



## **Autorité environnementale**

**Avis délibéré de l’Autorité environnementale  
pour le cadrage préalable de l’évaluation  
environnementale de la plateforme industrielle  
« Zone Industrie d’Avenir » (ZIA)  
sur le port de Dunkerque (59)**

**n°Ae : 2024-03**

Avis délibéré n° 2024-03 adopté lors de la séance du 11 avril 2024

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 11 avril à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis pour le cadrage préalable de l'évaluation environnementale de la plateforme industrielle « Zone Industrie d'Avenir » (ZIA) sur le port de Dunkerque (59).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Karine Brulé, Marc Clément, François Letourneux, Laurent Michel, Olivier Milan, Christine Jean, Jean-Michel Nataf, Alby Schmitt, Éric Vindimian, 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 absent(e)s : Virginie Dumoulin, Bertrand Galtier, Louis Hubert, Christine Jean, Serge Muller, Laure Tourjansky,

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Nord, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 22 janvier 2024.

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 rendu dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers le 1<sup>er</sup> février 2024 :

- le préfet du Nord,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France,

Sur le rapport de Karine Brulé et Gilles Croquette, qui se sont rendus sur site le 19 mars 2024, 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 au V de l'article L. 122-1 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 de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd).

# Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122-4 du code de l'environnement. Le présent avis résulte de l'analyse par l'Ae du projet tel qu'il lui a été présenté et des questions qui lui ont été posées dans le « *Dossier de cadrage préalable* » daté de décembre 2023. Les réponses apportées ne préjugent pas de toutes les analyses et études que devra mener le maître d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète et proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine<sup>2</sup>.

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

### 1.1 Contexte et contenu du projet

Le projet de création de la plateforme industrielle « Zone Industrielle d'Avenir » (ZIA) est sous la maîtrise d'ouvrage du grand port maritime de Dunkerque (GPM), établissement public de l'État. Le projet est situé principalement sur la commune de Loon-Plage ainsi que sur Mardyck, ancienne commune, associée à Dunkerque depuis 1980 (figure 1), au sein de la communauté urbaine de Dunkerque (CUD), dans le département du Nord (59).



Figure 1 : localisation du projet de plateforme industrielle et communes voisines (sources : carte, Géoportail – localisation (repère orange), rapporteurs d'après le dossier)

<sup>2</sup> Article R. 122-5 du code de l'environnement

Le projet stratégique 2020–2024 du GPMD a été adopté par son conseil de surveillance en 2021. Il s'appuie sur quatre ambitions : un port d'excellence, un port citoyen, un port durable et un port connecté<sup>3</sup>. La ZIA n'est pas présentée dans les principales opérations d'investissement du projet stratégique<sup>4</sup> dont une des études envisagées concerne « la création de la Zone Chimie à dix ans ». Selon le dossier : « *le projet de plateforme industrielle ZIA (Zone Industrie d'Avenir), objet du présent dossier de demande de cadrage préalable, était mentionnée sous la dénomination « Zone Chimie » dans le projet stratégique 2020–2024* ». L'emprise foncière prévue pour la ZIA est toutefois plus vaste et couvre l'emprise envisagée pour la « Zone Chimie » ainsi que des terrains censés rester des espaces agricoles à l'échéance du projet stratégique 2020–2024<sup>5</sup>.

Le projet s'inscrit dans les orientations d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Dunkerque mises à jour<sup>6</sup> et qui seront traduites dans les prochains projets stratégiques. Ces nouvelles orientations conduisent à un changement d'affectation sol qui réduit très fortement les espaces agricoles encore présents dans l'emprise du port, ainsi que les espaces naturels.

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet, tel qu'il est défini par le maître d'ouvrage, se situe entièrement dans la circonscription portuaire du GPMD, dans la partie dite « port ouest » (figure 2).



Figure 2 : localisation du projet au sein de la zone portuaire (sources : [carte](#), GPMD – localisation, rapporteurs d'après le dossier)

<sup>3</sup> [Synthèse du projet stratégique 2020–2024](#)

<sup>4</sup> [Projet stratégique 2020–2024 – volet 4 et 5](#)

<sup>5</sup> [Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale des volets 4 et 5 du projet stratégique 2020–2025 du grand port maritime de Dunkerque. L'avis d'autorité environnementale a été rendu par la MRAe, compétente en application de l'article R. 122–17 du code de l'environnement.](#)

<sup>6</sup> Ce document est un document interne au GPMD non disponible pour le public.

