



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale relatif à la création d'une installation de transit de sables inertes sur le port ouest du GPM Dunkerque, à Gravelines (59)

n°Ae : 2014-77

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 5 novembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis relatif à la création d'une installation de transit de sables inertes sur le port ouest du Grand port maritime de Dunkerque à Gravelines (59).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Barthod, Clément, Galibert, Ledenic, Letourneux, Roche, Ullmann.

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 : MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Vindimian.

* * *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Nord, le dossier ayant été reçu complet le 18 août 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté, par courriers en date du 26 août 2014 :

- le préfet du département du Nord,
- le ministre en charge de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Nord Pas-de-calais, et a pris en compte sa réponse en date du 15 octobre 2014,
- la direction inter-régionale de la mer Manche Est - Mer du Nord, et a pris en compte sa réponse en date du 24 octobre 2014.

Sur le rapport de Thérèse Perrin et Thierry Galibert, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet présenté par l'établissement public Grand port maritime de Dunkerque (GPMD) porte sur la création, sur la commune de Gravelines (59), d'une installation de transit de sables. Celle-ci a pour vocation de lui permettre de démultiplier sa capacité de stockage et de valorisation des sables issus de dragages d'entretien et de travaux, en prévision des projets d'aménagement portuaire à venir impliquant de grands volumes. Il est demandé une autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Le projet est prévu à l'emplacement d'une ancienne station de dépôt de sables, ayant été laissée en l'état après avoir fait l'objet d'un vidage et actuellement inexploitée. La superficie des terrains prévus pour l'aire d'emprise est de 44 ha. Ils présentent une faible richesse faunistique et floristique.

Le principal enjeu environnemental du projet porte sur l'origine, la qualité et la quantité des matériaux entreposés sur le site, qui conditionnent leur possibilité d'accueil, la qualité des eaux rejetées dans le port et les modalités de reprise des matériaux stockés.

Les documents présentés :

- d'une part, ne décrivent que partiellement l'utilité, les caractéristiques et le fonctionnement de la station, rendant difficile la compréhension de la justification du projet, et notamment de son dimensionnement ;
- d'autre part ne prennent pas réellement en compte les modifications réglementaires intervenues depuis 2012 dans le contenu attendu d'une étude d'impact.

L'Ae recommande principalement :

- de compléter l'étude d'impact, en fournissant l'ensemble des informations prévues par l'article R.122-5 du code de l'environnement ;
- de préciser dans le dossier l'origine, la qualité et la quantité des produits destinés à transiter par la station ;
- de mieux justifier, par la présentation d'une étude géotechnique, la capacité des merlons à résister à la rupture ;
- d'enrichir l'analyse de l'état initial sur la base des données issues du SRCE² et les éventuelles mesures à prendre.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

² Schéma régionale de cohérence écologique.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet présenté par l'établissement public Grand port maritime de Dunkerque (GPM) porte sur la création sur la commune de Gravelines (59) d'une installation de transit de sables. Celle-ci a vocation à lui permettre de démultiplier sa capacité de stockage et de valorisation des sables issus de dragages d'entretien et de travaux, en prévision des projets d'aménagement portuaire à venir impliquant de grands volumes.

Le projet est prévu à l'emplacement d'une ancienne station de dépôt de sables, ayant été laissée en l'état après avoir fait l'objet d'un vidage et actuellement inexploitée. Il prévoit la reprise des nouveaux sables qui y seront apportés, en vue d'un réemploi pour les besoins propres du GPM ou la commercialisation.

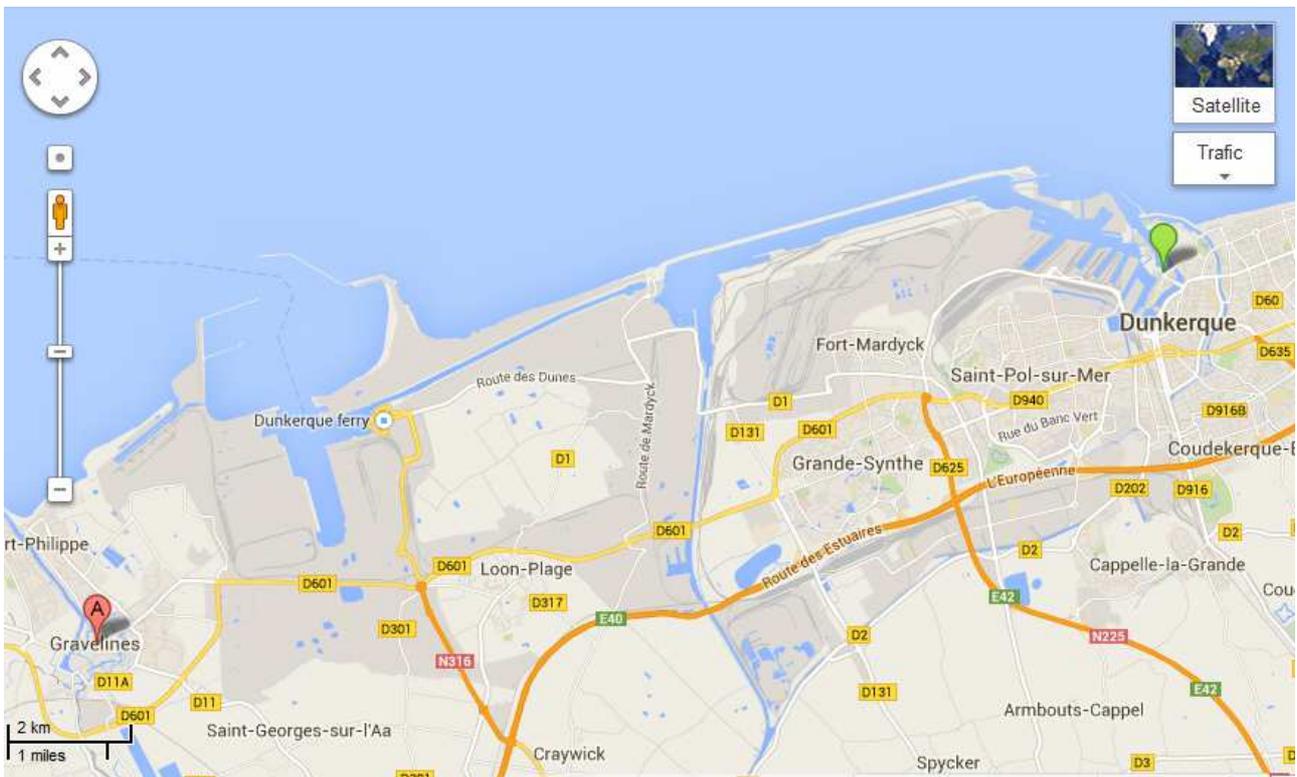


Figure 1: plan de situation générale du port de Dunkerque (source google maps)

Les dragages constituent une activité indissociablement liée à l'entretien et au maintien des tirants d'eau des installations portuaires (chenaux d'accès, avant-ports, bassins...), et si nécessaire, à d'éventuels travaux d'agrandissement.

