



Autorité environnementale

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

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur l'aménagement du Grand site de France
« les Deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez » (62)**

n°Ae : 2021-144

Avis délibéré n° 2021-144 adopté lors de la séance du 10 mars 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 10 mars 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement du Grand site de France « les Deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez » (62).

Ont délibéré collégalement Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Jean-Michel Nataf, Michel Pascal, Alby Schmitt, Annie Viu, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, 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 absentes : Virginie Dumoulin, Sophie Fonquernie

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le Département du Pas de Calais le 24 décembre 2021, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 30 décembre 2021.

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 a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 12 janvier 2022 :

- le préfet du Pas-de-Calais,*
- le préfet de la région des Hauts-de France,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts de France.*

Sur le rapport de Sylvie Banoun et Gilles Croquette, 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.

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

Synthèse de l'avis

Le Département du Pas-de-Calais est maître d'ouvrage d'un plan de gestion, dit « schéma d'accueil », des Dunes de la Slack à Wimereux (62), au sein du Grand site de France « Les Deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez », pour lequel il sollicite un permis d'aménager. Cette opération s'inscrit dans le projet d'ensemble d'aménagement du Grand site, dans le cadre duquel une cinquantaine d'aménagements ont été réalisés depuis 1978 et dont le label de 2011 a été renouvelé pour six ans en 2018. L'emprise du Grand site (7 505 hectares) comprend en totalité le territoire de sept communes entre Calais et Boulogne-sur-Mer : Escalles, Wissant, Tardinghen, Audinghen, Audresselles, Ambleteuse et Wimereux et une partie de celui de la commune de Sangatte. Son linéaire côtier est de 23 kilomètres.

Selon l'Ae, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine d'un projet qui devrait rechercher la maîtrise de la fréquentation du Grand site et le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle sont :

- la préservation et la restauration des espaces naturels, pour certains dégradés, fragilisés ou soumis à une fréquentation excessive,
- la préservation et la valorisation des paysages dans un site exceptionnel,
- les incidences des déplacements, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre,
- la prise en compte des risques naturels, en particulier d'inondation, de l'érosion du trait de côte, extrêmement importante sur cette partie du littoral, et du changement climatique en général,
- la préservation de la qualité des eaux.

Le dossier présenté à l'Ae ne propose pas de schéma d'accueil, ni d'objectifs, ni même de vision d'ensemble à l'échelle du Grand site, qui constitue le périmètre de projet pertinent. L'Ae note également que la restauration des milieux dégradés n'apparaît pas dans les objectifs du Grand site. L'actualisation de l'étude d'impact fournie est lacunaire, approfondissant des aspects spécifiques (étude faune et flore, zones humides, Natura 2000) pour quelques opérations, sans justifier de les cibler particulièrement, ni d'exclure les autres. En dehors de ces analyses ponctuelles, les incidences ne sont pas évaluées.

L'Ae recommande principalement aux maîtres d'ouvrage de tous les aménagements :

- de reprendre l'étude d'impact, dès que possible et en tout état de cause avant de solliciter un futur permis d'aménager, à l'échelle du Grand site, tant pour l'état initial que pour l'analyse des incidences et la conduite d'une démarche « éviter, réduire et à défaut compenser »,
- d'établir des objectifs à l'échelle du Grand site, tant de fréquentation que de modalités d'accès, ainsi que de restauration des milieux dégradés,
- de hiérarchiser les aménagements à prévoir en conséquence et d'en établir un calendrier cohérent,
- et d'effectuer un retour d'expérience des opérations déjà réalisées en vue d'améliorer les opérations à venir et notamment leur plus-value environnementale.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

Le Département du Pas-de-Calais est maître d'ouvrage d'un schéma d'accueil² des Dunes de la Slack à Wimereux (62), au sein du Grand site de France³ « Les Deux Caps Blanc-Nez, Gris-Nez », pour lequel il sollicite un permis d'aménager⁴. Cette opération s'inscrit dans l'aménagement du Grand site, dont le label de 2011 a été renouvelé pour six ans en 2018. L'emprise du Grand site (7 505 hectares – ha) comprend en totalité le territoire de sept communes entre Calais et Boulogne-sur-Mer : Escalles, Wissant, Tardinghen, Audinghen, Audresselles, Ambleteuse et Wimereux, ainsi qu'une partie de celui de la commune de Sangatte. Son linéaire côtier est de 23 kilomètres (km).

Les sommets représentés par les deux caps culminent à 131 m (Blanc-Nez) et 47 m (Gris-Nez). Le Grand site comprend quatre forts maritimes créés au 17^e siècle et une ligne de défense et d'attaque aménagée au début du 19^e siècle par Napoléon 1^{er}. Il a fait l'objet d'implantations britanniques lors de la 1^{ère} guerre mondiale et a été un des lieux de construction du Mur de l'Atlantique par les Allemands en 1942. Il intègre cinq sites classés⁵ (couvrant 2 791 ha terrestres et 2 313 ha maritimes) et quatre sites inscrits⁶ (1 047 ha). Il a bénéficié d'une opération Grand site en 1978⁷ dans le cadre de laquelle de nombreux aménagements ont été réalisés en vue d'améliorer sa préservation et sa qualité.

Du fait de ses qualités paysagères et patrimoniales, cet ensemble emblématique du Pas-de-Calais a fait l'objet de classements ou d'inscriptions de sites dont les périmètres ont été de plus en plus étendus⁸. La question des paysages et de leur valeur est centrale dans le label Grand site de France.

La fréquentation annuelle du Grand site est élevée : au moins un million de visiteurs selon le dossier⁹. L'autoroute A16 borde le site ; la départementale RD 940, le traverse du nord au sud (cf.

² Le schéma d'accueil est la partie du document de gestion du Grand site centrée sur l'accueil des visiteurs.

³ Article L. 341-15-1 du code de l'environnement : « Le label " Grand site de France " peut être attribué par le ministre chargé des sites à un site classé de grande notoriété et de forte fréquentation. L'attribution du label est subordonnée à la mise en œuvre d'un projet de préservation, de gestion et de mise en valeur du site, répondant aux principes du développement durable. (...) Ce label est attribué, à sa demande, à une collectivité territoriale, un établissement public, un syndicat mixte ou un organisme de gestion regroupant notamment les collectivités territoriales concernées. La décision d'attribution fixe la durée du label ».

⁴ Le permis d'aménager est une autorisation d'urbanisme. Il permet à la municipalité de contrôler l'aménagement d'un lotissement, d'un camping, d'une aire de stationnement ou d'un terrain de sports ou de loisirs, etc. (source : www.service-public.fr). Les travaux nécessitant le dépôt d'un permis d'aménager sont définis à l'article R. 421-19 du code de l'urbanisme.

⁵ Rochers du Fort de Croÿ, Fort Vauban d'Ambleteuse, Dunes d'Ambleteuse et Wimereux, Site des Deux Caps (4 628 ha) et Pointe de la Crèche (1 643 ha) (en cours de classement).

⁶ Cap Blanc-Nez et Cap Gris-Nez (949 ha), Dune de la Manchue, Prairies de la Warrene, Camp César.

⁷ Le site a fait l'objet en 1978 de la toute première opération grand site, mais au vu des résultats compte tenu de la fréquentation, une nouvelle opération grand site a été lancée en 2000, portée à partir de 2004 par le Département en partenariat avec le parc naturel régional des Caps et Marais d'Opale, Eden 62, le syndicat mixte qui gère les espaces naturels sensibles du département et le Conservatoire du littoral. Il a été le 8^e à bénéficier du label Grand site de France en 2011.

⁸ Trois sites ponctuels : « Fort de Croÿ » à Wimereux (1927), « Fort Mahon » à Ambleteuse (1931), « Anse du cap Gris-Nez » à Audinghen (1963), complétés par de vastes sites inscrits dans les années 1970, eux-mêmes en partie recouverts par deux sites classés : « Dunes d'Ambleteuse et Wimereux » (Dunes de la Slack et pointe aux Oies), classé en 1973 (470 ha), et le site des « Caps Gris-Nez et Blanc-Nez », classé en 1987 (4 628 ha).

⁹ Le chiffre de deux millions figure également au dossier sans que l'écart entre les deux valeurs soit expliqué, 960 000 visiteurs pour le Cap Blanc-Nez en 2015.

figure 2). Le GR 120, itinéraire de grande randonnée, également appelé « sentier du littoral »¹⁰, longe le trait de côte de Sangatte à Wimereux, non sans quelques difficultés du fait de l'érosion littorale. Selon une étude de fréquentation réalisée en 2015, deux tiers des visiteurs se rendent sur plusieurs emplacements au sein du Grand site dans la même journée ; le temps moyen de visite est inférieur à une heure.

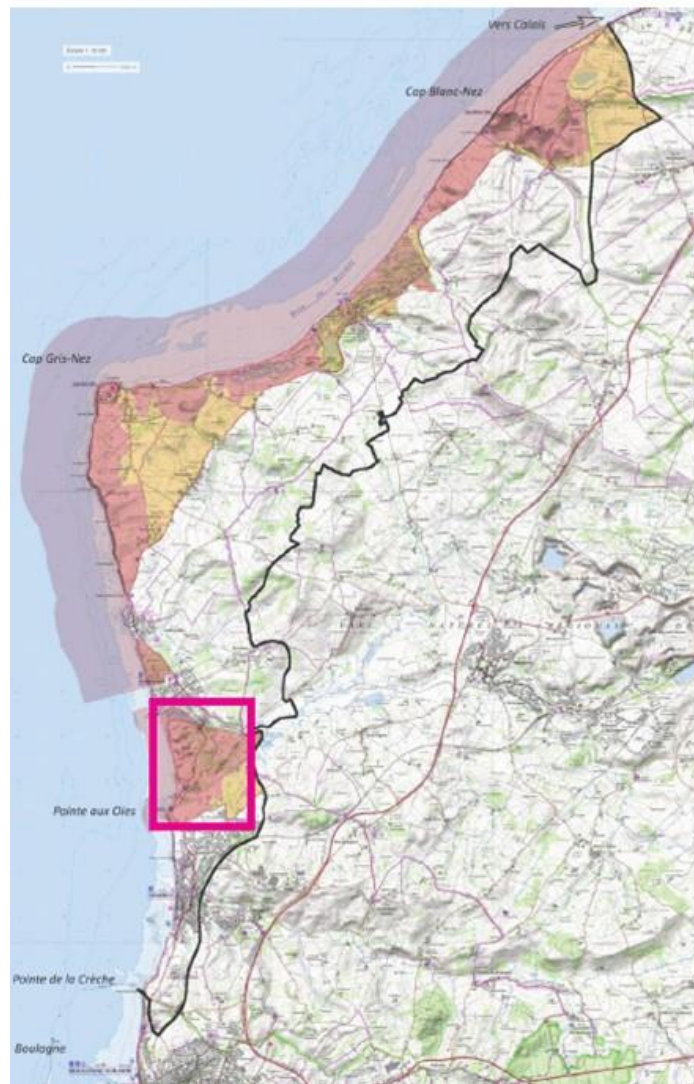


Figure 1 – Localisation du Grand site (périmètre en trait noir) : en rose foncé, les parties terrestres des sites classés¹¹, en rose clair et violet leurs parties maritimes, en jaune les sites inscrits¹² ; le secteur encadré est celui des Dunes de la Slack (Source : dossier)

1.1 Contenu et périmètre du projet

Le dossier présenté à l'Ae a pour objet l'aménagement du secteur des Dunes de la Slack, propriété du Conservatoire du littoral. Cette opération fait partie d'un ensemble d'opérations prévues dans le périmètre du Grand site ; le dossier fournit des informations, plus succinctes, pour chacun des

¹⁰ Sans correspondre pour autant à un « sentier du littoral » au sens de la loi Littoral

¹¹ Monument naturel ou site qui présente un intérêt du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Ne peut être ni détruit ni modifié sauf autorisation spéciale (articles L. 341-1 et suivants du code de l'environnement).