Le projet vise à anticiper l'accueil d'activités industrielles et logistiques en aménageant des plateformes sur lesquelles les enjeux d'archéologie et de biodiversité auront été pris en compte en amont de la commercialisation du site. Quoique les projets attendus ne soient pas encore définis, le dossier évoque l'accompagnement de la filière de la mobilité électrique, l'accueil d'une ou plusieurs unités industrielles de grande envergure et des activités logistiques, les autres sites dédiés à l'activité logistique, dont la plateforme « Dunkerque logistique international » (DLI), étant déjà réservés.

Le projet couvre une surface de 350 hectares (figure 3) ; l'emprise globale de la plateforme sera aménagée en quatre phases (figure 4) :

- phase 1 : 50 hectares (ha) au sud-ouest<sup>7</sup> ;
- phase 2 : 40 ha au nord-ouest ;
- phase 3 : 110 ha à l'est ;
- phase 4 : 20 ha de plateforme logistique au sud.

À ces 220 ha s'ajoutent 70 ha nécessaires à la desserte de la plateforme (routes, voies ferrées, voies dédiées aux modes de déplacement actifs, couloirs techniques, réseaux) pour un total de 290 ha artificialisés. L'installation de la plateforme, ainsi que des voies routières et ferrées, suppose un décapage de 30 cm de terre végétale et environ trois mètres de remblai pour atteindre la cote de 5,6 m NGF<sup>8</sup>. Les 60 ha complémentaires aux 290 ha de la plateforme et de sa desserte ne sont pas décrits ; ils sont représentés dans certaines figures du dossier comme « *couloir technique – espaces verts* », sans précision.

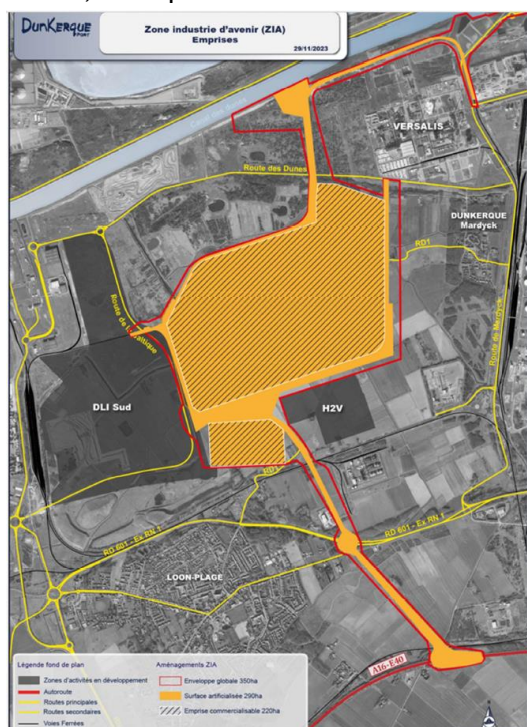


Figure 3 : (périmètre rouge) emprise totale de la ZIA, 350 ha (source : dossier)



Figure 4 : phases d'aménagement des plateformes de la ZIA, 220 ha (source : dossier)

<sup>7</sup> L'analyse réglementaire indique que « le projet a une emprise globale de 56,1 ha », confondant la notion de projet d'ensemble et la phase 1 qui n'en est qu'une opération.

<sup>8</sup> Nivellement général de la France : réseau de repères altimétriques disséminés sur le territoire français métropolitain continental et la Corse, géré par l'IGN.

### **1.3 Procédures relatives au projet**

Le projet nécessitant l'aménagement d'un terrain dont l'assiette est supérieure à 10 ha, il est soumis à évaluation environnementale systématique conformément à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. Le GPMD étant un établissement public sous tutelle du ministre chargé des ports maritimes, également chargé de l'environnement, l'autorité compétente pour formuler l'avis sur le cadrage préalable et l'étude d'impact est l'Ae.

Le projet doit faire l'objet d'une déclaration d'intention et le GPMD prévoit l'organisation d'une concertation au travers des instances de concertation locale comme le « Port Center de Dunkerque »<sup>9</sup> et le secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (SPPPI) Côte d'Opale Flandres<sup>10</sup>. Il doit faire l'objet d'une enquête publique.

