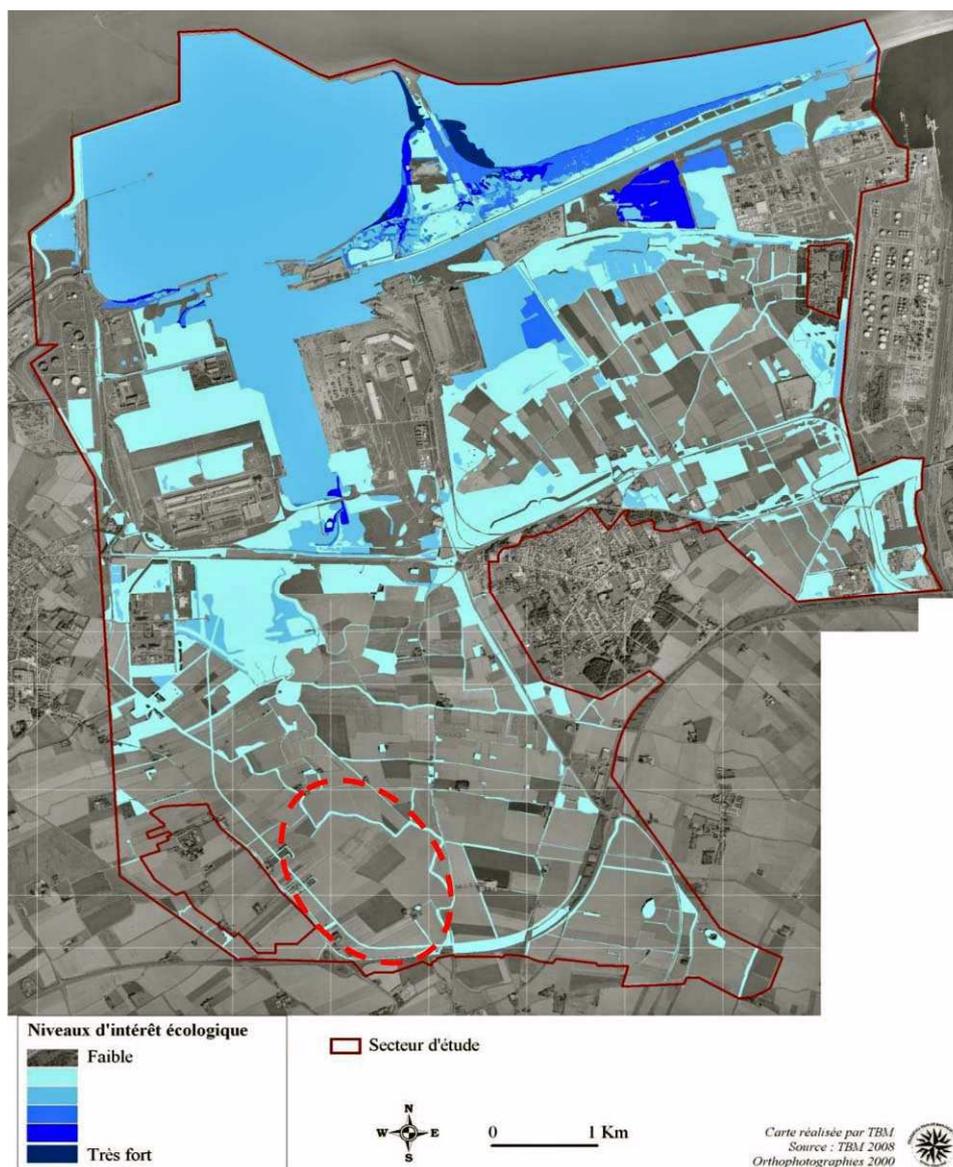
6 Dont 125 ha feront l'objet de travaux.

7 Ce projet de canal mentionné mériterait une courte présentation, sans que le lecteur de l'étude d'impact soit conduit à rechercher dans les documents de stratégie adoptés par le GPMD

8 Le GPMD est le premier port français gestionnaire de son infrastructure ferroviaire

9 L'étude d'impact envisage (page 189) une gamme large, allant d'un constructeur automobile intéressé par l'ensemble des 3x40 ha jusqu'à une combinaison d'entreprises relevant des télécommunications, de la chimie pharmaceutique, du secteur des pâtes, papiers ou cartons, de la sidérurgie, de sous-traitants ou fournisseurs des industries automobile ou nucléaire, de la collecte et de la valorisation de résidus zincifères industriels, de la valorisation de véhicules hors d'usage, de la logistique, etc..

projet stratégique 2009/2013 du GPMD (axe « consolidation ») qui a été approuvé par le conseil de surveillance lors de sa séance du 3 avril 2009, avec l'accord de l'Etat.



