



## **Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

# **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la plateforme logistique de la Société foncière axe nord (SFAN) à Loon-Plage (59)**

**n°Ae : 2019-99**

Avis délibéré n° 2019–99 adopté lors de la séance du 4 décembre 2019

---

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

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 4 décembre 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la plateforme logistique de la Société foncière axe nord (SFAN) à Loon-Plage (59).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 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 le présent avis.

Étaient absents : Barbara Bour-Desprez, Bertrand Galtier, Sophie Fonquernie

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du département du Nord, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 17 septembre 2019.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 9 octobre 2019 :

- le préfet de département du Nord,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France, qui a transmis une contribution en date du 6 novembre 2019.

Sur le rapport de Gilles Croquette et Louis Hubert, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, 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 porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

L'opération portée par la Société foncière axe nord (SFAN), consiste en la création d'un entrepôt logistique au sein du projet de plateforme multimodale Dunkerque logistique internationale sud (DLI sud) du Grand port maritime de Dunkerque (GPMD). Le bâtiment, d'une surface de 43 000 m<sup>2</sup>, est destiné au stockage de marchandises telles que des produits banals de grande consommation, des papiers et cartons et des produits composés de matières plastiques.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la sobriété énergétique et la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, y compris pour le transport des marchandises ;
- la gestion de l'eau et plus particulièrement des eaux pluviales ;
- la qualité de l'air ;
- et dans une moindre mesure les nuisances sonores liées au trafic.

La lecture du dossier est fastidieuse compte tenu des imperfections de forme. Le contenu s'appuie, pour de nombreuses thématiques, sur l'étude d'impact de la zone DLI sud qui avait été présentée à l'Ae pour avis en 2012. Néanmoins, l'absence d'actualisation de cette étude d'impact ne permet pas de s'assurer de la pertinence des résultats présentés. Par ailleurs, le dossier n'affiche aucune ambition du point de vue de la performance environnementale de l'opération.

L'Ae recommande principalement :

- que les prochaines opérations de la zone DLI Sud donnent lieu à une actualisation de l'étude d'impact initiale ;
- de préciser les intentions concernant la desserte ferroviaire du site ;
- de décrire les mesures effectivement mises en œuvre dans le cadre de l'arrêté préfectoral en vue de l'aménagement de la zone DLI sud relatif à la destruction et à la perturbation de certaines espèces protégées ;
- de réaliser une étude de trafic quantitative et d'actualiser l'étude des polluants atmosphériques à l'échelle de la zone DLI sud ;
- de démontrer la validité des hypothèses utilisées pour l'analyse des incidences sur le bruit et, si nécessaire, de mettre à jour l'étude réalisée à l'échelle de la zone DLI Sud ;
- de préciser le niveau de performance énergétique visé pour le bâtiment ;
- de quantifier les émissions de gaz à effet de serre y compris celles liées au trafic routier et maritime.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et contenu du projet

Le Grand port maritime de Dunkerque (GPM), troisième port français, d'une superficie de 7 000 ha dont 3 000 ha de réserves foncières a élaboré et validé un projet stratégique en 2009 et s'est doté d'un plan d'aménagement et de développement durable<sup>2</sup>.



Figure 1 : Situation de l'opération (source : dossier)

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.

La zone industrialo-portuaire du port ouest de Dunkerque est classée en opération d'intérêt national<sup>3</sup> (OIN) depuis 1983.

<sup>2</sup> Le dossier fait référence au plan d'aménagement et de développement durable de 2009 mais celui-ci a été actualisé (plan adopté en mars 2014 avec un bilan dressé en 2016).

<sup>3</sup> 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.

Le GPMD a décidé d'y aménager une plateforme multimodale appelée Dunkerque logistique internationale sud (DLI Sud). D'une superficie de 146 ha, cette zone, située dans le périmètre du port ouest, sur la commune de Loon-Plage, a été autorisée par arrêté préfectoral du 6 août 2015. Elle avait fait l'objet d'un avis délibéré de l'Ae le 25 juillet 2012<sup>4</sup>.