Le projet nécessite la préparation de dossiers de demandes d'autorisations environnementales, incluant une dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats, ainsi que le dépôt d'un ou plusieurs permis d'aménager au titre de la rubrique k de l'article R. 421-19 du code de l'urbanisme.

Le GPMD envisage de déposer un dossier de demande d'autorisation environnementale pour chacune des quatre phases du projet. Selon le dossier, la demande correspondant à la première phase serait déposée en juin 2024<sup>11</sup>.

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

Les principaux enjeux du projet relevés par l'Ae sont :

- le changement d'affectation des sols agricoles et naturels ;
- la gestion de l'eau ;
- les émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique ;
- la santé humaine et la dynamique des écosystèmes exposées aux émissions de polluants atmosphériques et aux nuisances acoustiques liées aux futures activités industrielles et à l'augmentation des trafics.

## **2. Réponses aux questions posées par le maître d'ouvrage**

Le maître d'ouvrage adresse quatre questions à « l'autorité décisionnaire en lien avec l'Autorité environnementale ».

---

<sup>9</sup> [Dunkerque Port Center](#) est une association loi 1901 créée en septembre 2018.

<sup>10</sup> Le [secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles \(SPPPI\) Côte d'Opale Flandre](#) a été créé en juillet 1990 pour répondre aux préoccupations locales sur l'ensemble des domaines touchant à l'environnement industriel.

<sup>11</sup> Le dossier indique comme objectif mai 2024 mais il a été indiqué aux rapporteurs lors de la visite que le dépôt de dossier était reporté à « fin juin 2024 ».

## 2.1 Périmètre de l'évaluation environnementale de la ZIA

### Question 1

*Le périmètre de l'évaluation environnementale du projet présenté au chapitre 1.3.2 ci-avant nous semble le plus pertinent. Quel est votre avis ?*

#### Réponse de l'Ae

Le choix du périmètre de l'évaluation environnementale relève de la responsabilité du maître d'ouvrage. Celui-ci doit le justifier afin de garantir que l'ensemble des incidences directes et indirectes du projet d'ensemble sur l'environnement et la santé humaine seront évaluées, qu'elles seront, autant que possible, évitées et réduites et, s'agissant des incidences négatives notables résiduelles, compensées.

Pour ce faire, la note de la Commission européenne [ENV.A/SA.sb Ares \(2011\)33433 du 25 mars 2011](#) interprétative de la directive 85/337/CEE modifiée relative à la prise en compte ou non de « travaux associés » dans l'évaluation environnementale d'une infrastructure principale précise qu'« *il convient de vérifier si ces travaux associés peuvent être considérés comme partie intégrante des travaux d'infrastructure principale. Cette vérification devrait être basée sur des critères objectifs tels que la finalité, les caractéristiques, la localisation de ces travaux associés et leurs liens avec l'infrastructure principale* ». Cette même note préconise aussi, pour déterminer si de tels travaux associés doivent être considérés comme partie intégrante de l'intervention principale au regard de l'évaluation environnementale, un test de vérification et d'évaluation dit « du centre de gravité » : « *Ce test du centre de gravité devrait vérifier si ces travaux associés sont centraux ou périphériques par rapport aux travaux principaux et dans quelle mesure ils sont susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation des impacts environnementaux* ».

Le maître d'ouvrage propose de faire porter l'évaluation environnementale sur les quatre phases d'aménagement de la plateforme, telles que présentées en figure 4 et sur la surface du projet d'ensemble d'environ 350 ha. L'Ae souscrit au principe de considérer que les quatre phases font partie d'un même projet d'ensemble.

Plusieurs éléments du dossier laissent toutefois supposer, d'une part, que la surface retenue devrait être réexaminée et, d'autre part, que le contenu du projet d'ensemble proposé omet plusieurs opérations. Ces incertitudes sont à clarifier dans l'évaluation environnementale à conduire.