¹² L'inscription est une reconnaissance de la qualité d'un site nécessitant sa conservation et justifiant une surveillance de son évolution, sous la forme notamment d'une consultation de l'architecte des bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris.

quatre autres secteurs (« Cap Blanc Nez », « Baie de Wissant », « Cap Gris-Nez – Haringzelles, Noirda – Audresselles », et « Pointe de la Crèche »).

La présentation des aménagements, même ainsi élargie aux autres secteurs, ne permet pas de disposer d'une vue d'ensemble du projet d'aménagement du Grand site alors que c'est bien à cette échelle – qui comprend les cinq entités géographiques¹³ – qu'une évaluation environnementale serait pertinente¹⁴. Un « schéma d'accueil stratégique » à l'échelle du Grand site, adopté par la gouvernance du site en avril 2012, ne figure pas au dossier.

Des documents relatifs à l'adoption de ce schéma d'accueil stratégique et qui en comprennent certains éléments, dont une carte – le schéma lui-même ne serait plus disponible – ont été transmis aux rapporteurs à leur demande suite à leur visite. Le dossier ne comprend pas d'objectifs à l'échelle du Grand site. Les objectifs qui ressortent de ces documents complémentaires, et dont il n'est pas possible de savoir s'ils sont encore d'actualité, sont :

- gérer les flux de circulation par un « accès *"en peigne"* depuis l'A16 incluant un accès au sud par la RD 96 (Site de la Crèche) au centre via la RD 191 et au nord via la RD 243E3 menant à Sangatte » ;
- conforter la « vocation de découverte et de tourisme de la RD 940 », assimilée à une « route de la Corniche ». Il s'agit de l'aménager pour la rendre moins rapide et la sécuriser¹⁵ ;
- mettre en valeur les centres-bourgs, points de rupture de charge dans la découverte du site ;
- développer une offre de découverte du site, alternative à la voiture, destinée à la fois aux visiteurs et aux habitants du site, avec une densification de l'offre de modes actifs (à pied ou à vélo) adaptée à une pratique familiale et connectée à une offre de services adossée à un projet de véloroute (la « Véloroute »¹⁶) empruntant la RD 940 au moins entre Wimereux et Ambleteuse) ;
- gérer la capacité d'accueil et définir la fréquentation acceptable pour le site en adaptant la gestion des aires d'accueil en fonction des saisons.

L'Ae note que la restauration des milieux dégradés n'apparaît pas dans les objectifs du Grand site.

Par rapport à la carte annexée à une version de travail datée du 8 septembre 2011 du schéma d'accueil stratégique¹⁷, le dossier présenté a évolué significativement sur plusieurs aspects, par exemple s'agissant du tracé de la véloroute et du sentier du littoral (cf. figure 2).

¹³ Cap Blanc-Nez, baie de Wissant, Cap Gris-Nez, baie de la Slack, Pointe de la Crèche

¹⁴ Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le projet « doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage » pour « que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

¹⁵ La démarche Grand site devait, selon ces documents, être intégrée dans le schéma départemental de la mobilité « incluant une desserte bus par les gares de Calais-Frethun, Marquise-Rinxent et Boulogne Ville ».

¹⁶ EuroVelo n°4 de Roscoff à Kiev

¹⁷ Transmise aux rapporteurs à leur demande mais hors dossier

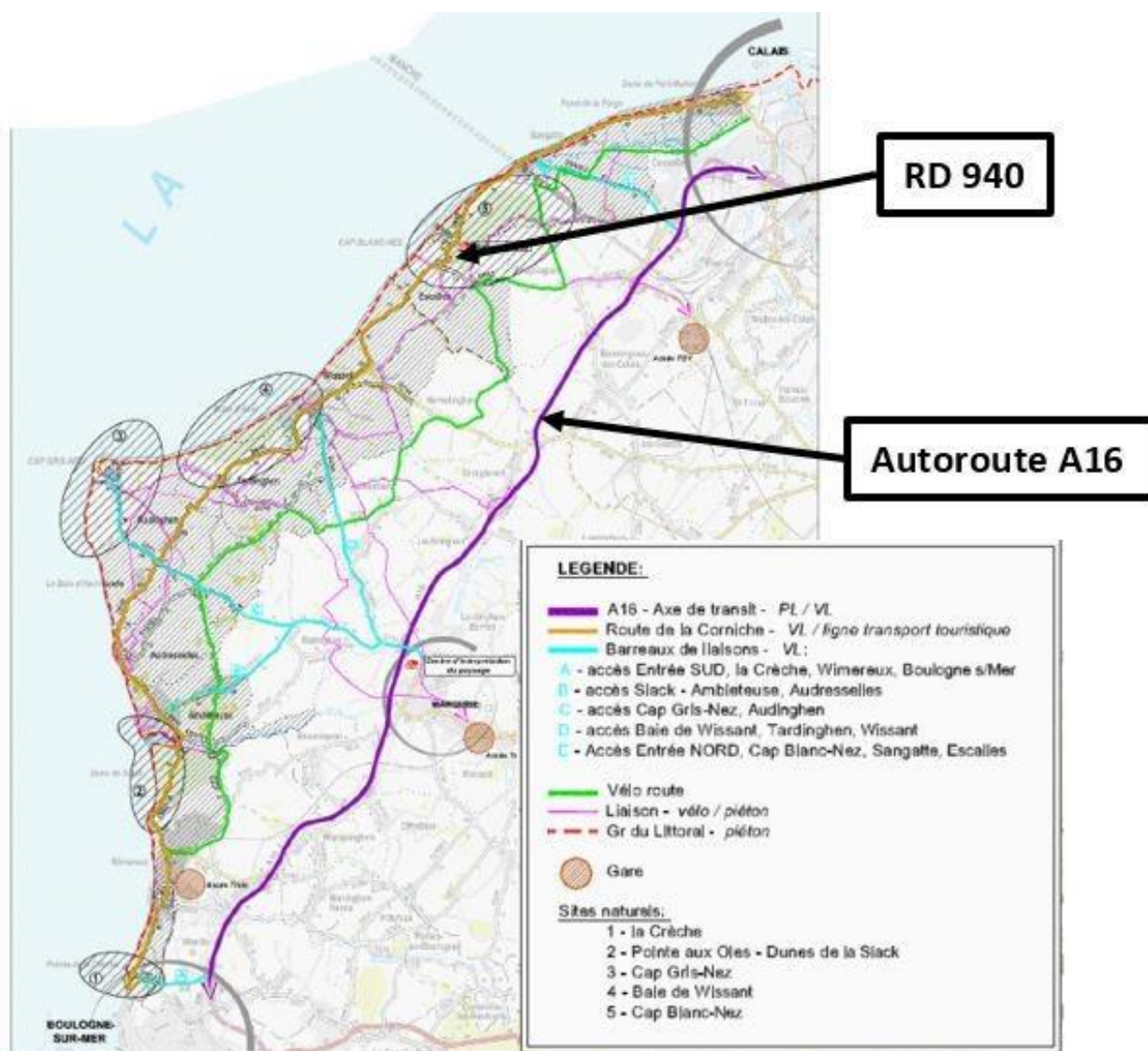


Figure 2 – Carte d'origine du schéma d'accueil stratégique en 2011 (Source : documents transmis aux rapporteurs)

C'est selon l'Ae à l'échelle du Grand site que devraient être définis les objectifs et tirées les conséquences qui en découlent pour les différentes composantes de son aménagement. Pour l'Ae, le projet d'ensemble est constitué de l'ensemble de ces aménagements.

Dans la suite de l'avis, le terme de projet renvoie au périmètre du Grand site. Les schémas d'accueil limités à un des secteurs géographiques sont considérés comme se rapportant à des composantes de ce projet. Le schéma d'accueil stratégique initial devrait en conséquence être mis à jour dès que possible, et au plus tard à l'occasion de la prochaine demande d'autorisation relative au projet (ou à une de ses opérations), et l'étude d'impact être établie à l'échelle du Grand site. À cette occasion, les objectifs retenus pour l'ensemble du projet doivent être définis, et pas uniquement pour chacun des cinq secteurs géographiques, la cohérence des aménagements démontrée pour chaque secteur avec le schéma d'accueil stratégique et avec les secteurs voisins, ainsi qu'avec les objectifs retenus.

L'Ae recommande de mettre à jour le schéma d'accueil stratégique du Grand site dès que possible, et au plus tard à l'occasion de la prochaine demande d'autorisation relative au projet, et d'établir à cette occasion l'étude d'impact à l'échelle du Grand site.

Tels qu'ils ressortent des documents, les objectifs sont génériques. La gestion de la capacité d'accueil et de la fréquentation étant un objectif important pour la préservation d'un Grand site, il conviendrait notamment de préciser :

- les objectifs de capacité d'accueil et de fréquentation acceptable pour le site,
- les objectifs de restauration des milieux dégradés ;
- les parts modales visées pour chacun des modes de déplacement pour l'accès au site et les usages locaux,
- les modalités de transformation de la RD 940 en une « route de la corniche », si l'objectif est toujours d'actualité, en indiquant notamment la limitation de vitesse souhaitée et en précisant l'aménagement en cohérence avec cette limitation,
- l'organisation des dessertes en bus ou en minibus à partir des gares et leur cadencement, dans le cadre de l'ambition « Escapade nature sans voiture » dans les Grands sites de France,
- les modalités de mise en œuvre des itinéraires confortables et sécurisés à pied et à vélo depuis les centres-bourgs (signalétique, observatoires, panneaux pédagogiques...),
- la mise en place d'un système vélo (itinéraires continus, stationnements, emplacements de rangement des sacoches, hébergements à proximité de l'itinéraire de la Vélomaritime, réparateurs, loueurs, restauration, aménités, signalétique, etc.),
- la gestion dynamique des aires d'accueil¹⁸, etc.

L'Ae recommande de préciser les objectifs de fréquentation du Grand site et de les décliner en termes de modalités d'accueil des différents publics, de modes d'accès, de gestion des déplacements et de temps de séjour, ainsi que de restauration des milieux dégradés.