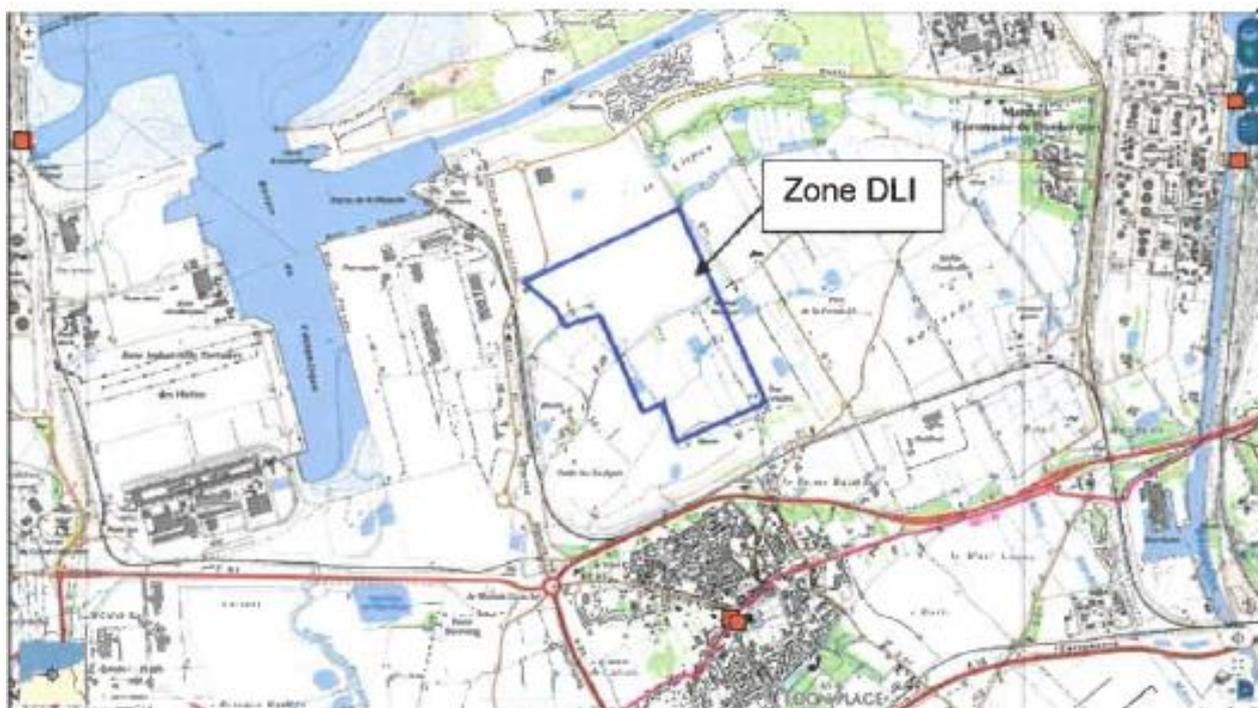


Figure 2 : situation de la DLI Sud (source : dossier)

L'aménagement de ces terrains, antérieurement à vocation agricole, a consisté à créer une plateforme, par apport de sédiments issus des dragages du port, des dessertes routière et ferroviaire, des noues enherbées pour la gestion des eaux pluviales et à déplacer un watergang<sup>5</sup>.

Initialement prévu pour présenter une alternative aux services de traitement logistique de matières dangereuses offerts par les ports de Zeebrugge, Anvers et Rotterdam, le projet a été réorienté vers l'implantation d'entrepôts de stockage.

L'opération objet de cet avis consiste à créer un entrepôt logistique "*en gris*", c'est-à-dire conçu sans connaître son utilisation future et dont la construction sera lancée lorsque l'utilisateur sera connu et aura signé le bail. Elle est portée par la Société foncière axe nord (SFAN), créée en novembre 2017, pour lancer le développement logistique du GPMD. L'entrepôt serait loué à une ou plusieurs sociétés et le bail signé par la Société de développement axe nord (SDAN), filiale de la SFAN.

<sup>4</sup> Avis Ae n° 2012-38 consultable à l'adresse suivante : [http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008437-01\\_avis-delibere\\_ae.pdf](http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/008437-01_avis-delibere_ae.pdf).

<sup>5</sup> 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).



Figure 3 : photographie du site -octobre 2018 (source : dossier)

## 1.2 Présentation des aménagements projetés

La SFAN souhaite implanter, sur une parcelle d'une superficie totale de 90 000 m<sup>2</sup> :

- un entrepôt logistique (6 cellules de stockage, bureaux, locaux techniques), d'une emprise au sol de 43 000m<sup>2</sup>, haut de 13,75 m ;
- des voiries et places de stationnement pour une emprise de 27 000 m<sup>2</sup> ;
- des bassins de régulation des eaux pluviales et de rétention des eaux d'incendie sur 3 000 m<sup>2</sup> ;
- des espaces verts sur 11 000 m<sup>2</sup>.



Figure 4 : Opération (source : dossier)

Ces aménagements seront réalisés sur un sol nu, constitué par les remblais issus du dragage du port qui ont rehaussé le niveau du sol d'environ 1,5 m à la cote 7,6 m NGF.

La plateforme logistique emploiera environ 200 personnes.

L'activité du site sera liée aux activités maritimes du GPMD. Bien que l'utilisateur futur ne soit pas connu, le dossier précise que « *le site ne fera pas l'objet de stockage de produits dangereux et qu'aucune fabrication ne sera réalisée sur le site (absence de procédé)* ». Il fournit également une liste de produits (produits banals de grande consommation, papiers et cartons, produits composés de matières plastiques...) et des exemples de familles de produits (biscuiterie, vaisselle, outillage, jouets, livres, emballages...) pour indiquer à quelles rubriques de la nomenclature ICPE ils se rattachent<sup>6</sup>.

Le coût de l'opération n'est pas indiqué dans le dossier, les rapporteurs ont été informés que l'investissement serait de l'ordre de 30 millions d'euros.

La fin des travaux est prévue un an après l'obtention des autorisations administratives qui est envisagée en mai 2020.

### ***1.3 Périmètre du projet***

La construction de cet entrepôt logistique constitue la première implantation sur la zone DLI sud. Elle fait partie du projet d'aménagement de la zone DLI sud qui avait fait l'objet d'une étude d'impact.

Le dossier fait référence pour certaines thématiques à des études qui avaient été réalisées pour la zone DLI Sud mais les informations fournies sont partielles.