Le Grand port maritime de Dunkerque (GPM) dispose d'autorisations « loi sur l'eau »³, pour le dragage d'entretien des ports est et ouest de Dunkerque et l'immersion des produits dragués, renouvelées le 9 mars 2012 et valables jusqu'au 31 décembre 2021. Le volume à draguer autorisé annuellement est de 6 500 000 m³, essentiellement composé de vases immergeables en mer par

³ Article R.214-6 du code de l'environnement.

clapage⁴ (5 800 000 m³) ou gérées à terre sur des sites adaptés (150 000 m³). L'autorisation de dragage prévoit également la valorisation de 500 000 m³ de « sables propres utilisés pour le rechargement des unités hydrosédimentaires ou la commercialisation ».

L'Ae relève que ces arrêtés ne sont pas annexés au dossier, ni formellement référencés. Il comporte en revanche (en tant qu'annexe d'un plan de gestion et d'orientation des dragages (PGOD) en date de 2010) les arrêtés de 2006 d'autorisation de dragage des ports est et ouest et d'immersion des produits dragués, caducs depuis 2011. La présentation du dossier génère une grande confusion entre ses annexes proprement dites, et les annexes du PGOD, lui-même constituant une annexe du dossier.

Le GPMD est actuellement titulaire de deux autorisations d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), non annexées au dossier, pour l'exploitation (sans limitation de durée) de deux stations de transit de produits minéraux issus des opérations de dragage et d'entretien, en date du 29 octobre 2008.

- au port est, zone de transit Wattier à Dunkerque – stockage autorisé 76 000 m³ soit 120 000 T ;
- et au port ouest, zone de transit Darse à Loon-plage – stockage autorisé 200 000 m³ soit 320 000 T.

Pour la bonne compréhension du dossier, l'Ae recommande de présenter le schéma directeur des dragages (SDD) et le plan de gestion opérationnelle des dragages (PGOD) en document séparé, tout en continuant à les référencer en tant qu'annexes du dossier.

L'Ae recommande par ailleurs, pour la complète information du public, d'annexer au dossier tous les arrêtés préfectoraux en vigueur autorisant le dragage d'entretien des ports est et ouest de Dunkerque, l'immersion des produits dragués, ainsi que l'exploitation des stations de transit de produits minéraux des ports est et ouest.

Le dossier indique que le volume de sables produits sur le port ouest, actuellement de 350 000 m³/an (dragages d'entretien), est prévu pour augmenter significativement du fait d'aménagements portuaires importants, et prévoit un volume maximal de 2 600 000 m³/an susceptible d'être valorisé par la station de transit projetée.

Il est également signalé que la station de transit du port ouest est actuellement indisponible sur la durée des travaux entrepris sur le terminal méthanier.

Ni la nature des aménagements portuaires, leur localisation et leur durée, ni les raisons et la durée de l'indisponibilité de la station de transit ouest ne sont précisées dans le dossier.

Le maître d'ouvrage a indiqué aux rapporteurs :

- que les premiers travaux d'aménagement conséquents prévus sur le port ouest (demande d'autorisation déposée auprès de l'administration) consistent en l'élargissement du chenal d'accès et du cercle d'évitage⁵ du bassin Atlantique ;
- que d'autres projets sont envisagés à plus long terme, sans que les caractéristiques en soient aujourd'hui définies ;
- que les zones de danger autour du terminal méthanier, ainsi que d'autres projets à plus long terme, étaient susceptibles de rendre définitive l'indisponibilité de la station de transit ouest actuelle, et que la nouvelle station de transit avait donc vocation à accueillir l'ensemble des sables produits sur le port ouest et à valoriser par cette voie.

Pour répondre à l'augmentation du besoin de valorisation des sables, il est prévu de réutiliser sous forme de station de transit un ancien site de dépôt sur le port ouest du GPMD. Le projet concerne la remise en état du site existant dit « dépôt B » puis sa mise en service pour une capacité

⁴ Le clapage est l'opération consistant à déverser en mer des substances (généralement, déchets ou produits de dragage), en principe à l'aide d'un navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond.

⁵ Le cercle d'évitage permet aux navires de manœuvrer plus facilement au sein du bassin.

maximale de stockage temporaire de 1 500 000 m³, en vue de la reprise des matériaux, après une période d'égouttage, pour leur valorisation.

Le projet se situe sur la commune de Gravelines (59), sur le territoire du port ouest du GPMD, au sud-ouest du bassin de l'Atlantique.