1.2 Présentation de l'opération et des aménagements projetés

1.2.1 109 aménagements

Au sein du Grand site, quarante-huit aménagements ont déjà été réalisés : pose de barrières, mise en place d'un parking temporaire, restauration d'abords, ouverture d'une section de sentier de randonnée, ouverture d'aires d'accueil dotées de sanitaires, réalisation de liaisons piétonnes et cyclables par réhabilitation de chemins agricoles et de trottoirs, rénovation d'un escalier, requalification d'espaces naturels et urbains... Ils sont énumérés dans un tableau, associés à un numéro, regroupés par secteur, et font chacun l'objet d'une fiche descriptive d'une demi-page environ dans l'étude d'impact. Certaines réalisations sont imposantes et mal intégrées au paysage, telles l'aire d'accueil Hubert Latham à Sangatte : onze emplacements de bus, 160 places permanentes pour automobiles (dont quatorze pour camping-cars) et 60 places additionnelles (dites « en extensif », c'est-à-dire accessibles lors des périodes de forte fréquentation) ainsi que dix attaches vélo. D'autres sont mieux insérées dans le paysage telle la réhabilitation d'un escalier d'accès à la plage à Strouanne, bien qu'il ne suive pas la topographie du site.

Dans ce premier tableau, ces aménagements sont associés à une ou plusieurs appellations parmi quelques appellations types qui ne sont pas toujours cohérentes pour des aménagements analogues : « accueil », « aire d'accueil », « conservation active de la biodiversité », « déplacements doux », « protection du bord de falaise », « traversée de village ». Certaines appellations paraissent

¹⁸ Le dossier désigne ainsi des aires de stationnement éventuellement dotées de quelques services (toilettes, panneaux pédagogiques...).

discutables : ainsi la pose de portiques et la création de sanitaires sur les aires d'accueil ne relèvent pas de la même rubrique et, d'ailleurs, aucune des deux opérations ne relève de la rubrique « aire d'accueil ». Les requalifications de centres-bourgs sont identifiées tantôt comme « traversées de village » (Audinghen, Audresselles), tantôt comme « aires d'accueil » (Tardinghen, Escalles).

Un deuxième tableau, reprenant les mêmes numéros que ceux des aménagements réalisés, indique 61 aménagements à venir, répertoriés à nouveau par secteur géographique. Les mêmes appellations sont utilisées, à l'exception de « traversée de village » ; s'y ajoutent également les appellations « requalification entrée de village » (Wissant nord) pour une refonte de carrefour ainsi que « patrimoine bâti » et « bâtiment d'accueil ». À nouveau, certaines appellations sont difficiles à expliquer¹⁹. Ces aménagements ne s'inscrivent pas dans un calendrier, la seule distinction indiquée par une couleur entre eux étant entre ceux « à venir à court terme, sous quatre ans ou [à] plus long terme ». Ils ne font l'objet d'aucune fiche descriptive, même sommaire.

Ces aménagements ne sont pas regroupés par catégories et il n'est pas possible de savoir s'ils sont cohérents et articulés entre eux. Par ailleurs, le dossier n'explique pas les raisons ayant conduit à retenir ou à réaliser en priorité certains aménagements.

Aucun retour d'expérience des aménagements déjà réalisés n'est effectué pour apprécier s'ils ont permis de servir les objectifs initiaux et d'évaluer le degré d'efficacité des dispositifs retenus. Il n'est, dès lors, pas possible d'anticiper les effets de la mise en œuvre des aménagements futurs. À titre d'illustration, les aires d'accueil mises en service comprennent des parties en terre et pierre, permettant l'infiltration de l'eau, et des noues. Le dossier indique par ailleurs que la nappe de la Craie, très sollicitée pour l'alimentation en eau potable, est une nappe libre, vulnérable aux pollutions. Un suivi des dispositifs mis en place avec une analyse plus précise des rejets permettrait de vérifier que le choix effectué est adapté à la sensibilité du milieu, voire d'améliorer le dispositif pour les aménagements à venir, le cas échéant.

L'Ae recommande :

- ***d'effectuer un bilan précis des aménagements réalisés et d'apprécier leur efficacité pour répondre aux objectifs poursuivis ;***
- ***d'en tirer un retour d'expérience pour améliorer les opérations à venir et notamment leur plus-value environnementale.***

1.2.2 Le secteur des Dunes de la Slack

Le secteur sur lequel se situe l'opération d'aménagement des Dunes de la Slack est situé entièrement au sein du site classé n° 62 SC 33 « Dunes de la Slack, Pointe aux Oies ». Il s'agit de relier fonctionnellement le secteur du Cap Blanc-Nez à des localités de l'arrière-pays tout en le préservant des effets sur les paysages et les milieux naturels d'une sur-fréquentation. Les aménagements visent à favoriser une découverte plus large du site, renforcer la dynamique des villages et bourgs, développer des déplacements combinés alternatifs à la voiture individuelle, préserver les espaces naturels et permettre des usages du territoire respectant son équilibre.

¹⁹ Ainsi « Refonte de D940 (Moulin Wibert). Valorisation de l'ensemble "stationnement, vélo-maritime, monument de la légion d'honneur, traitement du giratoire et son éclairage" revue » relève de « Déplacement doux, Accueil » ; l'intégration paysagère du camping municipal relève de « Conservation active de la biodiversité ».

Le dossier constate une attractivité particulière de ce secteur, compte tenu de la proximité de Wimereux et de Boulogne-sur-Mer, sans que soit définie une fréquentation acceptable pour le site ; il accueille environ 250 000 visiteurs annuels. Cette attractivité se traduit seulement dans le dossier par l'indication d'une « *sur-fréquentation estivale* » entraînant une dégradation des milieux naturels compte tenu de leur fragilité. La pression touristique sur les franges littorales conduit à un stationnement illicite le long de la RD 940 ; l'observation de trois parkings permet d'identifier des sentiers parasites d'accès à la plage. Les pratiques quotidiennes des habitants des communes alentour renforcent ces phénomènes. Il en résulte une dégradation des surfaces enherbées et une altération de la dune mobile, peu résistante aux piétinements.

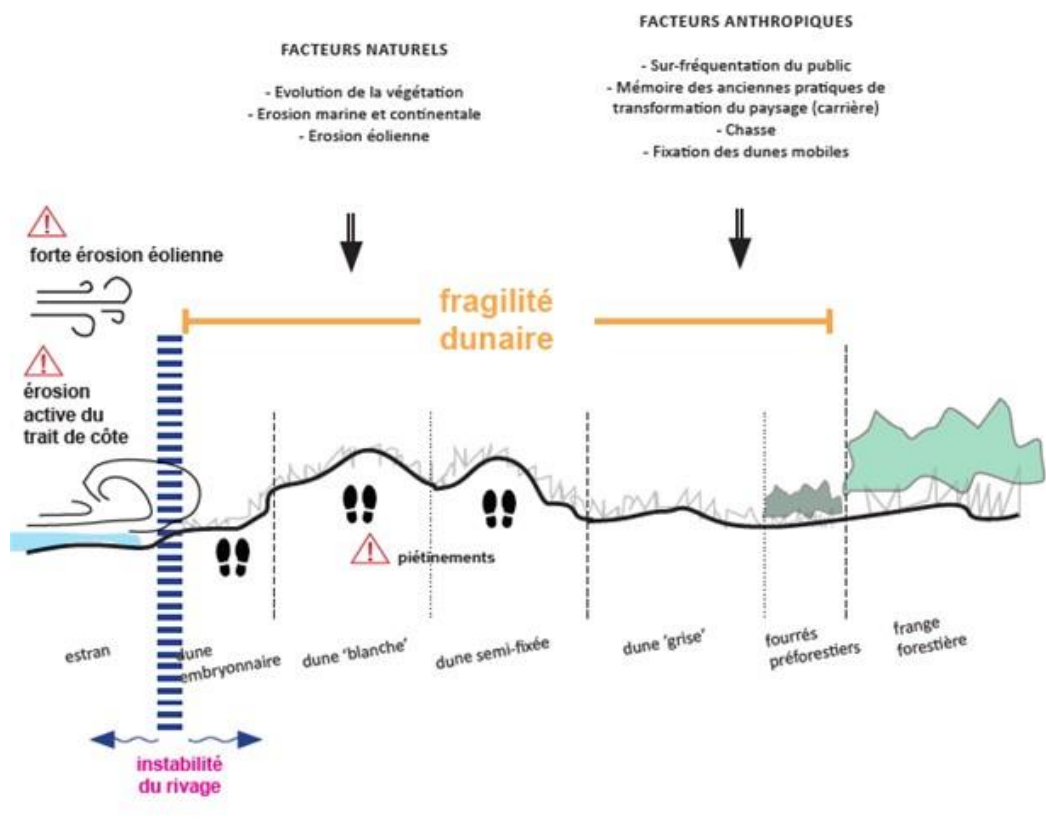


Figure 3 – Fragilité des milieux et pressions exercées par leur fréquentation (Source : dossier)

L'aménagement du secteur sur lequel est centré le dossier transmis à l'Ae comprend dès lors trois éléments principaux (voir figure 4 ci-après) : la réalisation de deux tronçons de la Vélomaritime (de Wimereux nord au parking des Allemands sur l'emprise de la RD 940, et du parking des Allemands à Ambleteuse), le réaménagement des aires d'accueil du parking des Allemands et de celui de la Pointe aux Oies (démontage du parking actuel, déviation de la RD 940 et création d'une nouvelle aire d'accueil) et la requalification des accès à la plage. L'ensemble s'accompagne de crapauducs²⁰ sur un secteur court identifié comme lieu de passage d'amphibiens et une modification de certains tracés pour des tronçons du GR 120, l'éloignant du littoral pour le faire passer dans les dunes en arrière-littoral.

²⁰ Dispositif constitué d'un système de rabattement et d'un passage souterrain à destination des crapauds et autres amphibiens pour qu'ils puissent traverser une route sans risque (ou batrachoduc).