Carte issue du Schéma directeur du patrimoine naturel

Le code des ports maritimes, dans son article L. 101-3.-I, prévoit que « dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes : ... 3° La gestion et la valorisation du domaine dont il est propriétaire ou qui lui est affecté ; ... 7° L'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire. ». En réponse à une demande d'interprétation sur la manière dont le présent projet se situe au regard des missions des grands ports maritimes, la direction chargée de leur tutelle a informé par courriel les rapporteurs de l'Ae que le 3° susmentionné « justifie l'action du GPMD et sa légitimité sur les opérations qu'il réalise sur son domaine », y compris donc pour la réalisation de zones industrielles et logistiques non liées à l'activité portuaire, et que le 7° vise des projets d'un grand port maritime « à l'intérieur de sa circonscription mais pas forcément sur les terrains dont il est propriétaire ».

La zone industrialo-portuaire du Port Ouest de Dunkerque est classée en Opération d'intérêt national¹⁰ (OIN) depuis 1983. La compatibilité avec les documents d'urbanismes et avec l'OIN n'est pas traitée dans le dossier.

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 excellent¹¹, 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

L'étude d'impact fait référence à un second projet soumis concomitamment à l'avis de l'Ae (cf. avis Ae n°2012-38 du 25 juillet 2012) et portant sur une zone logistique dénommée DLI Sud (« Dunkerque logistique internationale Sud »), située sur la commune de Loon-Plage, à environ 3 km de distance. Elle considère que les impacts cumulés de ces deux zones d'activité en terme de trafic routier et ferroviaire justifient de les considérer comme relevant du même programme d'aménagement. Néanmoins, de manière paradoxale, s'agissant de dossiers relevant du même maître d'ouvrage, l'étude d'impact du projet DLI Sud ne retient pas cette analyse.

Ce n'est pas non plus l'analyse de l'Ae qui 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, les éléments figurant dans les deux études d'impacts laissent supposer qu'il aurait été parfaitement envisageable de faire l'une de ces deux zones sans faire l'autre. 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. 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 » (le besoin de remblais pour la ZGI n'est pas chiffré, mais il est fourni une liste d'origines possibles pour des matériaux de remblaiement); ce ne sont donc pas les matériaux d'un site qui sont indispensables à l'aménagement de l'autre site. Dès lors, les deux projets n'appartiennent pas au même programme, même si cela ne dispense nullement le maître d'ouvrage commun aux deux projets d'examiner leurs effets cumulés sur la circulation routière et ferroviaire locale, sur les exploitations agricoles, sur la gestion de l'eau dans le même bassin versant, etc.

¹⁰ 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 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.

¹¹ L'Ae note qu'il manque une cartographie actualisée des mesures compensatoires d'une part et des mesures d'accompagnement d'autre part, 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.

L'Ae rappelle par ailleurs que l'éventuelle étude d'impact des travaux d'implantation des industries devra intégrer les impacts liés à la création de la zone ZGI sur laquelle elles s'installent, s'agissant cette fois du même programme de travaux.

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 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 prescrite par le code de l'environnement (articles L.122-1 et suivants) et valant évaluation des incidences au titre de la loi sur l'eau. Les travaux d'aménagement et de desserte dépassent en effet 1,9 million d'euros, et comprennent des catégories d'aménagement, ouvrages et travaux (routiers et ferroviaires) soumis à enquête publique.

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 1700 ml),
- la création d'un plan d'eau de plus de 3 ha (rubrique 3.2.3.0, cf. la création d'une lagune pour le traitement biologique des eaux domestiques),
- et les travaux de nature à détruire des frayères sur plus de 200 m² (rubrique 3.1.5.0, cf. la dérivation d'un watergang sur 1700 ml).

La question de viser également l'assèchement ou la mise en eau de plus de 1 ha (rubrique 3.3.1.0, cf. la mise en eau liée à la création de noues) devrait être examinée, en cohérence avec le dossier du projet DLI Sud.