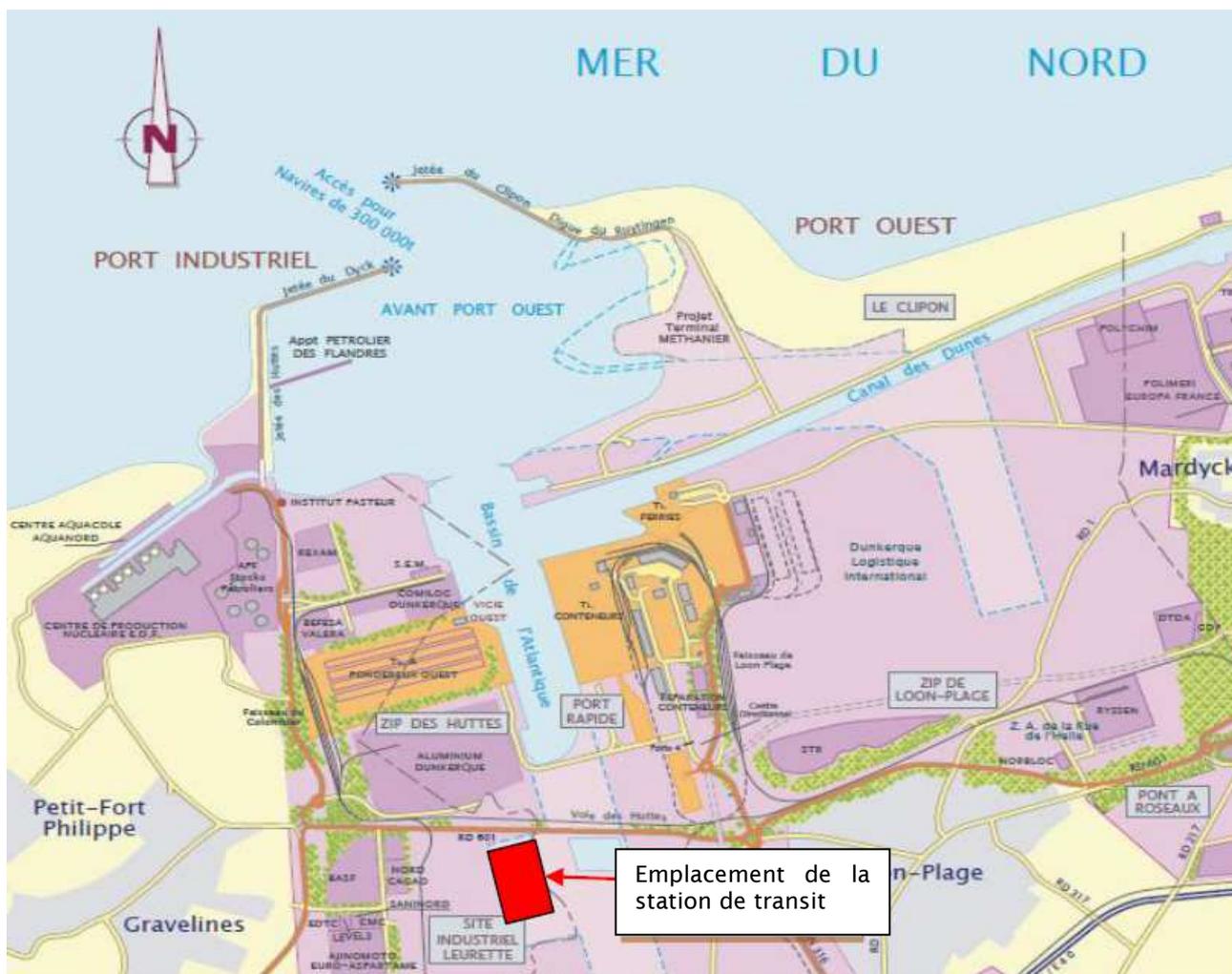


Figure 2 : localisation de la station de transit (source : dossier d'enquête publique)

L'Ae s'est interrogée sur les limites du programme d'opérations dont relève le présent projet, et la définition d'un éventuel programme⁶ d'opérations fonctionnellement liées avec le présent projet, au sens du code de l'environnement (article R.122-3 IV).

Les futurs dragages, pour l'entretien ou de nouveaux travaux portuaires, ne sont pas techniquement dépendants de la future station de transit, le recours à l'immersion, envisageable en droit, restant techniquement possible.

Il apparaît, par contre, que les caractéristiques du projet de station de transit sont principalement définies par de nouvelles perspectives d'aménagement portuaire. Les travaux de dragage d'entretien pourraient ne plus représenter que les 1/7^e de la production des sables de dragages annoncée. Il pourrait être considéré que la station de transit est fonctionnellement dépendante d'une part des dragages d'entretien déjà autorisés et de l'état d'indisponibilité de la station de transit ouest, mais surtout d'autre part des futurs travaux d'aménagement portuaire producteurs de sables.

L'Ae recommande de fournir toutes précisions de nature à expliquer la nécessité d'une nouvelle station de transit et l'augmentation significative des volumes de sables dragués.

⁶ L'ensemble pouvant constituer un « projet » au titre de la Directive 2011/92/UE.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le site d'implantation de cette station de transit est d'une superficie de 57 ha. Le terrain est la propriété du GPMD. Il a par le passé déjà fait l'objet d'un aménagement en station de dépôt, autorisé au titre de la « loi sur l'eau » par arrêté préfectoral du 4 mai 2001 pour les travaux d'aménagement du quai de Flandre. De fait, les sables alors déposés ont depuis été repris et valorisés, le site ayant fonctionné de fait comme une station de transit. Le GPMD signale une reprise des matériaux à partir de 2004. Le site n'est aujourd'hui plus fonctionnel, notamment en raison de l'état des merlons qui le ceinturent.