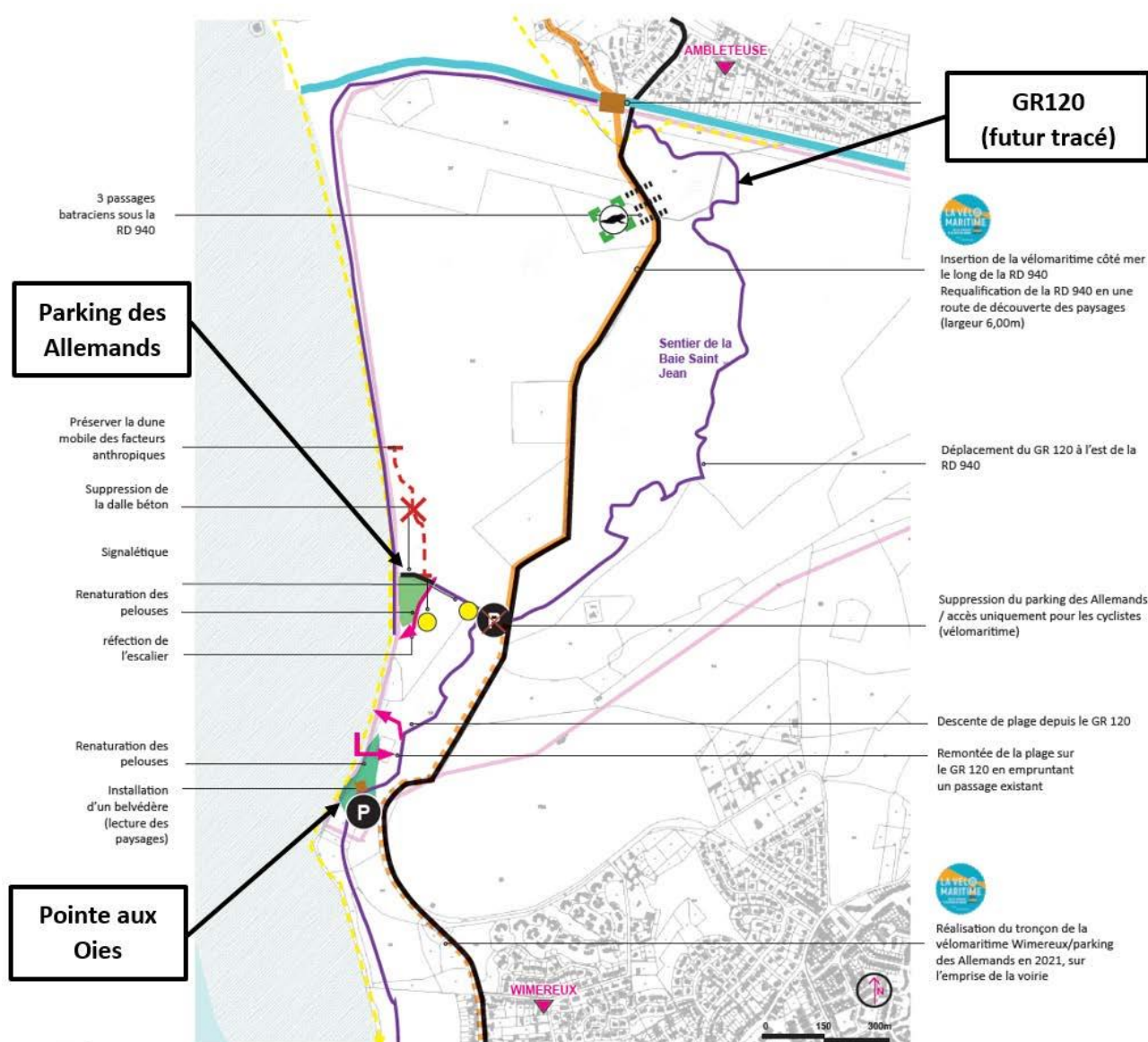


Figure 4 – Aménagements prévus dans le cadre du permis d'aménager (Source : Dossier modifié par les rapporteurs pour supprimer des aménagements qui ne sont plus d'actualité)

Le réaménagement de la RD 940 et la Vélomaritime

La réalisation des tronçons prévus pour la Vélomaritime sur l'emprise de la RD 940 s'accompagne d'une diminution de la largeur de la voie réservée aux automobiles, qui est aujourd'hui d'environ 7,50 m de large, pour la passer à 6 m et implanter côté littoral d'une voie verte²¹, espace partagé entre piétons et cyclistes dans les deux directions, d'une largeur de 2,50 m, en sable stabilisé drainant, séparée de la partie circulée par les automobiles par une bordure infranchissable.

L'objectif est à la fois de réaliser un itinéraire cyclable plus continu²² et de ralentir le flux automobile, indiqué comme « important ». Aucun objectif de réduction du flux automobile n'est explicité.

²¹ [Article R110-2 du code de la route.](#)

²² La réalisation de l'itinéraire est actuellement très partielle (d'Escalles à Calais, le tracé est seulement en cours d'étude) et des parties en service sont source de détours importants pour les cyclistes.

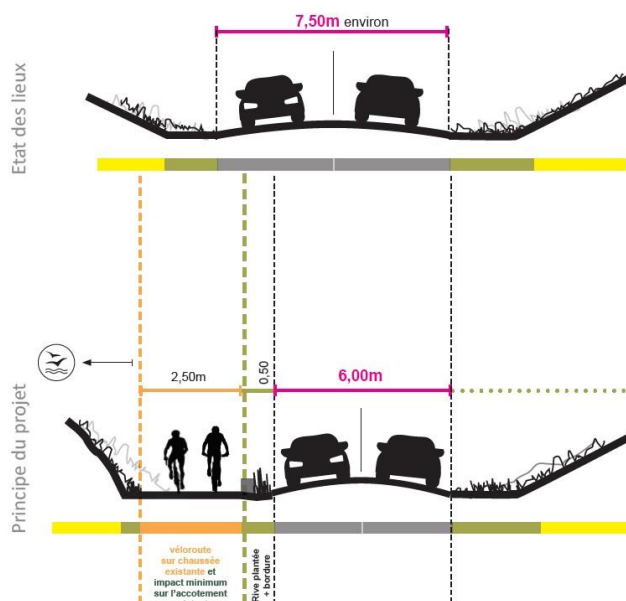


Figure 5 – Transformation de la RD 940 (Source : dossier)

L'accès aux plages et le sentier du littoral

L'accès à la plage n'est pas lisible et de nombreux cheminements spontanés contribuent au piétinement des milieux naturels fragiles. Il est prévu de le restructurer, d'en border le tracé et d'utiliser, pour réaliser les escaliers d'accès à la plage, des plaques de béton provenant de bâtiments détruits sur le site. Un tracé épousant davantage la pente serait toutefois sans doute moins coûteux à entretenir.

Le sentier de grande randonnée du littoral (GR 120) a été fragilisé par l'instabilité du trait de côte. Le basculement du GR 120 vers un autre tracé de l'autre côté de la RD 940 est prévu dans le cadre des aménagements. Ceci permettra la découverte d'un paysage dunaire assez exceptionnel, mais privera les randonneurs d'une partie des vues sur la mer. Le sentier (2,50 m de large) sera bordé de potelets bois, clôtures agricoles et ganivelles (assemblage par des fils de fer de lattes verticales en bois) le long des arbustes.

Le réaménagement des aires d'accueil

Le secteur compte deux aires de stationnement automobile : le parking des Allemands (52 places) au cœur des dunes et celui de la pointe aux Oies (70 places) en bord de falaise. Il est prévu de supprimer à terme celui des Allemands et, dans un premier temps, de canaliser le stationnement automobile et de renaturer l'espace libéré. Une réflexion est en cours pour l'évolution du parking de la pointe aux Oies. Elle ne semble pas encore aboutie. Des hypothèses ont été présentées aux rapporteurs lors de leur visite mais seules des esquisses figurent à ce stade dans le dossier.

Le schéma d'accueil de la Pointe de la Crèche à Wimereux

En complément des opérations incluses dans le permis d'aménager sollicité, des aménagements sont prévus à plus long terme dans le secteur de la Pointe de la Crèche à Wimereux pour lequel une procédure d'inscription en site classé est en cours (cf. 2.1.6).

L'annexe F du dossier présente l'étude d'incidences relative au schéma d'accueil de ce secteur. Les aménagements correspondants portent sur des voies routières, la mise en place d'un parking (aire

d'accueil), la création d'une boucle piétonne entre le Fort et la Pointe de la Crèche (avec un belvédère), celle d'une liaison cyclable avec la Pointe de la Crèche depuis Wimille et le nord de Boulogne-sur-Mer et enfin la mise en place d'une signalétique.

L'aménagement porte d'abord sur la requalification de la RD 96, qui constitue un barreau est-ouest entre l'A16 et l'entrée sud du site : remplacement des glissières métalliques par des glissières en bois, suppression ou requalification des stationnements automobiles le long de la voie avec un ensemble terre, pierre et enherbement, aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle sur le bas-côté en revêtement stabilisé. La largeur de la voie cyclable est tantôt de 2 m, tantôt de 2,50 m. Sans que ce soit précisé, elle est également destinée à la circulation des piétons. L'intersection près du hameau de Terlincthun et du Cimetière britannique sera transformée en carrefour à deux fois deux voies. Les abords seront enherbés.

L'opération comprend également la requalification de la RD 940 entre Wimereux et Boulogne-sur-Mer, pour passer la chaussée de 10,5 m de large à 6,5 m en aménageant une voie cyclable et des plantations. Le dossier présente des coupes de différentes options sans préciser celle qui sera mise en œuvre.

L'aménagement de l'aire d'accueil vise à remplacer le stationnement automobile situé sur un espace destiné à redevenir un espace naturel (255 places actuellement auxquelles s'ajouteraient, selon le dossier, 40 emplacements sauvages) pour proposer à la place un ensemble de 261 places (dont 116 sur le territoire du hameau de Terlincthun) auxquelles s'ajouterait un parking « extensif » de 120 places situé en partie sur des espaces naturels.

1.3 Procédures relatives au projet

L'aménagement du Grand site a, selon les indications fournies oralement aux rapporteurs, fait l'objet d'une première étude d'impact en 2006, qui n'avait semble-t-il jamais été mise à jour et dont les rapporteurs n'ont pu disposer, malgré leur demande.

De nombreuses opérations d'aménagement ont déjà été réalisées. Pour certaines, leurs caractéristiques correspondent à des rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement pour lesquelles un examen au cas par cas est imposé aux projets isolés. Il s'agit notamment de travaux, d'ouvrages et d'aménagements situés dans des espaces remarquables du littoral²³ et d'aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.

Certaines opérations d'aménagement ont fait l'objet d'un examen au cas par cas. À titre d'exemple, l'Ae a estimé à propos de la requalification paysagère du « cran d'Escalles » à Escalles (62), le 19 février 2018, que cette opération, présentée isolément, ne nécessitait pas la réalisation d'une évaluation environnementale.

L'Ae avait également été saisie le 25 février 2020 d'une demande d'avis sur un « projet d'ouverture paysagère des sentiers des Noires Mottes et du Fond Pignon à Sangatte ». Elle avait considéré le 2 juin 2020 que le dossier qui lui avait été transmis n'était pas complet et que devait lui être transmise, pour la poursuite de l'instruction, l'étude d'impact de l'aménagement du Grand site des Deux Caps²⁴.

²³ Espaces remarquables du littoral, mentionnés au 2 et au 4 du R. 121-5 du code de l'urbanisme.

²⁴ L'instruction du dossier a été poursuivie par le maître d'ouvrage en considérant ce courrier de l'Ae comme l'avis demandé.

Dans la perspective du dépôt du permis d'aménager au sein du schéma d'accueil des Dunes de la Slack, le maître d'ouvrage a entrepris d'actualiser l'étude d'impact de 2006 à l'échelle du Grand site. C'est cette actualisation supposée qui est jointe au dossier.

Les aménagements projetés sont réalisés en partie sur des terrains qui sont la propriété du Conservatoire du littoral, établissement public sous tutelle du ministre chargé de l'environnement. L'autorité environnementale compétente pour rendre un avis est dès lors l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Selon l'Ae, les principaux enjeux pour l'environnement et la santé humaine d'un projet qui devrait rechercher la maîtrise de la fréquentation du Grand site et le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle sont :

- la préservation et la restauration des espaces naturels, pour certains dégradés, fragilisés ou soumis à une fréquentation excessive,
- la préservation et la valorisation des paysages dans un site exceptionnel,
- les incidences des déplacements, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre,
- la prise en compte des risques naturels, en particulier d'inondation, de l'érosion du trait de côte, extrêmement importante sur cette partie du littoral, et du changement climatique en général,
- la préservation de la qualité des eaux.