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 lecteur est parfois confronté, notamment dans le résumé non technique, à des cartes peu lisibles, avec absence de légende ou légende incomplète (la localisation précise de la zone est parfois absente) ou erronée (page 172). Par ailleurs, certaines rédactions pourraient être améliorées¹². De nombreux renvois utiles à des annexes sont effectués, alors que le document regroupant ces annexes n'est pas paginé. Le glossaire (p.271) est très utile pour un lecteur non averti, mais il gagnerait à être plus complet¹³. **L'Ae recommande de**

12 L'origine et l'enjeu des valeurs de référence mentionnées pages 99 et 106 ne sont pas précisés ; la présentation géologique ne donne pas les résultats des analyses de sols effectuées, et les tableaux 7 et 8 (p.99) sont illisibles ; la présentation hydrogéologique et hydraulique semble confuse dans la qualification des nappes phréatiques (« très profondes » à 1,20m / 5,80 m et « profondes » à 25 / 30 m, page 100) et le risque d'inondation est attribué à la nappe souterraine (p.102) alors qu'a priori dans la situation des waterings il s'agit essentiellement d'évacuer les eaux de surface ; la qualité des eaux n'est pas décrite (les valeurs mesurées sont présentées dans les annexes), avec par contre des renvois excessivement longs aux valeurs mesurées en mer par les réseaux d'observation (ROCCH, REMI, REPHY...) gérés par l'IFREMER, alors même qu'il n'existe pas de rejets directs en mer pouvant provenir de la zone du projet ; le schéma décrivant le scénario 4, page 186, est erroné, etc.

13 Cf. rareté chorologique p.82, guildes p.65, intérêt phytocoenotique p.73, éluât et COT p.98, « accrédité RvA et reconnu COFRAC » p.98, « signe organoleptique de pollution » et « coupes lithologiques » p.99, billebaude p.123, orthodromie p.236 ...etc.

remédier aux problèmes de forme sus-mentionnés.

3.2 Etat initial du site

La présentation de synthèse des enjeux « faune, flore, habitats et connections biologiques » est bien faite (p.140), conduisant à les définir comme « faibles à moyens », c'est-à-dire (légende donnée p.141) comme autant de contraintes pouvant être intégrées dans le projet ou nécessitant des « mesures compensatoires standards ». Cependant cette présentation n'est pas utilisée pour les autres enjeux environnementaux (eau, air, bruit, déchets, cadre de vie,...).

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. ***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, espèce migratrice.***

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 l'ensemble de l'estuaire de l'Aa dont fait partie la plateforme de ZGI, 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 ZGI. ***Compte tenu du constat réalisé sur le terrain par les 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.***

La présente étude d'impact liste l'avifaune nicheuse, hivernante et migratrice¹⁴, mais ces listes d'oiseaux présents dans l'aire d'étude devraient nécessairement s'accompagner d'une estimation des populations ou couples concernés, en reprenant notamment 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. Au-delà des approches liées à la protection des espèces d'oiseaux remarquables (cf. la procédure de demande de dérogation portant sur les espèces protégées), l'Ae relève que l'originalité ornithologique de la zone est a priori faible (sauf pour le faucon hobereau, *Falco subbuteo*, et le vanneau huppé, *Vanellus Vanellus*).

S'il est légitime de présenter rapidement dans l'état des lieux les différentes activités économiques présentes sur le site et dans les environs, il est surprenant que le chapitre consacré au contexte socio-économique se limite à préciser que le site est actuellement occupé par des cultures, sans décrire les exploitations agricoles concernées par le projet, alors même que le projet conduit à la disparition de 160 ha de terres agricoles et à la suppression d'un corps de ferme au centre de la zone.

14 La mention de certaines espèces dans deux ou trois de ces catégories justifierait un effort didactique vis-à-vis du public (en précisant, au moins pour les espèces les plus rares et/ou les plus originales, leurs exigences écologiques expliquant leur présence), ainsi que la mention des sources utilisées, car les dates des observations mentionnées ne peuvent permettre d'observer toutes ces espèces.