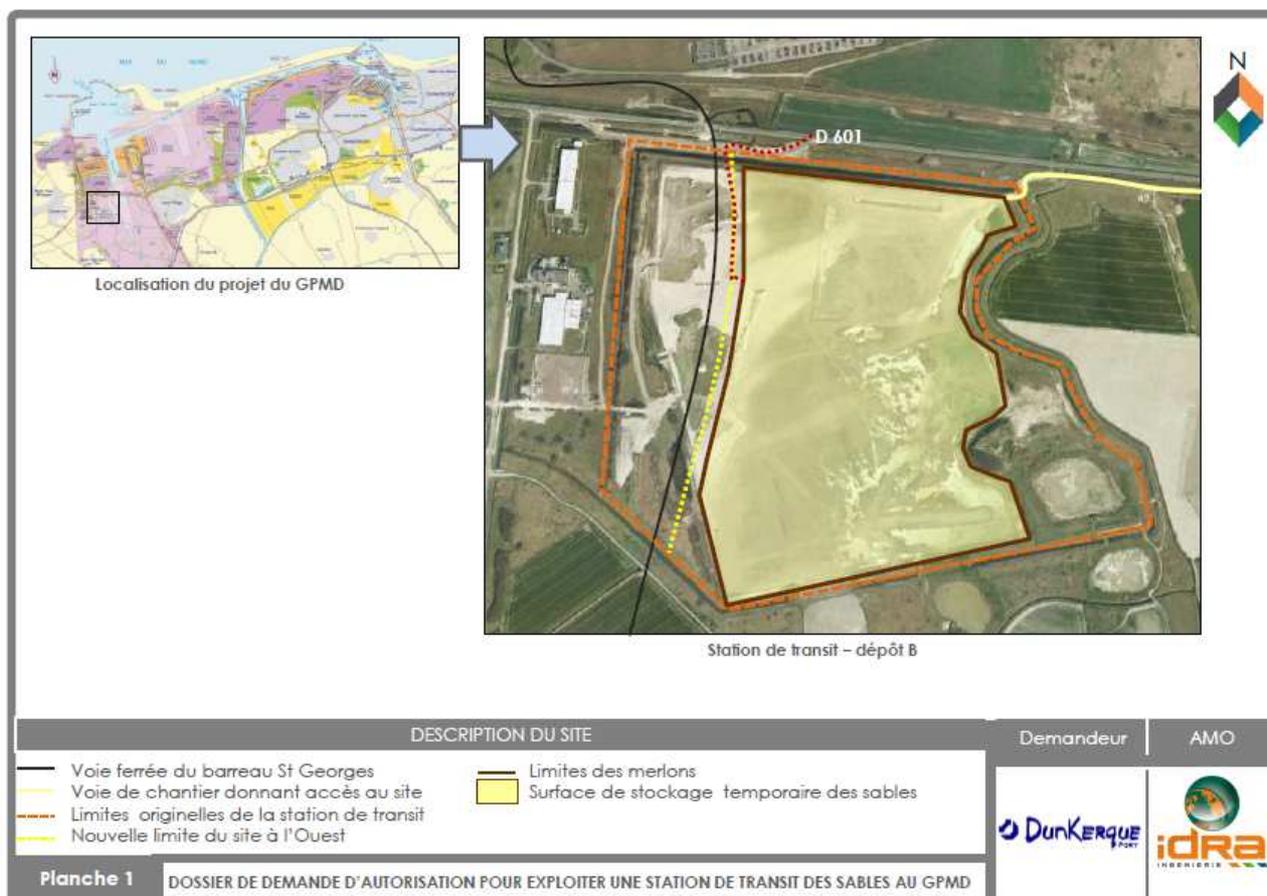


Figure 3 : Localisation du site dit "dépôt B" (source dossier d'étude d'impact)

Le site de dépôt

Il sera constitué par la remise en état :

- d'un bassin d'égouttage des sables de 38 ha borné par des digues de 4,5 m de haut, de pente minimum de 3/2 et de largeur au sommet de 2 m (soit une emprise totale au sol de 44 ha), réalisées à partir des matériaux présents sur le site ; les digues seront recouvertes côté intérieur d'un film polyane⁷, afin de limiter les risques d'affouillement lors du refoulement des sables et, selon le dossier, d'assurer une plus grande stabilité ;
- d'un fossé anti-salissures⁸ d'une profondeur de 1 m bordant l'ensemble du bassin ;
- d'éclusettes permettant de gérer les phases d'évacuation des eaux d'égouttage ;
- d'une clôture de 2 m de hauteur ceinturant l'ensemble du site, et d'un portail au niveau de la voie d'accès ;

⁷ Le Polyane® est une marque de film de polyéthylène souple, résistant et utilisé dans le domaine du bâtiment en tant que film d'étanchéité ou de protection (source : wikipédia).

⁸ L'arrêté préfectoral du 4 mai 2001 évoque un « fossé antisalures », sans que cette différence de terminologie ne soit justifiée

- d'un panneautage.

Une zone est laissée à l'état naturel à l'est soit, avec la bordure extérieure de la parcelle, une superficie totale d'environ 13 ha.

Le remplissage du bassin

S'il précise bien que les matériaux qui alimenteront la station de transit sont des sables issus du GPMD, le dossier reste muet sur la nature de ces travaux et sur leur localisation, et il apparaît que les conditions d'application de l'article R512-3 sur « l'origine géographique prévue des déchets » sont imparfaitement satisfaites. Le dossier précise cependant que « *les lieux d'extraction sont parfaitement connus et identifiés par le GPMD, et sont spécifiés dans le dossier de demande d'autorisation relative aux opérations de dragage d'entretien et dans chaque dossier de demande d'autorisation de dragage pour travaux* ».

L'Ae recommande de confirmer, outre les sables de dragage d'entretien déjà autorisés par arrêté du 9 mars 2012, l'origine des sables qui ont vocation à être entreposés sur la station, en vue de garantir la cohérence des autorisations de leur dragage et de leur entreposage.

Les sables seront amenés via des techniques hydrauliques depuis le poste de dragage, par un système de pompes et l'installation d'une conduite de refoulement permanente, aérienne pour la traversée de la RD601.

Le dossier ne fournit aucune indication ni sur les caractéristiques de la conduite, ni sur les cadences du refoulement. Lors de la rencontre des rapporteurs avec le maître d'ouvrage, celui-ci a précisé que le transit maximal de 2 600 000 m³/an attendu constitue un volume ponctuel pouvant être atteint lors de travaux importants, et en particulier lors des travaux du cercle d'évitage. Par ailleurs, ce transit maximal ne sera atteint que dans le cas d'absence de besoin pour la reconstitution du DPM. En effet, le GPMD a précisé aux rapporteurs que cette reconstitution ne nécessite pas le passage en station de transit, contrairement à ce qui est indiqué tout au long du dossier. Globalement, le dossier manque de clarté sur les flux d'entrée prévisibles dans la station ce qui donne l'impression d'une incohérence des différents calculs sur le volume et la durée du stockage, le rythme de reprise des sables, et partant, le trafic de camions générés.

L'Ae recommande de préciser les caractéristiques et la débitance⁹ de la conduite de refoulement, de mieux expliquer les différentes destinations des sables après dragage, avec ou sans passage par la station de transit, et de situer des fourchettes de valeurs des termes de prévisions de volumes entrants et de durées de remplissage du bassin.

La gestion du bassin

La décantation de l'eau de mer comprise dans les sables dragués sera assurée par gravité simple ; les éclusettes sont ouvertes régulièrement pour permettre l'écoulement des eaux, ce qui permet la non-saturation du bassin et le non-transfert de fines vers le milieu naturel. Il est indiqué que les eaux décantées sont rejetées dans le bassin Atlantique après analyses, sans préciser les modes d'amenée au bassin de ce rejet.

Le vidage est indiqué sur une durée de 3 ans sur la base de 500 000 m³/an, ce qui conditionne les prévisions d'impact en termes notamment de trafic routier.

L'Ae recommande que le GPMD précise le rythme de vidage maximal de la station, pour fonder tant les hypothèses de l'étude d'impact que la consistance de l'autorisation.

La reprise des sables après ressuyage

Le site de la station de transit est totalement géré par le GPMD, qui fait appel à des entreprises extérieures pour la mise en place des moyens de reprise des sables (trémie, chargeuse, camions de 20 ou 25 T, ...) et la valorisation des sables, que ce soit pour les besoins propres du GPMD ou pour la commercialisation.