L'Ae a déjà eu l'occasion d'exprimer qu'il convient de se fonder sur la notion de projet inscrite depuis 2011 par la directive « projets » (Directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE), dès lors que des opérations présentent des liens fonctionnels et des interférences de nature à peser fortement sur les conclusions de l'évaluation globale de leurs impacts environnementaux. Les opérations s'inscrivant dans la zone DLI sud ont vocation à être évaluées en cohérence avec celle-ci. Il convient de vérifier que l'analyse de l'impact de ces opérations s'intègre bien dans celle des impacts du projet de la zone DLI sud.

S'agissant de la première opération portant sur une surface limitée à l'échelle de la zone DLI sud, les conséquences sur l'appréciation des incidences globales du projet sont a priori limitées. Cette situation conduit néanmoins l'Ae à formuler dans la suite de cet avis plusieurs recommandations afin que certaines thématiques soient abordées à l'échelle de la zone DLI sud en actualisant les éléments de l'étude d'impact initiale.

Il est par ailleurs nécessaire pour les prochaines opérations de la zone DLI sud de procéder à une actualisation de l'étude d'impact de la zone DLI sud ou, en cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable des conséquences de l'opération, de consulter l'Ae pour avis<sup>7</sup>, qui indiquera s'il y a lieu ou non de procéder à une telle actualisation.

---

<sup>6</sup> L'Ae note que la liste complète des produits susceptibles d'être stockés compte tenu des autorisations données au titre des ICPE est plus longue que celle citée dans le dossier (ainsi, la rubrique 2663-1a ne se limite pas aux appareils électroniques, jouets et outillage... mais comprend également des pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymère (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques).

<sup>7</sup> Cette possibilité est prévue par le III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

***L'Ae recommande que la prochaine opération de la zone DLI Sud donne lieu à une actualisation de l'étude d'impact de la zone DLI sud, ainsi que les suivantes selon l'appréciation du caractère notable des modifications apportées.***

Pour ce qui concerne la voirie, le dossier évoque la construction de routes et précise que les « travaux d'infrastructure routière sont à prendre en compte dans le cadre du projet d'aménagement de la plateforme multimodale DLI sud ». Il ne les traite donc pas dans ce dossier, mais ils devraient l'être dans l'étude d'impact actualisée.

Enfin, s'agissant de la desserte ferroviaire, le dossier précise que « pour anticiper toute évolution de l'activité, le site sera conçu pour recevoir un quai fer (voie ferrée) », et précise plus loin que « la création de l'accès à la voie ferrée fera l'objet d'une demande d'autorisation spécifique (non traité dans le cadre de cette demande d'autorisation) ». Le dossier reste cependant très ambigu tout au long de l'étude d'impact sur la réalisation de cet équipement. Il a été dit aux rapporteurs que la desserte ferroviaire ne serait pas réalisée pour ce premier entrepôt.

***L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage (GPMD et SFAN) de préciser leurs intentions pour ce qui concerne la desserte ferroviaire de la plateforme et d'en tirer les conséquences pour ce qui concerne cette opération.***

#### ***1.4 Procédures relatives au projet***

L'opération est soumise à étude d'impact conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement<sup>8</sup>.

Elle fera l'objet d'une enquête publique au titre des articles R. 123-1 et suivants du même code.

L'Ae ayant rendu un premier avis sur le projet DLI sud<sup>9</sup> qui inclut ce premier aménagement, elle a été saisie pour fournir un nouvel avis d'autorité environnementale sur ce projet.

Le GPMD étant propriétaire de l'intégralité des terrains de l'opération, aucune déclaration d'utilité publique au titre du code de l'expropriation n'est nécessaire.

Le dossier comporte une demande d'autorisation environnementale<sup>10</sup> unique pour l'opération.

L'activité de la base logistique sera soumise à autorisation ou déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement<sup>11</sup>. Le dossier ICPE a été déposé en juillet 2019.

L'opération est soumise à déclaration applicable aux activités, installations, ouvrages et travaux au titre de la police de l'eau<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> Rubrique 39 du tableau annexé à l'article R.122 2 du code de l'environnement : « Travaux, constructions et opérations d'aménagement », la soumission à évaluation environnementale étant systématique lorsque la surface de plancher (au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme) ou l'emprise au sol (au sens de l'article R. 420-1 du code de l'urbanisme) est supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> ou que leur terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.

<sup>9</sup> Le GPMD étant un établissement public sous tutelle du ministère en charge des ports maritimes

<sup>10</sup> Conformément aux articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement.

<sup>11</sup> Article L. 511-1 du code de l'environnement et 2° du L.181-1 (autorisation pour les rubriques 1510-1, 1530-1, 1532-1, 2662-1, 2663-1a et 2663-2a ; et déclaration pour les rubriques 1185.2a, 2925 et 2910).

La plateforme étant située à proximité de sites Natura 2000<sup>13</sup>, le dossier comporte une évaluation des incidences sur ces sites en application de l'article R. 414-22 du Code de l'environnement.

### ***1.5 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la sobriété énergétique et la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, y compris pour le transport des marchandises ;
- la gestion de l'eau et plus particulièrement des eaux pluviales ;
- la qualité de l'air ;
- et dans une moindre mesure les nuisances sonores liées au trafic.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

La lecture du dossier est fastidieuse en raison de la structure du document (certains sujets étant parfois traités dans des chapitres inappropriés), des corrections apportées aux versions successives de travail qui ont introduit des incohérences voire des contradictions entre les chapitres, et du peu de pertinence de certaines annexes qui ne viennent pas toujours éclairer le texte ou sont manquantes<sup>14</sup>.