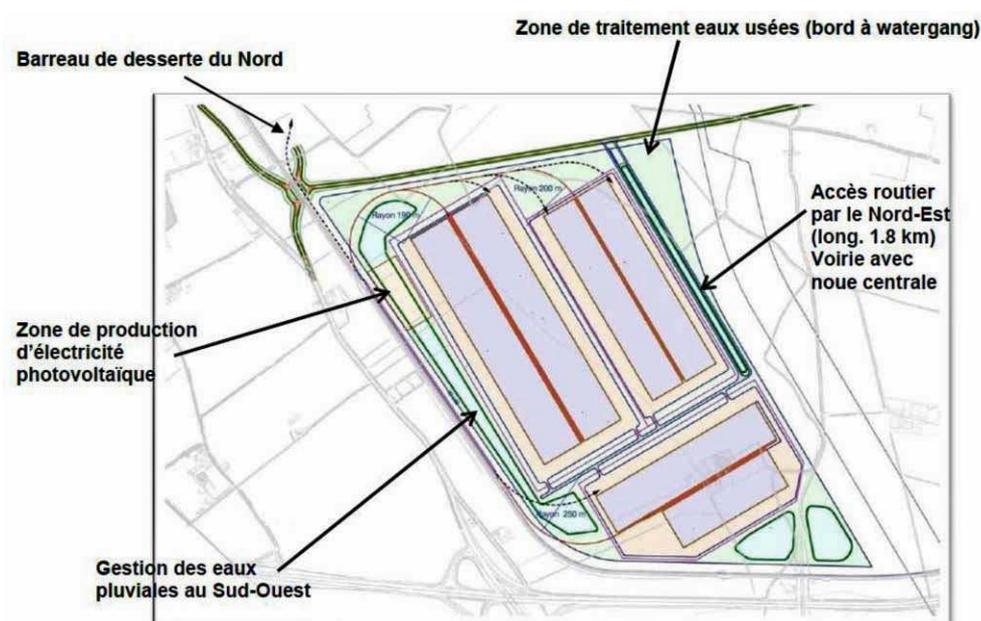


Schéma d'aménagement de la zone « grandes industries »

La synthèse des enjeux écologiques, sur la base du SDPN, qui est présentée est très intéressante. Néanmoins cette approche globale de planification du GPMD prenant en compte les enjeux du patrimoine naturel ne peut dispenser le maître d'ouvrage d'explicitier, pour la bonne information du public, les enjeux écologiques locaux concrets (et pas seulement la hiérarchisation des niveaux d'intérêt des zones) : l'enjeu des prairies naturelles et des friches identifiées en partie ouest de la zone, seuls îlots de biodiversité, n'est ainsi pas apprécié, ni resitué dans le cadre plus général du SDPN. Les habitats naturels présents sont listés, mais sans faire mention de la surface qu'ils occupent. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'explicitier de manière plus concrète et didactique les enjeux écologiques précis du site.***

L'état initial en matière de qualité de l'air, de trafic routier et ferroviaire, de bruit, voire de pollution lumineuse et d'exposition aux risques naturels et technologiques, est très documenté.

3.3 Le projet, justification et variantes

L'Ae est consciente de l'extrême difficulté pour le GPMD, sollicité par la Communauté urbaine de Dunkerque et les acteurs économiques locaux, de configurer un projet pour lequel il est envisagé une gamme

aussi large d'activités (cf. note de bas de page n°9), avec des besoins fonciers très différents. Il a été oralement expliqué aux rapporteurs que les listes d'activités qui ont servi de base aux hypothèses d'occupation de la zone, et à leur pondération en surface et en nombre d'emplois, reposent en fait sur une mémoire des « intentions » d'implantation dans le Dunkerquois, historiquement connues des partenaires locaux. Trois hypothèses ont ainsi été définies, sans qu'il soit possible de leur affecter un coefficient de vraisemblance.

Le document présente également quatre scénarios pour l'aménagement spatial de la zone, reposant notamment sur le principe que la plateforme serait divisée en trois parcelles loties, et que les aménagements pourraient, le cas échéant, être réalisés de façon étalée dans le temps, en fonction des demandes effectives.

Il est mentionné page 186 que « *toutes les déclinaisons des orientations fondamentales du Plan d'aménagement et de développement durable (PA2D) du GPMD doivent se faire sur tous projets, et s'accompagner d'une analyse socioéconomique intégrant tous les champs du développement durable tout en garantissant les développements économiques. Conformément au PA2D du GPMD, une analyse multicritères sur le projet ZGI est donc réalisée* ». L'étude d'impact laisse ainsi supposer qu'il existe une analyse socio-économique de ce projet. Si sa justification n'est pas directement liée avec la mission première du GPMD, elle est rendue encore plus difficile par l'absence de demande connue, ce qui rend le cahier des charges nécessairement peu précis. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique cette analyse socioéconomique, de nature à contribuer à la justification du projet, qui fait partie de l'étude d'impact.***