⁹ Capacité à faire transiter un débit.

La station de transit des sables sera ouverte sur une période pouvant aller de 7H30 à 17H00 les jours ouvrables.

De manière générale, l'Ae relève que des équipements indissociables du fonctionnement de la station, à partir du poste de dragage, ne sont pas décrits (conduite de refoulement, plateforme de reprise des matériaux, voiries de dessertes...) et que les explications sur les modalités de gestion du bassin et la reprise des matériaux sont insuffisamment précises pour permettre d'en appréhender les impacts.

L'Ae relève qu'une demande de dérogation sur l'échelle du plan d'ensemble de l'installation a été présentée pour substituer un plan au 1/1500^{ème} au plan 1/200^{ème} prévu par l'article R 512-6 du code de l'environnement. L'Ae constate que le document produit permet de voir le site dans sa totalité ainsi que les abords jusqu'à une distance minimale de 35 m.

Le dossier ne comporte en revanche aucun plan à petite échelle permettant de localiser l'ensemble du bassin et de ses installations connexes.

L'Ae recommande :

- **de préciser les caractéristiques de l'ensemble des installations connexes au bassin et indissociables du fonctionnement de la station de transit ;**
- **de fournir un plan à petite échelle permettant de localiser l'ensemble des installations connexes (conduite de refoulement, plateforme de reprise des matériaux, voiries de dessertes...) ;**
- **et de préciser les modalités de fonctionnement d'une manière suffisamment complète et cohérente pour permettre d'en appréhender les impacts.**

Coût du projet

Le coût des travaux de transformation du site en station de transit est estimé à 340 000 euros et le délai de réalisation à 3 mois.

1.3 Procédures relatives au projet

Les matériaux de dragage qui seront mis en station de transit sont réglementairement considérés comme des déchets du fait de leur gestion à terre. Eu égard aux caractéristiques des matériaux annoncées par le GPMD, et à la durée de leur stockage qui n'excède pas trois ans¹⁰, le projet nécessite une autorisation ICPE, au titre de la rubrique 2517 «station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques», la superficie de l'aire étant supérieure à 30 000 m².

Une étude d'impact doit être réalisée en application des articles L.122-1 et R.122-2 du code de l'environnement, et être versée au dossier d'enquête publique en application des articles L.123-1 et 2, et R.123-1¹¹.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences Natura 2000¹².

¹⁰ La durée d'entreposage de déchets inertes en site de transit ne peut excéder 1 an si les déchets sont destinés à être éliminés ou 3 ans s'ils sont destinés à être valorisés. Dans le cas contraire, les installations sont qualifiées d'installations de stockage et relèvent d'une réglementation spécifique.

¹¹ « Art. R. 123-1. - I. - Pour l'application du 1° du I de l'article L. 123-2, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R. 122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude. ».

¹² Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414.19 à 26. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

Une autorisation ICPE dispense d'effectuer toute procédure d'autorisation ou de déclaration au titre de la « loi sur l'eau ». Néanmoins, elle reste soumise aux dispositions visant une gestion équilibrée et durable de la gestion des eaux, et les prescriptions réglementaires prises par le préfet dans le cadre de la législation des installations classées doivent fixer « les règles applicables aux installations classées ayant un impact sur le milieu aquatique, notamment en ce qui concerne leurs rejets et prélèvements. » (art. L.214-7).

Dans le cas d'espèce, la station pré-existante de dépôt à terre des produits a été autorisée au titre de la « loi sur l'eau » par arrêté préfectoral du 4 mai 2001 dans le cadre de l'extension du quai de Flandre. L'autorisation ICPE sollicitée ayant vocation à annuler et remplacer ledit arrêté pour ce qui concerne la gestion du dépôt, le dossier aurait dû se référer aux prescriptions spécifiques édictées en 2001, analyser tous les éléments de risque d'impact les ayant alors motivées, et justifier de leur maintien ou non.

L'Ae recommande que le dossier soit complété de manière à constituer un bilan complet de toutes les prescriptions de l'arrêté « loi sur l'eau » du 4 mai 2001, et des mesures correctrices et compensatoires éventuelles qui ont pu être prévues par celui-ci ou par le dossier auquel il se réfère ; ce bilan devra permettre d'évaluer la pertinence du maintien de ces dispositions dans l'arrêté d'autorisation ICPE, ou de leur évolution.

Le projet est compatible avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Artois-Picardie et avec le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'Aa.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae relève comme principaux enjeux environnementaux, que le dossier n'aborde que partiellement :

- l'origine et la qualité matériaux entreposés sur le site, qui conditionnent leur possibilité d'accueil, et la qualité des eaux rejetées dans le port ;
- la quantité et les modalités de vidage des matériaux transitant par la station et leur influence sur le trafic routier ;
- les risques de rupture de la digue.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Commentaires généraux

Le dossier satisfait formellement aux exigences des articles R. 512-2 et suivants qui fixent le contenu d'une demande d'autorisation pour l'exploitation d'une ICPE ; il comporte notamment outre l'étude d'impact du site, une étude de danger, et une notice relative à l'hygiène et à la sécurité du personnel.

L'Autorité environnementale relève que le dossier a été rédigé il y a 3 ans et n'a pas été actualisé depuis. La référence réglementaire citée dans le dossier comme définissant le contenu de l'étude d'impact est obsolète. Il ne prend donc pas en compte les modifications introduites¹³ à l'article R.512-8 du code de l'environnement qui font de l'article R.122-5 la base de définition du contenu de l'étude d'impact.

De fait, l'étude d'impact mérite d'être revue à l'aune de ce texte, notamment en s'inscrivant dans une logique d'évaluation environnementale, intégrant l'ensemble des tenants et aboutissants du projet.

¹³ Par les décrets 2012-616 du 02 mai 2012 et 2013-374 du 03 mai 2013.

L'Ae constate que les descriptions de l'occupation des sols, des activités à proximité, ainsi que des enjeux signalés vis-à-vis des milieux ne sont pas toujours à l'échelle du projet, et regrette l'absence de cartes synthétiques et de schémas de nature à faciliter la compréhension des points décrits par l'étude d'impact. Plusieurs cartes sont présentées sans localiser précisément le site, ce qui ne facilite pas l'appréhension effective des impacts.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact, en se référant aux dispositions non prises en compte de l'article R.512-8 modifié du code de l'environnement.