2. Analyse de l'étude d'impact de l'aménagement du Grand site

Le dossier transmis à l'Ae contient un document intitulé « étude d'impact », très succinct, qui n'est pas conforme à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. D'une manière générale, les éléments fournis dans l'analyse de l'état initial sont insuffisants et la présentation des incidences possibles ne prend pas en compte les spécificités du projet. Seuls les milieux naturels des opérations incluses dans le permis d'aménager et de quelques autres opérations déjà réalisées font l'objet d'un traitement détaillé à la fois en termes d'état initial et d'analyse des incidences. Indépendamment du fait qu'elle ne porte pas sur le périmètre d'ensemble du projet, l'étude d'impact n'est dès lors pas proportionnée aux enjeux, à la sensibilité de la zone et à l'importance de l'ensemble des aménagements.

Les analyses des incidences sont traitées de façon générique. À titre d'illustration : « *Le maître d'ouvrage s'assurera des qualités mécaniques des sols ainsi que de leur aptitude à supporter le projet par des sondages et analyses adéquats. Les structures bâties devront être adaptées à la nature du sous-sol* ». Cette assertion ne peut tenir lieu de démarche éviter, réduire et compenser pour les risques liés à la nature des sols.

L'Ae recommande de compléter l'analyse de l'état initial, d'apprécier les incidences du projet au regard de ses objectifs et hypothèses, en particulier en termes de maîtrise de la fréquentation du Grand site, et en proposant des mesures visant à éviter, réduire ou à défaut compenser les incidences négatives identifiées.

2.1 État initial

2.1.1 Milieu physique



Page 15 sur 30

Deux nappes d'eau souterraines sont présentes dans la zone d'étude : la nappe des « Calcaires du Boulonnais » (n° FRAG002), non exploitée, et l'aquifère libre de la « Craie de l'Audomarois » (n° FRAG002), exploité pour l'alimentation en eau potable à hauteur de 55 % des besoins des Boulonnais. Il est alimenté directement par infiltration des eaux de pluie et est en mauvais état chimique. Recouvert par une mince couche de limons, il est vulnérable, selon le dossier, aux pollutions de surface. Le réseau hydrographique est principalement composé d'un chevelu de fleuves côtiers dont la Slack et le Wimereux. En période estivale, les eaux de surface sont très sollicitées pour l'alimentation en eau potable.

Le périmètre du Grand site comprend plusieurs captages d'alimentation en eau potable. Le rejet au milieu naturel des ruissellements ainsi que le risque accidentel de pollution de la nappe sont identifiés comme nécessitant une attention particulière.

Le dossier rappelle la présence de zones à dominante humide identifiées dans le Sdage. Des diagnostics ont été réalisés ponctuellement pour certains aménagements, mais les données correspondantes ne sont pas présentées de façon synthétique dans l'étude d'impact. Les annexes comprennent des informations pour le seul périmètre du permis d'aménager des Dunes de la Slack²⁷ et pour six des 109 opérations d'aménagement à l'échelle du Grand site²⁸. Le tableau ainsi fourni est partiel, d'autant plus que certaines investigations restent à compléter²⁹. Par ailleurs, les raisons ayant conduit à faire des investigations ciblées pour certains aménagements ne sont pas explicitées.

Pour les informations relatives au Sdage, la référence au Sdage de 2016–2021 devrait être complétée par l'analyse des dispositions du projet de Sdage 2022–2027, qui devrait entrer en vigueur prochainement. Les préconisations du Sdage sur les zones humides et leur compensation y ont notamment été renforcées, ce qui aura des conséquences pour des opérations à venir du projet, voire déjà pour le permis d'aménager des Dunes de la Slack.

L'Ae recommande de compléter les informations fournies pour les zones humides au titre de l'état initial, par des prospections de terrain floristiques et pédologiques, et de prendre en compte le projet de Sdage 2022–2027.

2.1.2 Risques naturels

Plusieurs communes de la zone d'étude sont concernées par un plan de prévention des risques lié à l'aléa inondation par débordement lent de cours d'eau et par ruissellement (Escalles, Sangatte, Tardinghen, Wimereux) et toutes les communes du secteur d'étude par un ou plusieurs plans de prévention des risques inondation (PPRI) par submersion marine. En outre, celles d'Audinghen, Ambleteuse et Audresselles sont intéressées par le programme d'actions de prévention des inondations (Papi) du Boulonnais et celle de Sangatte par le Papi du Delta de l'Aa.

²⁷ Il est ainsi indiqué que de nombreux types de zones humides sont présentes dans un rayon de 10 km (eaux courantes, slikkes/vasières, végétations herbacées vivaces, taillis hygrophiles, boisements artificiels, plantations, formations forestières à forte naturalité, prairies, terres arables, roselières mégaphorbiaies, espaces de loisirs, zones bâties) et que 404 m² de zones humides caractérisées par le critère flore ont été repérés dans le périmètre d'inventaire.

²⁸ Les annexes concernent les opérations 31, 33, 34, 35, 36 et 55 avec un périmètre retenu pour les investigations qui n'est pas justifié dans le dossier.

²⁹ Dans le cas des projets 31, 33, 34, 35, 36 les diagnostics concluent qu'une étude floristique doit encore être réalisée. Pour le projet 55, une zone humide de 9 866 m² a été identifiée. Pour les projets 55 à 60, seul le critère floristique a été pris en compte, l'analyse devrait être complétée par un examen du critère pédologique.

Les communes de la zone d'étude sont également intégrées au plan de prévention des risques littoraux (PPRL) Évolution des falaises, au PPRL Côtes basse meubles Sud et à celui du Boulonnais.

Le risque de retrait-gonflement des argiles est variable sur la zone d'étude, avec un aléa moyen en cœur de zone.

La majorité du littoral du Grand site est concernée par le phénomène d'érosion du trait de côte. L'érosion est qualifiée de très importante dans le secteur de la dune d'Aval à Wissant et d'importante au niveau de la Courte dune à Audinghen et des Dunes de la Slack et dans le secteur dunaire au nord de Wissant. L'érosion est en effet supérieure à 1,5 m/an dans l'ensemble de ces secteurs.

Au cours de la période récente (2019–2021 selon le dossier), un important phénomène d'érosion dunaire a été observé sur les Dunes de la Slack (entre Ambleteuse et Wimereux) et sur la dune d'Aval à Wissant.

Entre 1985 et 2018, le dossier recense plusieurs arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle du fait de l'action des vagues, de coulées de boue ou de mouvements de terrain pour les communes de l'aire d'étude : treize à Wimereux, huit à Ambleteuse, six à Wissant, cinq à Audresselles, quatre à Escalles...

2.1.3 Polluants atmosphériques et émissions de gaz à effet de serre

Les concentrations en polluants atmosphériques mesurées sur l'année sont inférieures aux valeurs réglementaires. Des dépassements des valeurs journalières sont toutefois observés pour les PM₁₀ dans le secteur de Sangatte.

Les informations relatives au changement climatique dans le dossier sont anciennes, avec notamment des références aux travaux du Giec de 2014 (le dernier rapport public est d'août 2021) et au plan climat de juin 2017. Elles nécessitent d'être actualisées³⁰.

L'enjeu pour la thématique « climat et changement climatique » est qualifié de négligeable alors que des phénomènes comme l'érosion du trait de côte, aggravée par l'élévation du niveau de la mer, sont déjà largement perceptibles et nécessitent la mise en œuvre d'une stratégie d'adaptation. Par ailleurs, les volumes d'émissions de gaz à effet de serre générés par les déplacements touristiques sont conséquents³¹ et l'un des objectifs du schéma d'accueil est de développer d'une part l'attractivité du site à une échelle suprarégionale et d'autre part les alternatives à l'utilisation de la voiture particulière. La qualification de l'enjeu doit en conséquence être reconsidérée.

Enfin, des estimations plus précises pourraient être fournies et de gaz à effet de serre liées aux transports (déplacements locaux et déplacements touristiques en particulier).

L'Ae recommande de compléter dans l'état initial les informations sur le changement climatique et de reconsidérer la qualification de l'enjeu pour le changement climatique, très important sur le secteur.

³⁰ Le dossier ne mentionne pas par exemple la [loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat](#) et la [loi 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets](#), ni la [stratégie nationale bas carbone](#) adoptée en avril 2020.

³¹ Surtout si on inclut les déplacements interrégionaux en vue de visiter le site

2.1.4 Milieu naturel

Les informations sur le milieu naturel livrées dans le corps de l'étude d'impact sont issues uniquement des objectifs du Sraddet en matière de biodiversité, du plan stratégique régional pour la biodiversité et des différents zonages d'inventaires.

Les zonages réglementaires et d'inventaires recensés dans l'aire d'étude du schéma d'accueil du Grand site comprennent :

- cinq sites Natura 2000³² dont quatre ZSC et une ZPS (neuf ZSC et deux ZPS sont situées par ailleurs dans un périmètre de 20 km),
- une réserve naturelle régionale et trois arrêtés préfectoraux de protection de biotope,
- huit sites préservés par maîtrise foncière : un espace naturel sensible (ENS) et sept sites du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres,
- le parc naturel marin « Estuaires picards et mer d'Opale » (identifiant n° FR8000007),
- quatorze Znieff³³ de type 1 dans la zone d'étude (deux lui sont limitrophes).

La zone d'étude fait partie du parc naturel régional « Caps et Marais d'Opale », créé en 1986 et regroupant 153 communes du Pas-de-Calais.

Une carte de la trame verte et bleue est présentée au titre du schéma régional de cohérence écologique (SRCE), tout en indiquant que ce schéma, arrêté par le préfet de région le 16 juillet 2014, a été annulé par le tribunal administratif de Lille le 26 janvier 2017. Ses éléments devaient être intégrés au Sraddet.

Le dossier comprend des informations précises sur les zonages, les habitats naturels et les espèces pour le périmètre du permis d'aménager des Dunes de la Slack :

- les zonages identifiés spécifiquement au sein du périmètre d'étude sont deux Znieff de type 1³⁴, le site géré par le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres « Baie de la Slack », trois espaces naturels remarquables au titre de l'article L.121 du code de l'urbanisme³⁵, un site classé³⁶, une ZSC et une ZPS³⁷, deux réservoirs de biodiversité (dunes et estrans sableux d'une part et estuaires d'autre part) et trois types de corridors écologiques (dunes, falaises et cours d'eau) pour ce qui concerne la trame verte et bleue, et un type de zone à dominante humide (taillis hygrophiles) ;

³² 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), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

³³ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (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.

³⁴ « Dunes de la Slack, Pointe aux Oies, Pointe de la Rochette et estuaire du Wimereux » et « Estuaire de la Slack ».

³⁵ « Dunes de la Slack, Pointe aux Oies et Pointe de la Rochette », « Estuaire de la Slack » et « Dune de la Slack pointe aux oies ».

³⁶ « Dunes d'Ambleteuse et Wimereux ».

³⁷ « Falaises et dunes de Wimereux, estuaire et basse vallée de la Slack, Garenne et Communal d'Ambleteuse » et « Cap Gris-Nez ».