### 2.1.1 Surface retenue pour l'évaluation environnementale

La carte représentant la surface retenue pour l'évaluation environnementale (figure 3) inclut la création de près de 4,7 km de voie ferrée portuaire (« voie ferrée des dunes »), des embranchements pour la desserte des sites industriels et de trois passages à niveau. La réfection de la voie ferrée portuaire de Mardyck et de l'un de ses passages à niveau ainsi que le dévoiement de la route de la Baltique, qui longe la plateforme DLI sud, sont identifiés sur certaines cartes comme opérations de la ZIA. Or leur emprise foncière n'est ni incluse dans la représentation cartographique du périmètre d'évaluation environnementale proposé ni, semble-t-il, dans l'évaluation de la surface du projet. Par ailleurs, selon le dossier la voie ferrée de Mardyck ne serait remise en état que sur une partie de son tracé sans justification. Les conséquences de cette réfection sur le point d'entrée sur le réseau

ferré national géré par Réseau ferré de France ne sont pas évoquées. Il convient de prendre en compte toutes les opérations ferroviaires nécessaires et centrales pour le projet.

Selon le dossier, la surface de 350 ha n'inclut pas la surface nécessaire aux mesures compensatoires écologiques. Ces mesures seraient mises en œuvre, pour la première phase, dans le cadre du schéma directeur du patrimoine naturel ([SDPN, 2010](#)) du GPMD, sur des terrains situés au sein de sa circonscription, et, en partie au moins pour les autres phases, à l'extérieur de la circonscription, sur des terrains dont le GPMD n'a pas la maîtrise foncière. L'Ae rappelle que les mesures de compensation des incidences d'un projet sont des opérations de ce projet et que les surfaces correspondantes doivent être incluses dans son périmètre.

La surface du projet d'ensemble doit donc être reconsidérée afin de garantir que l'ensemble des incidences directes et indirectes seront évaluées, évitées, réduites et compensées.

### 2.1.2 Contenu du projet d'ensemble

Le projet a pour objet d'accueillir des activités industrielles et logistiques en préparant des plateformes dont :

- le diagnostic d'archéologie préventive aura été fait ;
- les incidences sur l'environnement et la santé humaine auront été examinées ;
- et, dans la mesure où ces incidences auront pu être précisément évaluées, les incidences négatives notables évitées, réduites, et, pour les incidences résiduelles, compensées.

Le dossier indique à la fois que l'étude d'impact « *sera réactualisée et mise à jour (...) à chaque implantation d'activité industrielle* » et que, par exemple, « *la création de la plateforme industrielle ZIA aura un impact temporaire sur les nuisances sonores lors de la phase travaux. Cependant ce sera un enjeu pour les industries qui viendront s'implanter sur cette plateforme avec l'augmentation du trafic et le process industriel* ». Il semble ainsi disjoindre les enjeux liés à la création de la plateforme et ceux de l'installation des activités économiques au profit desquelles elle est réalisée. Cette disjonction est constatée également dans l'analyse des deux scénarios d'emplacement de la phase 1 qui ne prend pas en considération les effets des installations à venir. Or, en quelque sorte, le projet d'ensemble doit être vu en trois dimensions, la surface aménagée et les installations qu'elle va supporter, incluant toutes les incidences induites par l'objectif du présent dossier, même si elles sont décalées dans le temps.

Le projet d'ensemble doit être défini comme la somme de toutes les opérations nécessaires à la réalisation de l'objectif que le GPMD s'est fixé pour la « Zone Industrie d'Avenir » ; il inclut donc les activités industrielles et logistiques envisagées, qui seront décrites précisément dès que possible.

### 2.1.3 Aires d'étude

Outre le choix du contenu du projet d'ensemble, le choix d'aires d'étude adaptées est essentiel. Le dossier indique que « *Cette [aire] d'étude sera adaptée selon les thématiques abordées* ». L'Ae souscrit à ce principe.



#### 2.1.4 Conséquences des choix du périmètre du projet et des aires d'études sur la qualité de l'analyse du projet

Conformément à l'article R. 122-4 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a fourni, à l'appui de sa demande, les éléments dont il dispose sur les caractéristiques spécifiques du projet et, dans la zone qui est susceptible d'être affectée, sur les principaux enjeux environnementaux et ses principales incidences. Ils sont regroupés dans le dossier du GPMD dans la section « Analyse succincte des grands enjeux environnementaux ». L'Ae formule dans la présente section des observations sur ces éléments.