A de nombreuses reprises, l'étude d'impact évoque le fait que le projet de station de transit est implanté sur un site anciennement autorisé comme station de dépôt dont la surface a été réduite à l'ouest, du fait de l'installation d'un barreau de voie ferrée (dit barreau de Saint-Georges) desservant le port. Cette station, réglementairement autorisée comme station de dépôt a, comme indiqué plus haut, été utilisée comme station de transit et vidée sans qu'il soit précisé dans le dossier dans quelles conditions et à quelle date ont été pratiqués tant le remplissage de la station que son vidage.

Cette référence à une utilisation antérieure sert, dans le dossier, à justifier l'état d'artificialisation de l'aire d'emprise tel qu'il est pris en compte par le dossier pour la description des aspects paysage, faune-flore, corridors biologiques (p 94/trame verte et bleue), zones humides, remise en état des digues (p 48), ainsi que servitude d'utilité publique relative à une canalisation de gaz (p110).

Pour la complète information du public, l'Ae recommande que le dossier précise l'historique de la gestion de l'ancienne station de dépôt et notamment de son vidage.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et justification du choix du parti retenu

Le dossier explique les raisons du choix du projet par l'augmentation importante de la production de matériaux du fait des travaux engagés sur le port ouest, et par l'opportunité de disposer de matériaux valorisables dans un contexte de forte demande. Il s'inscrit dans la logique de la législation relative aux déchets¹⁴ qui demande au producteur de déchets de valoriser les déchets pour en obtenir de nouveaux matériaux ou de l'énergie.

Il n'est pas présenté d'alternative au site retenu. Celui-ci présente l'avantage, selon le dossier, d'avoir déjà été utilisé¹⁵ en dépôt de sables et laissé en état artificialisé et donc de ne pas impliquer d'emprise nouvelle sur un espace naturel ou agricole. De plus, il se situe à proximité immédiate du bassin de l'Atlantique prévu pour le rejet des eaux de dragage après décantation.

Comme déjà indiqué dans le paragraphe 1.1., la justification du dimensionnement de la station de transit n'est pas apportée dans le dossier, eu égard à l'absence de précisions sur les volumes à traiter à court, moyen et long terme.

L'Ae recommande de mieux justifier, d'une part le dimensionnement de la station au regard de besoins qui restent à préciser et, d'autre part, sa localisation.

2.3 Prise en compte de l'environnement, impacts et mesures

2.3.1 Etat initial, impacts permanents et mesures environnementales

2.3.1.1 Population et trafic routier

Le port de Dunkerque s'inscrit, selon le dossier, dans un environnement ayant conservé son identité maritime avec une présence encore très forte de la plaine maritime en dépit d'un caractère

¹⁴ Loi n°75-633 du 15 juillet 1975 modifiée et articles R.541-7 à R.541-11 du code de l'environnement.

¹⁵ A l'occasion des travaux relatifs au quai de Flandre

industriolo-portuaire marqué. Bien qu'à l'intérieur des emprises du GPM, le site du projet est situé en bordure de la plaine agricole. L'habitation la plus proche de l'installation est située à 1,3km du projet.

2.3.1.1.1 Trafic routier

Le projet est desservi par la route départementale D601 qui le borde au nord, et par une voie de chantier. La D601 est reliée sur le périmètre à trois autres départementales et à la nationale N316. Le flux de poids lourds (PL) sur la D601 est, selon les pages du dossier, de 250 PL/j/sens ou de 110 PL/j.



Figure 4 : Situation du projet et des voies de communication (source : étude d'impact)

Le dossier n'indique pas quelles sont les conditions de circulation sur le secteur, ni son éventuelle saturation. Il a été indiqué aux rapporteurs, lors de la visite de terrain, que des dispositions récentes d'aménagement d'un giratoire avaient été prises pour résoudre une difficulté de circulation lors des débarquements de ferry¹⁶.

L'évacuation des sables après égouttage est prévue par voie routière à l'aide de camions de 20 à 25 tonnes¹⁷. Le nombre de camions quotidiens annoncés par le dossier est de 219, sur la base de 500 000 m³/an de matériaux à évacuer, ce qui représente potentiellement un triplement du nombre de camions sur la D601. Le dossier se réfère au nombre total de véhicules circulant par jour¹⁸ pour indiquer que cette augmentation est négligeable.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de mettre en cohérence les chiffres indiqués de circulation de poids lourds et de présenter plus clairement l'influence du transit poids lourds induit par le vidage de la station sur le trafic sur la D601.

2.3.1.1.2 Gaz à effet de serre

L'étude d'impact indique, page 75, « la voie ferrée est une force du GPM et apparaît comme un critère de différenciation vis à vis de ses concurrents ». Par ailleurs, le projet de station de transit

¹⁶ Difficultés liées à un afflux important sur un laps de temps court de poids lourds.

¹⁷ Tonnage variable selon les paragraphes du dossier.

¹⁸ 16 000.

est longé coté ouest par le barreau ferré dit de Saint-Georges qui vient d'être créé (et qui a d'ailleurs amputé une partie de la parcelle) pour desservir le port. Le choix de privilégier un transport des sables enlevés par voie routière n'est pas justifié dans le dossier. Vu le nombre potentiel de camions concernés, ce choix doit être éclairé au regard de l'analyse de faisabilité de cette alternative.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande de justifier les raisons qui ont conduit au choix de l'évacuation des sables par voie routière.

2.3.1.2 Qualité de l'air

Le principal impact potentiel de l'installation est lié à l'envol de sable. Au regard de la direction des vents dominants (sud-ouest) et de la localisation du site, les envols de particules lors de la reprise des sables se feront majoritairement en direction de la mer. Il est toutefois précisé qu'il est envisagé, en cas de persistance de stocks non humides une possibilité de couverture de la station par de la terre végétale (sur une hauteur de 3 à 4cm¹⁹), sans que ne soit précisées l'origine de la terre et sa gestion (apport - enlèvement), ni les conditions de sa mise en oeuvre²⁰.

L'Ae recommande de préciser les conditions effectives de mise en œuvre de la couverture végétale destinée à empêcher les envols de sable.

2.3.1.3 Qualité des sédiments

Le dossier souligne que ces sables sont inertes et non dangereux, les matériaux constitutifs des sables (quartz, micas, feldspaths,...) n'étant pas de nature à fixer les contaminants chimiques.