S'agissant du contenu, l'analyse de plusieurs des thématiques repose sur les résultats des études menées dans le cadre de l'étude d'impact de la zone DLI Sud, sans qu'elles aient été ni actualisées ni précisées pour ce qui concerne les caractéristiques actuelles de la plateforme logistique. Comme indiqué précédemment, il aurait été préférable de présenter une actualisation de l'étude d'impact. À défaut, il convient de préciser les éléments pertinents pour l'opération de plateforme logistique telle que présentée à ce stade et de démontrer que les résultats restent valables compte tenu des caractéristiques de l'opération. Or la présente étude d'impact n'y contribue pas en raison de la présentation tardive dans le document soumis à l'Ae du contexte de la zone DLI Sud et des liens entre l'opération et la zone DLI Sud.

### ***2.1 État initial***

#### ***Biodiversité***

Le dossier présente l'ensemble des enjeux de biodiversité (zones d'inventaires, schéma régional, sites et espaces naturels protégés) sans avoir défini préalablement de périmètre d'étude, si bien que cette énumération relève davantage de la monographie que d'un état des lieux proportionné.

---

<sup>12</sup> Article L. 214-3 du code de l'environnement (rubrique 3.2.3.0 ; le dossier devant être clarifié pour ce qui concerne la rubrique 2.1.5.0)

<sup>13</sup> 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 zones spéciales de conservation (ZSC) et ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>14</sup> Notamment l'annexe 1 qui ne contient pas les pièces annoncées, l'annexe 3 qui présente deux cahiers des charges sans fournir d'explication sur l'articulation entre ces deux documents ou l'annexe 7 sur les résultats bruts de l'étude des émissions de polluants atmosphériques.

On retiendra la présence de cinq sites Natura 2000, situés à proximité :

- trois zones spéciales de conservation (FR 3102002 « Bancs des Flandres », FR 3100474 « Dune de la plaine maritime flamande » et FR 3100475 « Dunes flamandaises décalcifiées de Ghyselde ») situés respectivement à 3,5 km 12,2 km et 23 km de l'opération ;
- deux zones de protection spéciale (FR 3112006 « Bancs des Flandres » et FR 3110039 « Platier d'Oye ») situées respectivement à 2,7 km et 7,9 km de l'opération.

Le site est proche de six zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique<sup>15</sup> (ZNIEFF) et est compris dans la ZNIEFF de type I « Dune du Clipon », site majeur pour la nidification des oiseaux (24 espèces déterminantes) et la présence d'une flore diversifiée (70 espèces déterminantes).

Le site (avant remblaiement) est situé dans une « zone humide à renaturer » de la trame verte et bleue du schéma régional de cohérence écologique<sup>16</sup>.

Il est indiqué que « La zone Dunkerque Logistique Internationale (DLI Sud) a été totalement remblayée conformément à l'arrêté préfectoral d'autorisation concernant l'aménagement de la plateforme du 6 août 2015 dont le bénéficiaire est le GPMD » et que « La surface de la zone est donc totalement anthropisée ». Il est également fait référence à des inventaires réalisés entre 2002 et 2016, mais les résultats de ces investigations ne sont pas fournis.

Le dossier précise que les remblais sont constitués des sables issus des opérations de dragage du port et que ces matériaux sont inertes et conformes aux spécifications des textes (seuils prévus dans l'arrêté du 9 août 2006 et valeurs limites de l'arrêté du 12 décembre 2014), mais n'en apporte pas la preuve. Celle-ci sera utilement jointe en annexe.

### Eau et milieux aquatiques

L'opération s'inscrit dans le bassin versant de l'Aa, dans la région des wateringues<sup>17</sup>, et correspond à un ancien estuaire qui s'est asséché au cours du temps. Les masses d'eaux superficielles sont fortement artificialisées, et ont été modifiées dans le cadre de la DLI sud (cf. 1.1 : suppression d'un watergang). Trois aquifères se superposent et constituent la masse d'eau « sables du Landénien des Flandres » en bon état chimique. Il n'y a pas d'enjeu eau potable.

### Risques naturels

La synthèse présentée en conclusion de l'état initial comprend une succession d'informations sur le risque d'inondation sans que ces éléments aient été présentés plus en amont dans le document. Le dossier fait référence à des informations fournies par la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), à la carte interactive de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) ainsi qu'au territoire à risque important inondation de

---

<sup>15</sup> Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des Znieff a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de Znieff : les Znieff de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les Znieff de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

<sup>16</sup> SRCE de l'ancienne région Nord-Pas de Calais, approuvé le 4 juillet 2014, mais annulé par décision du tribunal administratif de Lille, le 26 janvier 2017.

<sup>17</sup> Cf note 4

Dunkerque. Il est indiqué que « *Le site n'est pas compris dans une surface inondable par une crue de moyenne ou forte probabilité avec et sans changement climatique* », ce qui ne permet pas de comprendre si un risque a été identifié pour le site.