- les habitats naturels patrimoniaux et espèces patrimoniales ou remarquables identifiés lors des investigations de terrain sont :
 - dans le cas de la Vélomaritime : trois habitats naturels présents sur une part importante du linéaire de la RD 940³⁸, huit espèces végétales³⁹, dix-neuf espèces d'oiseaux en période de nidification⁴⁰, deux espèces de mammifères dont le Hérisson d'Europe, une espèce de chauve-souris (Pipistrelle commune), une espèce d'amphibien (Alyte accoucheur) et deux espèces d'orthoptères (Criquet marginé et Decticelle bicolore),
 - dans le cas des aménagements au niveau de la Pointe aux Oies et du parking des Allemands : deux habitats d'intérêt communautaire (« dunes à Argousier » et « pelouses aérohalines sur falaises de craie du nord de la France » – cf. figure 10), quinze espèces d'oiseaux protégées ou en danger critique d'extinction à l'échelle régionale⁴¹ et quatre espèces patrimoniales, dont l'Armérie maritime, protégée au niveau régional⁴².

Le dossier comprend en outre dans les annexes de l'étude d'impact des études de la faune et de la flore portant sur une partie des aménagements 1, 47, 50, 51, et 53 à 60. Comme dans le cas des zones humides (cf. 2.1.2), il n'est pas possible de comprendre pourquoi ces opérations font l'objet d'un traitement particulier, ni le périmètre d'étude pour chaque aménagement.

Le dossier rassemble ainsi des informations, sans logique ni structuration claires. L'étude d'impact devrait expliciter le niveau d'information disponible pour les différents secteurs et fournir une version synthétique des données⁴³ à actualiser au fur et à mesure de l'avancement des 61 opérations qui restent à réaliser selon le dossier.

L'Ae recommande de compléter et restructurer l'analyse de l'état initial sur le milieu naturel afin d'explicitier le niveau d'information disponible pour les différents secteurs du Grand site et de fournir une version des données synthétique et accessible au public, et d'évaluer les enjeux qui y sont liés.

2.1.5 Milieu humain

La population des huit communes constituant le Grand site est d'environ 15 800 habitants en 2017, même si celle de Sangatte est en partie en dehors du périmètre. Elle est en diminution de 5 % par rapport à 2007 et vieillissante. La part des résidences secondaires (18 870) et logements occasionnels est assez élevée ; elle est de 37 % à l'échelle des huit communes (10 % dans le cas de Sangatte et 69 % pour Wissant). La structure des logements occasionnels est constituée en bonne part par une hôtellerie de plein air principalement louée à l'année. Le nombre de lits disponibles est

³⁸ « Fourrés dunaires à *Hyppophae rhamnoides* [argousiers] », « *Phragmitaies* normalement sans eau libre » et « Prairies de fauche planitiaires subatlantiques ».

³⁹ Oyat, Bunium Noix-de-terre, Laîche des sables, vergette âcre, Argousier faux-nerprun, Fléole des sables, Chiendent des sables et Rosier pimprenelle (les deux dernières espèces sont identifiées comme présentant un enjeu fort).

⁴⁰ Dont trois présentant un enjeu fort (Linotte mélodieuse, Pipit farlouse et Pouillot fitis) et six un enjeu modéré (Aigrette garzette, Bouscarle de Cetti, Chardonneret élégant, Moineau domestique, Rossignol philomèle et Tarier pâtre)

⁴¹ Dont une avec un enjeu fort (Traquet motteux) et trois avec un enjeu modéré (Linotte mélodieuse, Pipit farlouse et Pouillot fitis), ces mêmes espèces étant identifiées par le même bureau d'études comme présentant un enjeu fort dans le cas de la Vélomaritime

⁴² Les autres espèces recensées sont la Glaucière jaune (menacée au niveau régional), le Chiendent du littoral et la betterave maritime.

⁴³ Ces études portent sur des périmètres restreints de quelques-uns des aménagements mais elles font déjà au total 625 pages. Sans modification de la méthode, le dossier pourrait comprendre à terme plusieurs milliers de pages pour la description du milieu naturel et devenir totalement illisible.

estimé⁴⁴ à 1 200 environ pour les gîtes, meublés de tourisme, chambres d'hôtes et hébergements collectifs, ce qui semble relativement faible au regard du nombre de visiteurs du Grand site.

Le dossier indique que le nombre d'emplois est inférieur au nombre d'actifs résidents et qu'il baisse dans plusieurs communes du secteur, mais il ne donne pas de chiffres permettant d'évaluer le phénomène.

La zone d'étude est située à 3 heures environ, par la route ou le train, d'un réservoir de population de près de 50 millions de personnes. Le site connaît une pratique touristique importante de séjour et de passage de la part des clientèles régionales, d'Île-de-France, du Benelux et britannique. Il est indiqué dans le dossier que la fréquentation touristique est en augmentation, sans plus de précisions.

Le tourisme est identifié dans les objectifs des trois schémas de cohérence territoriaux (Scot) concernés avec quelques nuances : pour les Scot du Boulonnais et du Calais, l'objectif est de le maintenir ou de le développer, tandis qu'il est d'en améliorer l'organisation afin de ne plus en subir les conséquences négatives dans le cas du Scot « Terre des Deux Caps ».

Le dossier fournit quelques informations sur la desserte et les trafics routiers, mais ces éléments apparaissent sur une carte sur laquelle figurent des chiffres de fréquentation peu lisibles : ainsi un total de 10 500 véhicules est indiqué en juillet 2017 mais la légende renvoie à un trafic moyen journalier annuel. Il n'est d'ailleurs pas possible à un lecteur de savoir si le chiffre indiqué correspond à un trafic horaire, journalier, hebdomadaire ou mensuel. Ces informations ne sont dès lors pas interprétables. Des informations claires sur les trafics mesurés pour la RD 940 et les axes identifiés comme « *liaisons secondaires* » entre l'autoroute A16 et la RD 940 sont nécessaires. La carte du maillage routier figurant au dossier est imprécise : les onze échangeurs en 30 kilomètres évoqués dans le dossier en sont notamment absents.

Les informations relatives à l'accès aux transports en commun et aux modes actifs (itinéraires piétons et vélos) sont également insuffisantes. L'Ae relève notamment qu'il n'est pas fourni de cartes permettant de visualiser les itinéraires existants ou ceux inscrits dans les schémas de développement (en particulier le plan départemental d'itinéraires de promenade et de randonnée du 11 septembre 2000 cité dans le dossier). Compte tenu de l'objectif affiché de développer les alternatives à la voiture particulière pour la visite du Grand site, il est nécessaire de documenter ces aspects en détail. Il convient notamment de préciser les caractéristiques des principales lignes de transport en commun, les moyens disponibles pour accéder au Grand site depuis les gares et de décrire les principaux itinéraires cyclables et de randonnée.

L'Ae recommande de compléter les informations sur les trafics routiers et de décrire de façon plus précise les possibilités offertes par les transports en commun ainsi que les itinéraires cyclables et de randonnée existants et inscrits dans les schémas de développement.

2.1.6 Paysage

Le Grand site est considéré comme consacrant des paysages exceptionnels qui ont fait l'objet d'inscriptions et de classement successifs. Dans le prolongement sud des sites existants, un nouveau site classé est en projet, autour de la Pointe de la Crèche, ce qui aboutirait à une protection

⁴⁴ Données 2016/2017

du littoral continue de Sangatte à Boulogne-sur-Mer, qui couvrirait ainsi la totalité des espaces naturels côtiers du Grand site.

Les paysages sont constitués de terres agricoles et naturelles occupant un vaste plateau vallonné. Ils abritent des villages aux aspects et activités variés : agriculture, pêche, petites stations balnéaires. Cette partie de la côte, marquée par la géologie et les guerres, constitue, par l'ampleur et la diversité de ses paysages, un site remarquable du littoral et offre, par temps clair, des vues sur les falaises blanches de Douvres.



Figure 7 – Paysages littoraux et maillage agricole (photos transmises aux rapporteurs)

Une étude de cohérence paysagère (en partie en annexe G du dossier) a été réalisée en 2016 en vue du renouvellement du label Grand site de France. Alors que son obtention avait fait l'objet d'un vote unanime de la commission supérieure des sites, perspectives et paysages⁴⁵ le 29 mars 2011, son renouvellement n'a été acquis qu'à la majorité simple de la même commission le 17 décembre 2017, au vu du bilan sur la période 2011-2017, les aménagements réalisés n'étant que difficilement rattachables à des objectifs cohérents à l'échelle du Grand site et la commission déplorant à nouveau l'absence, pourtant déjà soulignée en 2011, de schéma d'aménagement à cette échelle.

La fréquentation touristique est concentrée sur la bande côtière, les sites et les villages de l'arrière-pays étant peu visités et les points de vue parfois peu accessibles et hors des itinéraires de promenade. Les extensions urbaines des années 1960 et 1970 ont fragilisé les milieux naturels, notamment en bord de mer et l'érosion du trait de côte les met en danger et conduit à la réalisation de murs de soutènement en béton, qu'il faut régulièrement restaurer.

⁴⁵ Créée par la loi du 2 mai 1930, la commission supérieure des sites, perspectives et paysages est placée auprès du ministre chargé de l'environnement en tant qu'il est chargé des sites, et composée de représentants des ministères, de députés, de sénateurs, de représentants élus des collectivités territoriales, et de personnalités qualifiées.



Figure 8 – Photo extraite de l'étude paysagère (Source : dossier) – Il s'agit probablement de la dune d'Aval à Wissant



Les Dunes (Baie de la Slack)



Les pelouses aérohalines



Les prairies calcicoles



Les marais (estuaire de la Slack)



Les falaises



Les bois et les bosquets (éduse de la Slack)

Figure 9 – Diversité des paysages littoraux (Source : dossier)

Cinq secteurs correspondant aux sites les plus fréquentés ont été identifiés pour lesquels des schémas d'accueil locaux sont déclinés : le massif du Cap Blanc-Nez, la baie de Wissant, le Cap Gris-Nez, la baie de Slack et la Pointe de la Crèche. Ils ne correspondent pas à des entités paysagères homogènes et chacun des secteurs mêle des paysages littoraux (ceux des falaises d'Opale) et des paysages du Haut-Pays boulonnais. La diversité des milieux naturels compose, sur cette partition, des paysages très différents, notamment le long du littoral.

2.1.7 Synthèse des enjeux

À l'issue de l'état initial, les enjeux identifiés comme « forts » (le niveau le plus élevé dans l'échelle de cotation retenue) sont : l'hydrogéologie et l'hydrographie, le paysage, toutes les thématiques relatives au milieu naturel (Natura 2000, la trame verte et bleue, les zonages d'inventaires ou de protection et d'information), le tourisme et les risques naturels.

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

Aucune analyse de la recherche de variantes ne figure dans le dossier sauf, succinctement, pour les aménagements de l'opération portant sur le secteur des Dunes de la Slack. S'agissant du tourisme par exemple, il n'est pas possible à la lecture du dossier de savoir si l'objectif est de développer la fréquentation ou d'éviter la sur-fréquentation, faute de chiffres sur l'état présent et la cible. En conséquence, le choix du parti retenu n'est pas étayé. Le dossier ne propose aucun scénario de référence en dehors d'un tableau laconique exclusivement qualitatif. Ainsi, qu'il s'agisse de tourisme, de recul du trait de côte ou de déchets, que l'enjeu soit fort ou faible, il n'est pas possible d'apprécier la plus-value apportée par le projet.

Aucune démarche ERC n'est proposée puisque les incidences d'une fréquentation accrue ne sont pas appréciées ni même celles d'une perpétuation de la fréquentation actuelle.