Le schéma directeur des dragages (SDD) du GPMD de 2006 modifié en 2012 et sa déclinaison opérationnelle de 2010, le plan de gestion opérationnel des dragages (PGOD), font état d'un « *diagnostic récurrent* », s'appuyant sur un plan d'échantillonnage annuel des sédiments sur 49 stations et d'un suivi depuis 2006 qui témoigne d'un faible niveau de contamination (3 dépassements de seuil N1²¹ et 1 dépassement de seuil N2).

Toutefois, le dossier ne fournit qu'une seule année de résultats d'analyse, réalisée en 2012, sur une dizaine d'échantillons. Cette série analytique montre des teneurs en composés réglementés conformes à l'arrêté du 09 août 2006 (« *Qualité physico-chimique des sédiments du chenal ouest et de l'avant-port ouest de 2012*»). Elle présente des analyses concernant des matériaux de granulométrie différente. Seuls deux prélèvements semblent correspondre à des sables et la localisation précise des prélèvements de 2012 n'est pas reportée sur une carte. Par ailleurs, il n'est fourni aucun résultat concernant la qualité des sables issus des futurs travaux.

Il convient donc de compléter et de mettre en cohérence les informations analytiques présentées.

L'Ae recommande de fournir une synthèse des résultats des analyses qui ont été effectuées sur les sables, en indiquant les sites des prélèvements et de présenter les conclusions quant à leur caractère inerte et non dangereux.

Dans la mesure où il serait envisagé d'entreposer des produits d'une autre origine (que les sables issus du dragage d'entretien du port ouest), il sera nécessaire que des analyses ad hoc soient réalisées d'une part pour vérifier la qualité des sédiments à l'entreposage en station de transit.

¹⁹ Pour une surface de 37hectares, cela représente environ 1500m³

²⁰ Conditions de déclenchement, délai de mise en œuvre, et nécessité de nivellement préalable du dépôt.

²¹ Arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement, arrêté du 23 décembre 2009 complétant l'arrêté du 9 août 2006 ci-avant et arrêté du 8 février 2013 complémentaire à l'arrêté du 9 août 2006..

La circulaire n° 2000-62 du 14 juin 2000 précise que au-dessous du niveau N1, l'impact potentiel est en principe jugé d'emblée neutre ou négligeable, entre le niveau N1 et le niveau N2, « une investigation complémentaire peut s'avérer nécessaire » en fonction du projet considéré et du degré de dépassement du niveau N1, et, au-delà du seuil N2, une investigation complémentaire est généralement nécessaire car des indices notables laissent présager un impact potentiel négatif de l'opération ».

L'Ae recommande que soient précisées dans le dossier d'une part l'origine des produits stockés, d'autre part les méthodes de vérification de leur qualité

2.3.1.4 Eaux

Aucune des deux nappes situées à l'aplomb du projet ne sont exploitées pour l'eau potable, la nappe supérieure localisée à plus de 35 m sous des sols filtrants (sableux), est de qualité médiocre du fait d'une contamination de ces eaux par infiltration des eaux superficielles polluées par les effluents agricoles et domestiques.

Les résultats des analyses pratiquées font apparaître un bon état chimique des eaux du port ouest.

Le rejet des eaux d'égouttage (y compris les eaux de ruissellement) de la station de transit est effectué dans le bassin Atlantique du port ouest. Le dossier indique que : « *La qualité de ce rejet est assurée par la qualité des sédiments entreposés qui sont eux-mêmes issus du port ouest* ».

Ce principe n'est pas remis en cause par l'Ae, mais nécessite de lever les incertitudes sur l'origine et la qualité des sédiments entreposés.

2.3.1.5 Faune et flore

Le territoire du GPMD bénéficie de l'existence d'un schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) réalisé en 2010, qui évalue son patrimoine naturel, estime les impacts du plan d'aménagement sur la biodiversité, et élabore une stratégie de préservation à moyen et long terme. L'état initial s'appuie sur les inventaires réalisés pour le SDPN et sa mise à jour.

Dans le dossier d'étude d'impact, la référence à l'existence antérieure d'une station de dépôt est utilisée pour justifier le peu d'intérêt écologique du site. L'Ae a pu constater sur place que le vidage de la station de dépôt entraîne un état écologique actuel de l'aire d'emprise totalement artificialisé.

L'étude du SDPN fait apparaître dans la partie des 57 ha qui n'ont pas été utilisés comme station de dépôt, la présence de Gnaphale jaunâtre²², espèce floristique protégée au niveau régional et, à sa proximité immédiate, la présence de crapaud commun et de grenouille rousse, espèces d'amphibiens protégées au niveau national. Il convient de noter que les prospections du SDPN ont été effectuées, semble-t-il, à une date où la station de dépôt était remplie.

Dans le même schéma est indiqué la valeur écologique très forte localement du secteur du sud du bassin de l'Atlantique, à proximité immédiate du site (pré-salé, zone humide fonctionnelle, oiseaux nicheurs, plantes protégées (Salicorne, Sagine, Gnaphale).

Par ailleurs, le dossier cite le SRCE²³ « *en cours d'élaboration* » qui situe le projet dans une « *zone coeur de nature à confirmer* » et conclut, en référence à l'existence antérieure d'un site de dépôt, que « *La TVB [trame verte et bleue] pourrait constituer un enjeu pour le projet si celui-ci relevait d'une création pure et simple. Toutefois, le site existe d'ores et déjà et la TVB est en cours d'élaboration, rendant difficile l'évaluation de l'enjeu qu'elle représente pour le projet.* ». Le dossier ne prend pas la mesure de cet élément important, alors même que le SRCE a été arrêté le 16 juillet 2014 par le préfet de région Nord-Pas de Calais et qu'il confirme que le site est identifié en « *réservoir de biodiversité artificialisé et fragmentant* », à proximité immédiate « *d'espaces à renaturer* ».

Le projet actuel a repris le périmètre de la station de dépôt initiale, sans identifier ce choix comme une mesure d'évitement.

²² Plante de la famille des astéracées.

²³ Schéma régional de cohérence écologique

ESPÈCES VÉGÉTALES PROTÉGÉES - 2/3

Schéma Directeur du Patrimoine Naturel - 2010 - Grand Port Maritime de Dunkerque



Figure 5 : carte de présence des espèces végétales protégées (source SDPN)

Par ailleurs, l'influence effective du projet sur la faune et la flore du secteur n'est pas identifiable, même en s'appuyant sur le SDPN et le schéma opérationnel, dans la mesure où la station de transit n'est pas répertoriée dans ce document comme un aménagement projeté.