***L'Ae recommande de préciser la situation du site de l'opération vis-à-vis du risque inondation.***

### Trafic

L'état initial ne décrit pas la situation du trafic routier qui est pourtant un élément fondamental pour un projet logistique. Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Flandres-Dunkerque souligne en particulier la question du trafic sur l'autoroute A16 compte tenu de « *l'augmentation continue du trafic routier, [des] perspectives maintenues de développement de la plateforme logistique de Dunkerque, [des] capacités futures du tunnel sous la Manche (aujourd'hui à 52 % de sa capacité) et [du] projet Calais Port 2015* ». Des informations sont fournies dans le chapitre dédié à la description des incidences notables de l'opération mais elles devraient être intégrées dans la présentation de l'état initial.

L'échelle d'analyse de ces trafics doit en outre correspondre à la zone d'influence, à justifier, de l'opération présentée.

Le dossier ne présente pas non plus les trafics maritime et ferroviaire ni leurs évolutions récentes et tendanciennes.

***L'Ae recommande de compléter l'état initial en décrivant le trafic routier dans la zone d'influence du projet ainsi que les trafics maritime et ferroviaire.***

### Bruit

Le dossier reprend les cartographies de l'état initial sonore, établies en 2011 pour l'aménagement de la zone DLI Sud. Les zones représentées ne correspondent pas au périmètre de l'opération de plateforme logistique et sont par ailleurs limitées à l'environnement immédiat de la zone DLI. Les résultats n'étant pas commentés, il n'est pas possible de comprendre la nature des enjeux en présence. Les habitations les plus proches se trouvent certes à 870 m au sud du site de la plateforme mais elles sont potentiellement exposées au bruit en provenance des axes routiers dont les trafics vont s'accroître avec l'opération.

***L'Ae recommande de compléter dans l'état initial la description des enjeux liés au bruit.***

### Émissions de polluants atmosphériques

La commune de Loon-Plage est située dans le périmètre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) Nord-Pas-de-Calais qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 27 mars 2014.

Le dossier présente les niveaux moyens annuels de polluants atmosphériques relevés sur les stations de Loon-Plage (mesure du dioxyde de soufre uniquement) et de Mardyck (mesures du dioxyde de soufre, du monoxyde d'azote, du dioxyde d'azote, des PM 10<sup>18</sup>, du benzène et du toluène). Les concentrations mesurées sont conformes aux objectifs annuels mais des

<sup>18</sup> Les PM10, abréviation de l'anglais particulate matter, désignent les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres (noté µm, 1 µm = 10<sup>-6</sup> m c'est-à-dire 1 millionième de mètre ou encore 1 millième de millimètre).

dépassements des seuils sont enregistrés pour la station de Mardyck. Dans le cas des PM 10, le nombre de jours avec dépassement en 2015 a été de 19 pour les concentrations correspondant au seuil d'information et de 3 pour celles correspondant au seuil d'alerte.

### Patrimoine culturel

Suite au diagnostic archéologique réalisé qui a mis en évidence des zones de concentration de vestiges archéologiques, un arrêté préfectoral du 18 juillet 2016 a défini des principes généraux et prévu un cahier des charges strict à l'égard des futurs occupants de la zone DLI Sud afin que soit respectée une hauteur minimum entre les fondations et les vestiges archéologiques (type de fondation, altimétrie des entrepôts...). Le dossier ne fait pas état de ce cahier des charges et se contente d'écrire que « *SFAN s'engage à respecter les prescriptions de l'arrêté préfectoral n°16-11 du 18 juillet 2016* ».

### Synthèse des enjeux

La conclusion de cette partie sous la forme d'un tableau présentant les critères environnementaux en trois catégories (verte = favorable ; jaune = nécessitant des adaptations ; rouge = défavorable), où l'intégralité des critères sont évalués en vert pose question. Le dossier confond la qualification des enjeux, qui aurait dû être l'objet de cette conclusion (en affectant une note plus ou moins élevée à chaque enjeu) avec l'appréciation des effets supposés de l'opération sur l'environnement (exprimée en conclusion par la formule suivante « *le projet ne présente aucun enjeu défavorable* »).

## **2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

Le dossier ne présente aucune alternative, dans la mesure où il s'inscrit dans le projet DLI sud. Pour autant, l'affirmation selon laquelle « *l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre de ce projet ne sera pas modifiée* » questionne le lecteur, dans la mesure, ou même récemment remblayé, ce terrain aurait sa propre dynamique de recolonisation par la flore et la faune. Par ailleurs, le dossier conclut en écrivant « *qu'en cas de non mise en œuvre de la plateforme logistique de la société SFAN, les terrains continueront à être inoccupés le temps qu'un autre projet se réalise sur ce lot disponible* ».

La desserte ferroviaire évoquée plus haut n'a pas même fait l'objet d'une analyse conduisant le maître d'ouvrage à envisager des scénarios alternatifs plus volontaristes en matière d'intermodalité.

## **2.3 Analyse des incidences du projet**

Comme indiqué précédemment, le dossier fait référence, pour un certain nombre de thématiques, aux études réalisées pour l'ensemble de la zone DLI Sud. Le dossier devrait néanmoins préciser si les résultats de ces études restent pertinents compte tenu des caractéristiques de l'opération.