Le dimensionnement des accès à la plage et des sentiers piétons est précisé mais comme aucun élément ne figure au dossier pour apprécier leur fréquentation, il est difficile d'évaluer l'adéquation de l'aménagement à cette fréquentation. Le devenir de la RD 940 et de ses usages, voire sa fermeture à la circulation des voitures particulières, ne fait l'objet d'aucune réflexion.

L'Ae recommande de présenter les variantes étudiées pour chacune des grandes options d'aménagement, notamment les hypothèses de fréquentation des différentes parties du site, d'explicitier les critères de choix du parti retenu et de conduire pour en éviter les incidences négatives une démarche « éviter, réduire ou à défaut compenser » systématique.

2.3 Analyse des incidences du projet à l'échelle du Grand site

Comme indiqué en introduction de la section 2, l'analyse des incidences présentée dans le dossier ne répond pas aux exigences minimales attendues, compte tenu du degré d'avancement du projet dont 48 aménagements ont été au moins partiellement réalisés. Par ailleurs, de nombreuses mesures environnementales évoquées ne sont pas assorties d'un engagement ferme de la part du maître d'ouvrage⁴⁶. L'Ae rappelle que l'étude d'impact doit comprendre une analyse conforme aux exigences du code de l'environnement comprenant un état initial complet et une analyse des incidences du projet pour les différents enjeux environnementaux et non de quelques aménagements ou opérations localisées sur un des secteurs géographiques.

Pour chaque thématique environnementale, l'évaluation présente les incidences de façon générique, alors qu'elle pourrait être spécifiée pour les aménagements déjà réalisés et que d'autres sont définis précisément et pourraient faire l'objet d'une analyse détaillée. Seules les incidences sur le milieu

⁴⁶ Les termes utilisés n'apportent aucun engagement sur la mise en œuvre : « Afin de limiter les impacts sur le paysage les mesures suivantes peuvent être mises en place [...] », « Pour réduire le risque de pollution saisonnière, des règles simples pourront être appliquées [...] »

naturel pour les installations prévues dans le cadre du permis d'aménager des Dunes de la Slack font l'objet de développements spécifiques.

À l'exception de l'impact sur le milieu naturel de quelques opérations, les aménagements déjà réalisés ne sont pas abordés ; leurs incidences semblent ne pas avoir été évaluées selon une démarche d'évaluation environnementale, avec des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation (mesures « ERC »). Le dossier devrait pourtant rendre compte de cette démarche et des incidences résiduelles. Le retour d'expérience et l'appréciation des résultats obtenus à l'échelle du Grand site devraient notamment permettre d'alimenter la réflexion d'ensemble sur l'analyse des incidences et les mesures ERC pour les développements à venir, afin d'en réduire les incidences négatives ou d'en améliorer la plus-value environnementale.

Pour les aménagements à venir, le dossier fournit, pour quelques thématiques environnementales, une liste d'aménagements susceptibles d'avoir des incidences. Treize d'entre eux sont recensés à propos de la thématique « hydrogéologie et hydrographie », seize pour les zones humides et quatorze pour les monuments historiques. Pour le paysage, tous les développements à venir sont susceptibles de générer des incidences. La fourniture d'une liste d'aménagements est cependant très insuffisante pour apprécier leurs incidences prévisibles ou potentielles. Des études détaillées ont été réalisées pour certains d'entre eux (cf. 2.1.4), mais les suites données en termes d'analyse des incidences et de mesures ERC ne sont pas précisées.

2.3.1 Milieu physique

Les treize aménagements du Grand site susceptibles d'avoir une incidence sur les eaux superficielles et le ruissellement sont recensés dans un tableau, sans évaluation du degré d'impact associé. À titre d'illustration : la réhabilitation du bâtiment du Petit Phare et de ses abords en vue d'un usage comme bâtiment d'accueil à Tardinghen mentionne seulement que le cours d'eau éponyme le Petit phare est susceptible d'être affecté. Le dossier indique « *Ces impacts se basent aujourd'hui sur des zones de projets élargis, ils seront affinés à chaque définition de projet. On peut cependant affirmer que les aménagements prévus, principalement des cheminements doux et la conservation active de la biodiversité, ne viendront pas perturber le réseau hydrographique, le projet s'adaptera à ce dernier et les continuités seront préservées.* » Cette assertion ne relève pas d'une analyse précise et documentée et ne peut constituer à elle seule l'analyse et la conclusion.

Pour les eaux des aires de stationnement actuelles, chargées de polluants (hydrocarbures et métaux lourds entre autres) suite au ruissellement, il est indiqué qu'elles « *seront collectées par des noues d'infiltration après traitement par la végétation phyto-épuratrice mise en place* » et que « *des règles simples pourront être appliquées comme la mise en place une démarche "zéro phyto" et l'utilisation de désherbage thermique, favoriser également le fauchage plutôt que l'emploi de produits phytosanitaires* ». Il n'est cependant pas possible de savoir si ces mesures ont été effectivement mises en œuvre pour les aires d'accueil déjà réalisées dans d'autres secteurs et si leur efficacité a été vérifiée, compte tenu de la sensibilité des eaux souterraines signalée au stade de l'état initial. Il a été indiqué aux rapporteurs qu'aucun suivi des incidences n'était prévu⁴⁷. Il serait utile d'établir un retour d'expérience sur les dispositifs existants et d'en tirer des conclusions pour la conception des aménagements à venir et la définition de mesures adaptées⁴⁸.

⁴⁷ Il est seulement prévu la tenue d'un carnet d'entretien (cf. 2.5).

⁴⁸ Il pourrait, par exemple, être envisagé d'exclure l'utilisation de produits phytosanitaires dans les zones où une infiltration des eaux pluviales est prévue.

L'Ae recommande de préciser les dispositifs prévus pour le traitement des eaux de ruissellement de l'ensemble des aires de stationnement et de la chaussée circulée, ainsi que les incidences sur la qualité des eaux souterraines, et d'en tirer des conclusions pour la conception des aménagements à venir et la définition de mesures adaptées.

2.3.2 Risques naturels

Pour les risques naturels, le dossier renvoie à des études ultérieures visant à déterminer la qualité mécanique des sols. Il est également indiqué que le risque inondation est intégré conformément aux règles définies dans les Papi et les plans de prévention des risques (PPR). Cette mention est insuffisamment précise.

Sur la base des informations présentées dans le cadre de l'état initial, il serait nécessaire de préciser dans quelle mesure les aménagements (réalisés ou à venir) sont concernés par l'érosion du trait de côte et les différents types de risque et notamment le retrait-gonflement des argiles et les inondations. Les incidences et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser doivent également être explicitées.

2.3.3 Émissions de gaz à effet de serre

Les effets du projet d'aménagement du Grand site pour les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas quantifiés. Une évaluation doit être fournie en intégrant notamment les effets du projet en termes de déplacements (cf. 2.3.5) et les émissions liées à la phase de construction (en particulier le contenu énergétique et carbone des matériaux utilisés). Il est indiqué par exemple que des mesures sont prévues pour inciter à l'utilisation de matériaux naturels à faible impact environnemental, la mise en œuvre de plantations pour augmenter le stockage du carbone et réduire les surfaces imperméabilisées. Selon les indications fournies aux rapporteurs, ces mesures annoncées dans l'évaluation n'ont cependant pas été déclinées de façon concrète à ce stade et leur effet n'a pas été évalué.

L'Ae recommande de préciser les incidences du projet sur les émissions de gaz à effet de serre et de décliner concrètement les mesures annoncées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre lors de la phase chantier.

2.3.4 Milieu naturel

Pour le milieu naturel, le dossier indique que « *dans le cadre de la mise en œuvre des projets, une expertise faunistique et floristique sera menée préalablement à la définition des différents aménagements (aire d'accueil, déplacements doux, etc...) afin d'éviter, dans la mesure du possible, les impacts sur le milieu naturel* ».

Compte tenu des informations disponibles sur le milieu naturel et les aménagements réalisés et à venir, les résultats de la démarche d'évaluation environnementale doivent être détaillés pour les premiers et une analyse plus poussée doit être exposée pour les seconds.

Dans le cas des zones humides, il est précisé qu'un diagnostic « *sera réalisé préalablement sur le secteur de projet. Dans le cas où des zones humides seraient identifiées et préservées, des mesures devront être mises en place en phase travaux afin d'éviter tout atteinte à ces dernières* ». Cette intention ne peut constituer une évaluation des incidences susceptibles d'être générés sur les zones

humides par le projet, d'autant que seize aménagements susceptibles d'affecter des zones humides à Wimereux, Ambleteuse, Audresselles, Audinghen, Tardinghen, Wissant et Sangatte ont été identifiés (réalisation d'aires d'accueil, sécurisation du bord de falaise, réalisation de liaisons modes actifs...). Le type d'incidences n'a pas été précisé.

Le tableau qui recense les zones humides ne précise pas les surfaces affectées ni les fonctionnalités écologiques. Le dossier précise : « *Dans le cas où des zones humides seraient identifiées, elles seront dans la mesure du possible évitées. Si l'évitement n'est pas possible le principe de compensation in situ ou à proximité immédiate sera appliqué conformément à la législation en vigueur* ». À nouveau, le niveau de précision n'est pas celui attendu dans l'étude d'impact d'un permis d'aménager.

L'Ae recommande de compléter le dossier en présentant le recensement des zones humides ainsi que les surfaces et les fonctionnalités écologiques susceptibles d'être affectées dans le cadre du projet, en particulier nécessaires pour les opérations des Dunes de la Slack au stade de leur permis d'aménager.

Pour le secteur des Dunes de la Slack, au-delà des informations très générales fournies à l'échelle du Grand site, le dossier comprend des analyses des incidences et les mesures prévues pour les éviter, les réduire et les compenser au titre de la protection des sites caractéristiques ou remarquables et des milieux écologiques. Comme pour l'état initial, ces analyses sont exposées en deux temps, pour la Vélomaritime d'une part et pour les « accès plage » (aménagements au niveau de la pointe aux Oies et du parking des Allemands) d'autre part.

Dans le cas de la Vélomaritime en ce qui concerne son tracé dans le secteur des Dunes de la Slack, les incidences brutes sont qualifiées de modérées pour les « Phragmitaies normalement sans eau libre » (avec une surface affectée de 404 m²) et les fourrés dunaires (3 530 m² affectés). Les incidences seraient par ailleurs fortes pour le Rosier pimprenelle et le Chiendent des sables (quelques pieds affectés pour chacune de ces espèces) et modéré pour les six autres espèces de flore patrimoniales ou remarquables (les surfaces en jeu sont estimées à 1 654 m² pour l'Oyat et la Laîche des sables et 3 532 m² pour l'Argousier faux-nerprun).

Des incidences modérées potentielles sont identifiées pour huit espèces d'oiseaux nicheuses, pour une espèce d'amphibien (Alyte accoucheur) et deux espèces d'orthoptères (Criquet marginé et Decticelle bicolore). Les mesures proposées comprennent l'adaptation de l'emprise des travaux, le déplacement des espèces de flore patrimoniales présentes sur le tracé projeté, la limitation de la période des travaux entre mars et juin. Pour les amphibiens, un dispositif provisoire est en place (les batraciens sont stockés dans des seaux et transportés périodiquement de l'autre côté de la RD 940), il est prévu d'installer un grillage permanent et de créer trois passages inférieurs sous la piste cyclable et la RD 940. Compte tenu des mesures proposées, les incidences résiduelles sont qualifiées de faibles.