L'analyse multicritères annoncée n'est pas d'un accès facile pour un lecteur non averti, notamment sous l'angle des pondérations données à chaque item, en fonction du nombre de sous-items identifiés, avec manifestement un traitement particulier donné à l'item « adaptation à la commercialisation », où les notes ne respectent pas le principe défini page 186. L'Ae observe que l'environnement ne fait pas partie de la grille de l'analyse multicritère, laissant supposer soit que le maître d'ouvrage ne voit aucune différence entre les 4 scénarios, soit qu'il considère que l'environnement ne doit pas peser sur le choix. Or les différents scénarios auraient pu être également évalués pour leur capacité à sauvegarder tout ou partie des grands arbres (dont celui qui héberge le faucon hobereau) et des prairies. Par ailleurs, l'Ae s'étonne que l'installation de lagunage des eaux usées puisse rester identique dans tous les cas de figure, qu'elle traite les effluents de 180 personnes ou de 3 000.

L'avantage déterminant du scénario d'aménagement spatial retenu est sa flexibilité, permettant d'aménager soit en une seule fois l'ensemble de la zone pour accueillir une activité industrielle occupant tout l'espace, soit en trois tranches successives pour un accueil étalé dans le temps des activités qui souhaiteront s'y installer. Dans l'état d'incertitude totale dans lequel se trouve le maître d'ouvrage, il s'agit en effet d'un atout déterminant, mais qui relativise la conception et l'application de la grille multicritères.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation simple des conséquences environnementales de chacun des quatre scénarios d'aménagement spatial et des trois hypothèses de type d'occupation du sol de la zone étudiée, notamment au regard du trafic généré (bruit, qualité de l'air, gestion des déchets) et de l'assainissement (compte tenu des hypothèses variant dans une fourchette très large, de 180 à 3 200 emplois).

3.4 Les impacts sur l'environnement

3.4.1 Impacts des travaux

Les terrassements envisagés et le détournement de deux watergangs sur 1.700 m sont présentés comme sans incidence notable sur l'hydrographie et l'hydraulique. Le volume total et l'origine des remblais qui seront apportés ne sont pas identifiés ; compte tenu de l'enjeu lié à la circulation des camions nécessaires pour ces terrassements, ce point mérite d'être explicité.

Leurs effets sur la mise en suspension dans l'air des poussières ne sont pas traités alors que les vents de sables fins sont connus comme étant une gêne dans le Dunkerquois ; il a été indiqué oralement aux

rapporteurs qu'un arrosage des pistes et des terrassements était prévu.

L'Ae recommande de compléter le dossier d'étude d'impact par une présentation regroupant tous les impacts du chantier d'aménagement de la zone, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction voire de compensation qui seront mises en oeuvre par le maître d'ouvrage au regard de chacun de ces impacts.

3.4.2 Impacts permanents dus au fonctionnement de l'installation

Comme déjà mentionné précédemment, la nature des industries qui seront implantées sur la zone n'est actuellement pas suffisamment définie pour permettre d'en apprécier tous les impacts. L'étude identifie cependant les impacts a priori les plus significatifs :

EAU et MILIEUX AQUATIQUES : Les eaux pluviales seront collectées au niveau de noues paysagères et de bassins d'infiltration, dont la dimension est calculée sur une fréquence centennale des précipitations. Ces noues ainsi que les watergangs serviront à alimenter des réserves pour lutter contre les incendies (il a été indiqué par oral que ce dispositif avait reçu l'agrément du service départemental d'incendie). *L'Ae recommande de compléter le dossier en indiquant la validation obtenue du dispositif de lutte contre les incendies.*

Les risques de pollution accidentelle par déversement sur les chaussées et entraînement par les pluies seront contrôlés par des bassins de décantation spécifiques. Cependant l'étude n'indique pas (p.194) si les noues paysagères seront totalement déconnectées de ces pollutions accidentelles.

Les eaux usées seront traitées au niveau de toute la zone par lagunage ; un emplacement est réservé à cet effet pour trois bassins successifs d'épuration biologique. Toutefois le schéma explicatif sommaire (pp.28 et 58) mériterait un complément didactique expliquant le fonctionnement biologique de cette technologie. Par ailleurs, la dimension prévue pour le lagunage des eaux usées est celle de l'hypothèse d'une fréquentation par plus de 3.000 personnes employées sur le site, mais il n'est pas indiqué si son fonctionnement sera aussi satisfaisant avec la présence, permanente ou transitoire (occupation de la plateforme limitée dans un premier temps à un des trois lots aménagés), d'un nombre bien moindre de travailleurs.