Concernant les mesures d'évitement, de réduction, le dossier se cantonne pour l'essentiel à une énumération de mesures très générales, sans préciser les moyens mis en œuvre, ou de mesures qui ne correspondent qu'à une simple application de la réglementation en vigueur (comme la mise

en œuvre de la réglementation thermique de 2012). Le dossier n'affiche aucune ambition du point de vue de la performance environnementale de l'opération et du bâtiment.

Il renvoie systématiquement à l'application des différents arrêtés préfectoraux (7 avril 2015, 6 août 2015, 18 juillet 2016) relatifs à la DLI sud et prend acte du respect de ces arrêtés par les maîtres d'ouvrage pour la réalisation du projet sans préciser la nature des prescriptions et les conditions de leur mise en œuvre.

### 2.3.1 Incidences temporaires

Le dossier présente un ensemble de mesures classiques pour la tenue du chantier, sa gestion, l'écoulement des eaux, les risques de pollution accidentelle et la gestion des déchets.

Un paragraphe est par ailleurs destiné à décrire les mesures spécifiques de la phase chantier (« *Durant la phase de travaux, SFAN veillera à la mise en œuvre des mesures suivantes de façon à limiter les risques d'incident et d'impact sur les milieux naturels* ») mais la liste annoncée n'est pas fournie.

### 2.3.2 Incidences permanentes

#### Biodiversité

Le dossier renvoie aux « *mesures mises en place afin de limiter l'impact du site (sont) décrites dans l'arrêté préfectoral [du 7 avril 2015] portant dérogation au titre de l'article L.411-2 du code de l'environnement* ». D'après le dossier, certaines de ces mesures ont effectivement été mises en œuvre<sup>19</sup>.

***L'Ae recommande de décrire les mesures effectivement mises en œuvre dans le cadre de l'arrêté préfectoral du 6 août 2015 relatif à la destruction et à la perturbation de certaines espèces protégées et de préciser le niveau d'avancement des autres.***

#### Consommation d'eau, rejets au milieu et eaux pluviales

Les surfaces imperméabilisées sur le site représentent 7,2 ha environ. Les eaux pluviales sont récupérées dans les noues. La possibilité de végétaliser la toiture du bâtiment afin de compenser le phénomène d'imperméabilisation n'est pas envisagée.

La consommation annuelle d'eau sera d'environ 5 000 m<sup>3</sup> avec un besoin supplémentaire pour le remplissage initial des réserves d'eau pour la lutte contre les incendies de 1 800 m<sup>3</sup>. La réutilisation de l'eau de pluie est évoquée comme une possibilité « *à envisager pendant la phase d'exploitation du site* ». Cette mesure pourrait être pertinente pour l'alimentation des réserves en eau pour la lutte contre les incendies et pour l'entretien des espaces verts.

***L'Ae recommande d'envisager la réutilisation de l'eau de pluie dès le stade de la conception.***

---

<sup>19</sup> Les rapporteurs ont effectivement pu constater l'avancement des mesures de compensation (mais elles ne seront pas achevées fin 2019, comme écrit dans le dossier) ; en revanche les autres prescriptions (relatives aux espèces exotiques envahissantes, au plan de gestion différencié des noues et espaces naturels, à la réservation de 10 % de la surface à des espaces naturels et à la mise en place d'un plan de gestion écologique des bassins humides existants) n'ont pas été engagées.

Le dossier précise que « *Tout stockage, même temporaire, de produits liquides, susceptible d'entraîner une pollution du sol ou du milieu naturel sera associé à une capacité de rétention étanche et suffisante* » mais les dispositions prévues ne sont pas décrites.

#### Trafic routier, ferroviaire et maritime

Le nombre de déplacements générés par l'opération est estimé à 400 par jour pour les poids lourds (correspondant à 200 véhicules qui arrivent et repartent du site) et à 400 également pour les véhicules légers. L'augmentation du flux journalier maximum, tous véhicules confondus, est évaluée à 15,5 % sur la RN 316 (par rapport à un trafic moyen journalier de 5 133 véhicules en 2015). Les incidences pour les autres axes (RD 601 et A16) ne sont pas présentées.

Le dossier considère que l'impact sur le trafic sera limité en utilisant principalement comme argument le fait que « *le site s'implante dans la plateforme logistique [de la] zone DLI Sud laquelle a obtenue toutes autorisations administratives pour pouvoir accueillir des activités génératrices de trafic (notamment activités logistiques)* ».

L'étude d'impact de la zone DLI Sud produite en 2012 développait cependant très peu la question des incidences sur le trafic routier. L'Ae avait relevé dans son avis délibéré du 25 juillet 2012 que « *À 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 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* » et concluait que « *l'analyse des impacts cumulés sur le trafic en véhicules et en camions mériterait donc un traitement plus complet et convaincant* ».

Si les flux générés par l'opération de la plateforme logistique SFAN restent modérés, ils ne peuvent pas être considérés comme négligeables alors même que la plateforme n'occupe que 7 % environ de la zone DLI Sud. Les impacts sur le trafic routier à l'échelle de l'ensemble de la zone DLI pourraient donc se révéler significatifs contrairement à ce qu'affirme l'étude d'impact de la zone DLI sud.