Les informations fournies dans le dossier sur les passages inférieurs pour les amphibiens sont imprécises. Une étude du Cerema est fournie mais elle date de 2017 et il s'agit de propositions. Il a été indiqué aux rapporteurs que la définition précise des passages se fonderait sur une étude plus récente du Cerema. Trois passages seraient prévus avec un espacement de 30 m environ.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une description précise des passages prévus pour les amphibiens et la petite faune sous la piste cyclable et la RD 940 dans le secteur des Dunes de la Slack.

Dans le cadre des aménagements de la pointe aux Oies et du parking des Allemands, il est prévu la réutilisation de l'emprise du chemin existant, la suppression de chantiers « sauvages », et la préservation de chaque touffe d'Armérie maritime par prélèvement avant travaux et transplantation ensuite. Le dossier conclut à l'absence d'incidence sur les espèces patrimoniales et les habitats naturels d'Intérêt communautaire recensés sur la zone d'étude.

Les éléments fournis dans le dossier témoignent du soin apporté, à l'échelle du permis d'aménager, à la prise en compte de la préservation des habitats naturels et des espèces animales et végétales. Il serait néanmoins utile de donner dans le corps de l'étude d'impact les informations essentielles ou au minimum des indications pour aider à se repérer dans le dossier qui, à ce stade, n'est pas suffisamment structuré.

L'Ae relève également que le dossier ne présente pas d'analyse de l'état des continuités écologiques, à l'échelle du secteur de la Slack, alors que leur maintien et leur restauration constituent pourtant l'un des objectifs du Sraddet que le dossier met en exergue.

Comme pour la plupart des autres sujets, le dossier souffre d'un manque de vision d'ensemble. Les aménagements semblent en outre avoir été conçus ou réalisés au fil de l'eau, en fonction des opportunités, sans hiérarchisation des priorités ni dessein d'ensemble. Un certain nombre d'aménagements semblent être conçus en premier lieu avec une logique de voirie et des outils d'aménagement routiers (pour les voitures ou les cyclistes) et ne pas suffisamment intégrer en amont les autres enjeux identifiés dans l'état initial, en particulier les milieux naturels et leur restauration.

Dans le cas de l'aménagement des Dunes de la Slack, l'Ae recommande de présenter dans l'étude d'impact une vision synthétisée de la démarche d'évaluation environnementale mise en œuvre pour les atteintes probables aux milieux naturels et de justifier les choix d'aménagement retenus.

2.3.5 Milieu humain

Les effets sur les milieux humains (y compris le milieu urbain) sont décrits de façon très succincte.

Pour les déplacements, il est mentionné que le projet n'aura pas d'effet sur le nombre de véhicules en circulation. Cette assertion est en contradiction avec les objectifs affichés qu'il s'agisse tantôt de maîtriser la capacité d'accueil du site et de développer l'accès du site et sa visite par des modes de déplacement alternatifs à la route, et donc de réduire le nombre de véhicules en circulation, ou au contraire de développer l'attractivité du site. Le dossier nécessite d'être complété par une évaluation des incidences du projet sur les trafics en distinguant les différents modes de transport utilisés.

La vitesse souhaitée sur l'itinéraire après aménagement de la voie verte est semble-t-il de 50 km/h mais ce n'est pas non plus explicite. Un aménagement en cohérence avec cette limitation supposerait d'ailleurs une réduction significativement plus importante de la largeur de la chaussée destinée aux automobiles.

Une étude de trafic réalisée en 2015 est mentionnée au dossier ; il en résulterait que 5 % des visiteurs du site habitant les communes riveraines et un tiers de ceux y effectuant un séjour souhaiteraient utiliser d'autres moyens de déplacement que la voiture individuelle, notamment le vélo, ce qui pourrait constituer un objectif de transfert modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs de déplacement mais le nombre de personnes concernées n'en est pas estimé. Le potentiel d'utilisation de l'aménagement cyclable n'est pas chiffré ni rapporté à la taille de l'aménagement prévu et l'itinéraire cyclable est, à ce stade du dossier, encore discontinu.

L'Ae rappelle que la largeur minimale d'une voie verte est de 3 m⁴⁹, une largeur de 2,50 m n'étant acceptable que dans un contexte de faible fréquentation et pour un ouvrage court de 5 à 20 m. Il est à souligner, en outre, que la présence de la bordure de séparation non franchissable et le risque d'empiètement de la dune sur la voie cyclable à certains endroits réduisent la largeur effectivement utilisable par les cyclistes.

L'Ae recommande de présenter les résultats de l'étude de trafic de 2015, de faire réaliser des comptages piétons et vélos actualisés, de définir des cibles d'utilisation de la voie verte et de réduction du trafic routier, de mettre en cohérence l'aménagement de la RD 940 avec son usage souhaité de route de découverte et de prévoir un aménagement partagé pour les piétons et les cycles conforme aux flux souhaités à terme.

Les effets attendus du projet sur le stationnement, en particulier sur le stationnement sauvage largement pratiqué en période estivale, ne sont pas détaillés, alors que l'ambition exprimée par le maître d'ouvrage est de le juguler.

Ces informations complémentaires sont nécessaires pour l'analyse des incidences du projet sur le milieu naturel, y compris sur l'éventuelle sur-fréquentation du site, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, etc.

L'Ae recommande de préciser les incidences du projet d'aménagement du Grand site sur les déplacements et les stationnements et de s'assurer qu'il concourra à la maîtrise de la fréquentation du Grand site.

Les éléments figurant dans le dossier en matière de gestion des déchets sont génériques ; il est indiqué que leur gestion sera conforme aux exigences du Grand site et que le projet a pour objectif d'éviter les dépôts sauvages liés notamment à la fréquentation. La politique en matière de déchets sur le Grand site et les dispositions particulières prévues dans le cadre du secteur de la Slack ne sont pas exposées. Le dossier doit être complété sur ce point.

L'appréciation des nuisances sonores est sommaire. Il est indiqué que les aménagements ne seront pas source de nuisances supplémentaires et qu'aucune mesure n'est prévue. La modification des schémas de circulation peut néanmoins être source de nuisances locales et nécessiter la définition de mesures appropriées d'évitement, de réduction, voire de compensation. Celles-ci doivent être détaillées le cas échéant.

⁴⁹ [Recommandations techniques du Cerema](#)

2.3.6 Paysage

Plusieurs objectifs ont été identifiés en cohérence avec les orientations de gestion du Grand site. L'étude paysagère en présente des esquisses à décliner en utilisant au mieux les particularités du terrain. Le travail d'élaboration fine reste toutefois à faire pour chacun des aménagements projetés, sous la responsabilité d'un paysagiste. En outre, il serait utile de réfléchir aux extensions de périmètre du Grand site en prenant en compte la préservation et la valorisation des points de vue sur le site à partir des reliefs de l'arrière-pays comme cela a été recommandé par la commission supérieure des sites.

L'Ae recommande d'élaborer un plan d'action intégrant toutes les opérations d'aménagement des différents secteurs, de vérifier leur cohérence d'ensemble, de procéder à leur définition précise avec le concours d'un paysagiste et de réfléchir aux extensions du périmètre pour valoriser les points de vue sur le site à partir des reliefs de l'arrière-pays.

2.4 Évaluation des incidences Natura 2000

Une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 est fournie pour les aménagements faisant l'objet du permis d'aménager (la section de la Véloroute maritime et les aménagements de la pointe aux Oies et du parking des Allemands). Compte tenu des mesures d'évitement et de réduction prévues, le dossier conclut que les aménagements ne remettent pas en cause l'état de conservation des sites Natura 2000, ce qui n'appelle pas d'observation de la part de l'Ae.

Le dossier comprend également en annexe une analyse des incidences pour une partie des aménagements 47, 50, 51, et 53 à 60. Le dossier conclut dans chacun des cas à l'absence d'incidences sur le réseau Natura 2000. Néanmoins, comme pour les zones humides et les milieux naturels (cf. 2.1.4), la définition du périmètre pris en considération au sein de chaque aménagement n'est pas explicitée.

Par ailleurs, pour les autres aménagements, le dossier ne comprend aucune analyse des incidences sur le réseau Natura 2000.

L'Ae recommande de faire porter l'évaluation des incidences Natura 2000 sur l'ensemble du projet.

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

La seule mesure de suivi prévue dans le cadre du dossier est la tenue d'un carnet d'entretien pour les ouvrages de récupération des eaux superficielles de ruissellement.

Des mesures de suivi sont par ailleurs présentées mais elles ne font pas l'objet d'un engagement de la part du maître d'ouvrage. Il s'agit, pour la phase chantier, du suivi par un écologue des travaux ainsi que d'un suivi des effets sur les circulations, le bruit, les poussières et les vibrations. Pour la phase exploitation, la possibilité de réaliser des « points de mesures ponctuels » des polluants atmosphériques est évoquée.

Ces dispositions sont insuffisantes. Il conviendrait de prévoir un suivi de la fréquentation du site et des déplacements, en distinguant les différents modes de transport (en utilisant également le cas échéant les moyens de comptage existants) qui constituent des éléments clés pour le projet et pour

l'évaluation de ses incidences. Des mesures de suivi sont par ailleurs à décliner pour les différentes thématiques environnementales. Des dispositions pourraient être prévues pour le suivi des milieux naturels faisant l'objet d'une renaturation ou affectés par des travaux, de la qualité des eaux, de l'artificialisation, des émissions de gaz à effet de serre (émissions générées par les travaux et émissions évitées grâce au développement d'alternatives à la voiture particulière ou stockées grâce aux plantations). Pour que le suivi soit possible, il convient que chacune des actions arrêtées soit assortie d'une valeur à l'état initial, de cibles à des échéances déterminées et d'une périodicité de recueil.

L'Ae recommande de

- ***mettre en place un dispositif de suivi portant sur la fréquentation du site, les déplacements (en distinguant les différents modes de transport), les milieux naturels, la qualité des eaux, l'artificialisation et les émissions de gaz à effet de serre,***
- ***définir pour chaque mesure de suivi la valeur à l'état initial, la valeur cible et la date correspondante et la périodicité du suivi et un ensemble d'indicateurs permettant d'y arriver.***

2.6 Analyse coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Une véloroute constitue une infrastructure de transport et relèverait, de ce fait, d'une analyse spécifique. Il a cependant semblé aux rapporteurs que cette analyse se devait d'être intégrée à l'étude d'impact d'ensemble dont l'élaboration est nécessaire. Elle pourra identifier spécifiquement les avantages induits pour la collectivité, en lien avec des objectifs de transfert modal pour la visite des sites, quand ils auront été définis. Cette évaluation pourra conduire à adapter les dimensions de la véloroute projetée ou celle du maintien de la circulation automobile bi-directionnelle afin d'éviter d'empiéter sur les milieux naturels.

2.7 Résumé non technique

Le niveau de détail du résumé non technique est approprié mais le contenu présente les mêmes lacunes que l'étude d'impact.

La description des aménagements prévus dans le secteur de la baie de la Slack reste par ailleurs trop générale. Compte tenu du niveau de définition des aménagements, très avancé pour les éléments inclus dans le permis d'aménager, des compléments doivent être fournis.

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