Au-delà de l'absence de prise en compte des poissons et de l'incertitude sur la qualification des 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. Les rapporteurs 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 officiellement à la direction départementale des territoires et de la mer, 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, 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.*

MILIEUX NATURELS, FLORE, FAUNE : Un ensemble homogène de terres agricoles utilisées pour des grandes cultures céréalières, d'assez faible biodiversité, sera détruit. Par ailleurs quelques îlots, très réduits, actuellement occupés par des prairies permanentes ou en friches, avec des haies arborées, ne seront pas préservés. Les impacts résiduels peuvent néanmoins être considérés comme limités, nonobstant les « demandes d'autorisations exceptionnelles portant sur les espèces protégées ». Des mesures compensatoires sont proposées dans le dossier complémentaire relatif aux destructions d'habitats d'espèces protégées, pour les amphibiens, mais pas pour l'avifaune, malgré l'intérêt de la zone pour le faucon hobereau et le vanneau huppé. Sur une superficie totale de 160 ha, plus de 20 ha seront dédiés à des aménagements présentés comme favorables à la biodiversité, principalement constitués de noues paysagères.

Au moins dans le texte de l'étude d'impact stricto sensu (page 83), le principe de l'évaluation des incidences Natura 2000 n'est pas compris, puisqu'il est affirmé qu'une telle évaluation n'est pas nécessaire si le site des travaux n'est pas compris dans le périmètre d'un site Natura 2000, omettant ainsi les impacts possibles sur un site Natura 2000 de travaux ou aménagements situés en dehors de ce site. De même, contrairement à ce qui est affirmé dans la notice d'évaluation des incidences Natura 2000 (page 236), la distance (7-8 km) n'est pas nécessairement « *suffisante pour réduire au strict minimum les risques d'interactions* », notamment lorsqu'il s'agit d'oiseaux ou d'écoulements hydrauliques. Néanmoins les analyses ne conduisent pas à identifier le risque d'un impact significatif sur les sites Natura 2000 voisins.

BRUIT et QUALITE de l'AIR : Les incidences du trafic routier (de 131 à 2 361 véhicules légers par jour et de 45 à 321 poids lourds par jour selon les scénarios) et ferroviaire (2 à 3 trains par jour) desservant la zone sont considérées comme sans effet significatif pour le bruit (+1 dBA) et la qualité de l'air au regard du niveau élevé de fréquentation routière de la RD 11 et du faible niveau de trafic des trains sur le barreau de Saint Georges, tous deux situés au sud-ouest de la ZGI.

PAYSAGES : Les modalités de réalisation des bâtiments dans la zone industrielle ne sont pas décrites dans le dossier, qui 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. L'aménagement d'un corridor écologique (plantation d'arbres notamment) prévu et déjà partiellement réalisé en périphérie de la ZGI par le SDPN contribuera néanmoins à masquer à terme l'impact visuel des installations depuis la RD 11.

ACTIVITES HUMAINES : les terrains actuellement en culture sont propriété du GPMD et exploités sous le régime d'occupation précaire, ne posant donc juridiquement aucune difficulté au regard des projets d'aménagement envisagés (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 ZGI sur l'activité agricole, notamment au regard des impacts sur l'activité des exploitations agricoles les plus concernées par le projet. *L'Ae recommande de préciser les impacts du projet sur les exploitations agricoles concernées.*

3.4.3 Les « mesures associées »

Comme indiqué précédemment, l'étude d'impact montre un grand souci tant d'éviter que 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 du corridor paysager qui se met en place au sud-ouest de ZGI le montre : le lien avec la compensation des zones de biodiversité 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.

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 compense¹⁵, et que certains maîtres

¹⁵ 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

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 ;*
- *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 ceux du projet DLI Sud conclut à une relative indépendance des deux projets et à la faiblesse de leurs impacts cumulés. L'analyse des impacts cumulés sur le trafic en véhicules et en camions mériterait néanmoins un traitement plus complet et convaincant, dans une zone où il existe déjà un phénomène de saturation aux heures de pointe.

4 Le résumé non technique

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'adapter le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact, et d'en améliorer l'iconographie.

* * *

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....**)