***L'Ae recommande au GPMD de réaliser une étude de trafic quantitative à l'échelle de la zone DLI Sud en prenant en compte les trafics générés par la plateforme logistique SFAN et les trafics susceptibles d'être générés par les autres activités envisagées sur la zone.***

Il conviendrait également de préciser le trafic maritime généré par l'activité de la plateforme logistique SFAN ainsi que ses incidences éventuelles.

En termes de présentation, les éléments sur les flux routiers et maritimes devraient être décrits avant le chapitre sur les incidences compte tenu de leur caractère déterminant pour l'analyse des incidences sur le bruit, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre.

S'agissant des mesures de réduction, le dossier indique que « *des campagnes d'information auprès du personnel seront réalisées afin de promouvoir le covoiturage et l'utilisation des transports en commun* ». Il est nécessaire de préciser les moyens alternatifs mis à disposition. Il est indiqué qu'il « *pourra être envisagé de mettre en place un site internet dédié au covoiturage*

*pour les futurs salariés de la plateforme et les plateformes du secteur d'étude* ». Cette solution est intéressante mais ne constitue pas un engagement à ce stade.

L'Ae rappelle que l'article 51 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dispose que dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, ce qui est le cas de la commune de Loon-Plage, toutes les entreprises regroupant plus de 100 travailleurs sur un même site doivent élaborer un plan de mobilités pour améliorer la mobilité de leur personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage.

***L'Ae recommande de préciser les mesures envisagées en faveur du covoiturage et l'utilisation des transports en commun ainsi que l'utilisation des modes actifs.***

### Bruit

Les émissions sonores de l'opération seront dues à l'utilisation des véhicules à moteur, au fonctionnement des équipements techniques et à la manutention des conteneurs et marchandises transitant sur le site. Comme pour l'état initial, le dossier s'appuie sur les études réalisées dans le cadre de l'étude d'impact de la zone DLI Sud mais ne démontre pas que les hypothèses utilisées sont toujours valables.

Par ailleurs, le dossier se contente de retranscrire deux cartes correspondant aux modélisations des niveaux de bruit de jour et de nuit, et de conclure que la réglementation relative aux émissions sonores des ICPE sera respectée. Ces informations devraient être complétées par une analyse des incidences du projet notamment pour les habitations et les établissements recevant du public situés à proximité du projet. Une cartographie du bruit supplémentaire généré par le projet, en complément de la cartographie du bruit cumulé, serait également utile.

***L'Ae recommande :***

- ***de démontrer la validité des hypothèses utilisées pour l'analyse des incidences sur le bruit et, si nécessaire, de mettre à jour l'étude réalisée à l'échelle de la zone DLI Sud,***
- ***de donner des informations plus détaillées sur les incidences du projet ainsi que les conséquences pour les habitations et les établissements recevant du public situés à proximité du projet.***

### Consommations énergétiques

La principale source d'énergie consommée dans le bâtiment est l'électricité. Il conviendrait de rappeler dans la section du dossier dédiée aux incidences sur la consommation énergétique, la consommation annuelle prévue qui est présentée par ailleurs dans le dossier et de préciser les consommations correspondant aux installations de combustion (groupe diesel et chaudière au gaz).

Le cahier des charges de la zone industrielle portuaire invite les occupants de la zone à appliquer aux constructions, dans la mesure du possible, le concept de haute qualité environnementale. Le dossier se contente seulement d'indiquer que la réglementation thermique 2012 sera respectée, que des pompes à chaleur seront utilisées et que le bâtiment sera isolé. Ceci ne permet pas de savoir quel est le niveau escompté de performance énergétique du bâtiment.

Des solutions pourraient être envisagées pour améliorer l’empreinte énergétique du bâtiment, comme la récupération de la chaleur fatale en provenance d’autres installations ou l’installation de panneaux photovoltaïques compte tenu des surfaces très importantes de toiture, sous réserve de vérifier la pertinence de cette solution. Elles ne semblent pas avoir été explorées, de même que les possibles dispositifs de certification.

***L’Ae recommande de préciser les obligations réglementaires en termes de consommation énergétique qui s’appliquent au bâtiment et le niveau de performance visé par l’opération ainsi que, le cas échéant, les dispositifs de certification envisagés.***

#### Émissions de polluants atmosphériques

Les émissions de polluants sont évaluées à l’aide du logiciel IMPACT-ADEME sur les sections de la RN316 et de la RD 601 situées à proximité du grand port maritime. L’augmentation par rapport aux émissions actuelles est estimée, selon les polluants, entre + 4,85 % et + 8,85 % pour la RD 601, et + 12,8 % pour la RN 316.

Les impacts seront, selon le dossier, « *toutefois limités au vu du secteur d’étude : site localisé sur la plateforme logistique de la zone DLI Sud à proximité de l’autoroute A16* ». Cette conclusion n’est pas satisfaisante, la situation actuelle dégradée et la présence à proximité des infrastructures portuaires et de transport génératrices d’émissions importantes devraient au contraire inciter à réduire les nouvelles sources d’émission.

Les éléments fournis constituent néanmoins une amélioration par rapport à l’étude d’impact de la zone DLI Sud présentée en 2012 qui était sur ce sujet uniquement qualitative.

Une actualisation des éléments de l’étude à l’échelle de la zone DLI Sud est nécessaire. Cette étude devrait porter sur un périmètre plus large que les sections situées à proximité immédiate de la zone et intégrer l’ensemble des émissions, y compris celles générées par le développement du trafic maritime qui constitue une source majeure en termes de pollution atmosphérique.