L'Ae recommande d'enrichir l'analyse de l'état initial par les informations issues du SDPN et du SRCE de nature à permettre une meilleure perception de l'insertion du projet dans un environnement de milieux porteurs d'une biodiversité potentiellement importante et d'explicitier les éventuelles mesures à prendre en conséquence.

2.3.1.6 Natura 2000

Six sites²⁴ Natura 2000 sont présentés dans l'étude d'impact.

Le dossier identifie comme enjeu important la proximité d'un corridor biologique « zone humide », voie de migration majeure pour les oiseaux, le trait de côte servant de couloir de migration. Il signale que le secteur est particulièrement intéressant pour les oiseaux marins, notamment pour les espèces ayant justifié la création du site Natura 2000 mer « Bancs de Flandres - Directive Oiseaux » et les oiseaux côtiers et semi-côtiers du site « Platier d'Oye », susceptibles d'utiliser la bande côtière et un périmètre de vingt kilomètres autour.

Les principaux impacts identifiés en phase d'exploitation sont ceux liés au transit des camions, qui représentent, avec les approximations indiquées plus haut, environ 1,6% du transit total du secteur, ce qui est considéré comme négligeable. Cette conclusion n'appelle pas de commentaires de l'Ae.

²⁴ FR3110039 Platier d'Oye (ZPS), FR3102002 Bancs des Flandres (SIC), FR3112006 (Bancs des Flandres (ZPS), FR3100474 Dunes de la plaine maritime flamande (ZPS), FR3100494 Prairies et marais tourbeux de Guines (SIC), FR310047520 Dunes flamandaises décalcifiées de Ghyvelde (SIC).

2.3.1.7 Paysage

L'effet sur le paysage est indiqué dans le dossier comme mineur en faisant référence au fait que le site a déjà été aménagé et que la conduite de refoulement des sables s'inscrit dans le contexte industrialo-portuaire. Compte tenu de l'importance des travaux de reconstitution des digues, le niveau de végétalisation futur devra être précisé.

2.3.1.8 Risques

L'étude de dangers signale qu'il a été constaté à plusieurs reprises des ruptures de digues sur les deux autres stations de transit des sables du GPMD. Les merlons, d'une hauteur de 4,5 m, seront réalisés à partir de matériaux du site et de « terre végétale²⁵ ». La prévention de la rupture serait assurée par l'équipement de l'ensemble des merlons, en face intérieure, par un film de polyane résistant aux ultra-violets et à l'arrachement, sans que sa contribution à la stabilité de la digue ne soit étayée par une étude géotechnique. La conception même du bassin de stockage, prévu pour contenir une hauteur de 4m de sable, et le schéma en décrivant le principe de fonctionnement, pourraient laisser penser qu'une quantité d'eau équivalente sera présente pendant un temps non déterminé²⁶.

L'hypothèse de rupture de la digue n'est pas retenue dans l'étude de dangers et ses conséquences éventuelles ne sont pas présentées, notamment l'impact qu'elle pourrait avoir sur la voie ferrée côté ouest et de la D601 côté nord.

L'Ae recommande que soient précisés les éléments de stabilité géotechnique de la digue.

Elle recommande par ailleurs, si la démonstration de l'impossibilité de rupture des merlons n'est pas apportée, que les conséquences d'une éventuelle rupture soient présentées, notamment au regard de la proximité de voies de circulation.

2.3.2 Impacts en phase travaux et mesures environnementales

2.3.2.1 Impacts en phase travaux

Les travaux consistent essentiellement en la reconstitution et rehausse des merlons jusqu'à une hauteur de 4,5m. L'impact potentiel le plus important en phase travaux, prévus pour une durée de trois mois, lié à la circulation d'engins de travaux publics, est celui vis-à-vis des oiseaux migrateurs. Le dossier ne prévoit aucune mesure d'évitement, notamment, par exemple, par la réalisation des travaux en dehors de la présence des migrateurs.

2.3.2.2 Remise en état du site

Il n'est pas prévu de date de fin de l'exploitation de la station de transit, du fait de « besoins en dragage sur le port de Dunkerque récurrents et illimités », et de « solutions de valorisation qui sont diverses et évolutives ». Néanmoins, pour une ICPE, l'étude d'impact doit expliciter le devenir des terrains et la remise en état des lieux après l'arrêt de leur exploitation.

L'étude d'impact prévoit la mise en œuvre du démantèlement de la zone technique et l'arasement du terrain avec enlèvement des résidus de déchets et de la membrane polyane, soit un coût prévisionnel de 100 000 €. La clôture sera conservée pendant 5 ans et un suivi de contrôle piézométrique semestriel effectué durant la même période. Aucun dispositif de renaturation de l'aire d'emprise n'est prévu, celle-ci étant située, selon le plan d'aménagement présenté dans le SDPN, dans une zone destinée à accueillir des activités industrielles.

²⁵ Les discussions avec le maître d'ouvrage laissent à penser qu'il s'agirait de merlons en terre, végétalisés, ce qui paraît plus pertinent en termes de stabilité de l'ouvrage.

²⁶ Les modalités précises de fonctionnement des éclusettes d'évacuation des eaux d'égouttage n'étant pas indiquées.

2.3.3 Impacts cumulés avec d'autres projets

Le dossier évoque rapidement deux projets susceptibles d'être initiés sur la même période mais ne présente pas ceux qui sont susceptibles d'intervenir à moyen terme sur le port.

Il n'évoque pas les projets à moyen terme du GPMD et notamment le creusement du bassin Atlantique de façon à élargir le cercle d'évitage.

L'Ae recommande de présenter les impacts cumulés du projet avec les projets connus et notamment avec le projet du creusement du bassin Atlantique destiné à élargir le cercle d'évitage.

2.3.4 Mesures de suivi des effets du projet et des mesures

Les mesures de suivi présentées sont proportionnées et n'appellent pas d'observations de la part de l'Ae.

2.4 Résumé non technique

Le résumé non technique ne comprend aucune illustration permettant au lecteur non familier du port de savoir où est située la station de transit et de mieux appréhender le projet et ses enjeux. Par ailleurs, le plan (identification des chapitres) du résumé non technique n'est pas identique à celui du document général, ce qui ne facilite pas la lecture comparée des deux.

L'Ae recommande, pour la complète information du public, d'améliorer la présentation du résumé non technique en y incluant des cartes et en rendant cohérent son plan avec celui du dossier.

Elle recommande, par ailleurs, de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.