***L’Ae recommande au GPMD d’actualiser l’étude des polluants atmosphériques à l’échelle de la zone DLI Sud.***

#### Émissions de gaz à effet de serre et adaptation au changement climatique

Les gaz à effet de serre sont quantifiés uniquement pour les émissions liées à la consommation d’électricité. Celles-ci sont estimées à 29,9 tC par an, soit 109,7 tCO<sub>2e</sub>/an. Les émissions liées à la phase de construction et celles liées aux installations de combustion (groupe diesel et chaufferie gaz), à l’utilisation des fluides frigorigènes doivent aussi être quantifiées. Il convient également d’évaluer les émissions liées à l’augmentation des trafics routier et maritime qui sont largement supérieures aux émissions générées au niveau du site et pour la phase travaux de mettre en place des mesures pour éviter, réduire et compenser ses émissions.

***L’Ae recommande de quantifier les émissions de gaz à effet de serre générées par l’opération pour la phase chantier et pour l’exploitation, y compris les émissions liées au trafic routier et maritime et de mettre en place des mesures pour éviter, réduire et compenser les émissions de la phase chantier.***

S'agissant des fluides frigorigènes, il est indiqué que le fluide utilisé sera de type R410A ou équivalent. Le pouvoir de réchauffement global du R410A étant très élevé (2 088 fois supérieur à celui du dioxyde de carbone), il serait judicieux de retenir des solutions ayant un moindre impact.

Concernant la vulnérabilité de l'opération au changement climatique, il est indiqué que « *l'activité du site ne sera pas susceptible d'être vulnérable* ». Compte tenu des risques potentiels de submersion marine, il serait nécessaire de préciser les sources utilisées pour étayer cette affirmation.

## **2.4 Évaluation des incidences Natura 2000**

L'étude d'impact affirme que « *les activités du site ne seront pas susceptibles d'avoir une incidence notable sur les sites Natura 2000 présents dans le secteur d'études* ». Elle se fonde sur le formulaire d'évaluation simplifiée des incidences Natura 2000 (joint en annexe 9) qui renvoie de façon systématique aux mesures prévues par les arrêtés préfectoraux du 6 août 2015 et du 7 avril 2015<sup>20</sup>. Cette appréciation n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

## **2.5 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets**

Le suivi prévu comprend des campagnes d'analyse des rejets d'eau, dont la périodicité n'est pas précisée, la tenue d'un « cahier de vie » pour le suivi de la station d'épuration autonome, un programme d'autosurveillance du système d'assainissement, une campagne de mesure des niveaux sonores au démarrage des installations.

S'agissant du trafic routier, le dossier ne fait que reprendre les mesures déjà répertoriées plus en amont, ce qui ne présente que peu d'intérêt sinon d'en assurer un suivi conjoint. Des mesures pourraient être ajoutées pour suivre l'effet des incitations annoncées pour le covoiturage ou l'utilisation des transports en commun.

Concernant la faune et la flore, le renvoi à l'arrêté préfectoral du 16 août 2015 ne suffit pas pour renseigner le lecteur sur le suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues par cet arrêté qui prévoyait notamment la réalisation d'un suivi par un écologue les première, deuxième et cinquième années suivant les travaux et la mise en place d'un plan de gestion écologique.

***L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage (GPMD et SFAN) de préciser les mesures de suivi qu'ils envisagent de mettre en place, pour répondre notamment aux prescriptions des arrêtés préfectoraux.***

## **2.6 Résumé non technique**

Le résumé non technique est proportionné à l'opération mais comporte les mêmes faiblesses que l'étude d'impact.

---

<sup>20</sup> Arrêté préfectoral portant dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, au bénéfice du GPMD, en vue de l'aménagement de la DLI sud.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

### 3. Étude des dangers

L'étude des dangers passe en revue l'accidentologie, les risques liés aux transports, les risques naturels et les potentiels de dangers liés aux produits, aux équipements et aux opérations.

Le site se trouve dans le rayon d'application de 10 km du plan particulier d'intervention de la centrale nucléaire de production d'électricité de Gravelines qui définit les consignes et les procédures à appliquer en cas d'accident.

Les principaux potentiels de dangers identifiés au niveau de la plateforme sont liés aux produits stockés et au risque d'incendie. Les mesures prévues pour limiter les risques sont le compartimentage en cellules de stockage et l'isolement des cellules par des murs coupe-feu afin de limiter les risques de propagation.

L'étude prend en compte une hypothèse de 800 kg de matières combustibles par palette qu'il serait utile de documenter.

Les effets thermiques sont estimés sur la base d'un schéma de stockage par palettes en quatre ou cinq niveaux selon la nature des produits stockés. Le volume maximal de produits pris en compte de 108 667 m<sup>3</sup> est très inférieur au volume des cellules (576 445 m<sup>3</sup>). En cas de modification du mode de stockage, les volumes entreposés pourraient être supérieurs à ceux envisagés dans l'étude des dangers tout en restant dans le cadre de l'autorisation délivrée au titre des ICPE. Il conviendra dans ce cas d'être vigilant à ce que l'étude des dangers soit mise à jour sans délai afin de tenir compte de l'augmentation du volume de produits susceptibles d'être stockés.