##### Mobilité

La mobilité peut être prise en compte à de nombreuses échelles territoriales : projet, port Ouest, GPMD, CUD... La définition du contenu du projet et le choix des aires d'études permettront de s'assurer que les incidences des modifications des besoins de mobilités induits par le projet seront toutes prises en compte, soit au titre du projet, soit au titre des incidences cumulées. En l'état, le dossier ne présente pas les incidences de la ZIA, incluant les futures activités, sur les trafics routier et ferroviaire. Concernant la répartition entre les différents modes de déplacement, il est seulement indiqué que la création des accès ferroviaires « *permettra de favoriser la massification et le report modal<sup>12</sup> pour les industries qui s'implanteront à terme sur la ZIA* ». L'évaluation environnementale doit prendre en compte le partage modal résultant du projet. Il devra être défini à partir d'objectifs explicites s'appuyant sur des opérations et des mesures mises en œuvre pour les atteindre.

##### Bruit

Pour le bruit, une prise en compte des incidences liées aux futures installations et au trafic généré sur les routes comme sur les voies ferrées est nécessaire dès l'étude d'impact initiale, ce qui ne semble pas être envisagé. Outre le périmètre de projet, l'aire d'étude devra permettre d'inclure les incidences du projet sur les routes et voies à créer et sur celles déjà existantes jusqu'à une distance adaptée à l'importance de l'incidence générée.

##### Wateringues

L'ensemble de la circonscription portuaire du GPMD est localisé sur le territoire des wateringues, système hydraulique complexe qui a permis de gagner des terres sur la mer dans l'ancien delta du fleuve côtier Aa, canalisé dès le XII<sup>e</sup> siècle<sup>13</sup>. Aujourd'hui, les wateringues sont réparties en onze sections et cinq secteurs hydrauliques, les unes n'étant pas toujours des sous-ensembles des autres. Le dossier précise que la zone étudiée se trouve dans la 1<sup>ère</sup> section des wateringues du Nord. Il indique par ailleurs que « *Le bassin versant peut-être délimité comme suit : route des dunes du nord, voie ferrée des huttes au sud, plateforme DLI Sud à l'ouest et établissement des Flandres TOTAL à l'est* », qui ne sont pas les limites de la section. Ce « bassin versant » ne correspond pas non plus aux limites du secteur « Schelfvliet », inclus dans la 1<sup>ère</sup> section des wateringues du Nord.

---

<sup>12</sup> La notion de « report modal » est ici impropre dans la mesure où il y a des nouveaux besoins de mobilité qui seront satisfaits par différents modes de transport des personnes et des biens. Ces réponses génèreront toutes des incidences à comparer avec l'absence de besoins de mobilité en état initial.

<sup>13</sup> [Institution intercommunale des Wateringues](#)

À ce stade, le dossier envisage uniquement de restaurer les continuités des fossés et cours d'eau détruits et de compenser la capacité de stockage d'eau d'une liste d'éléments hydrographiques identifiés.

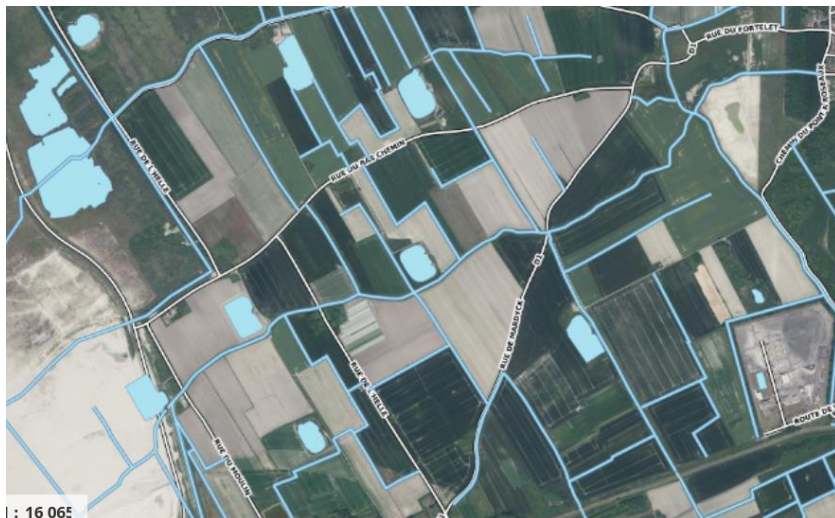


Figure 5 : réseau hydrographique  
(source : [Géoportail](#), carte « Réseau hydrographique »)



Figure 6 : (en violet) zone d'aléa inondation par débordement de canaux des waterings  
(source : [PLUi HD](#), carte, 8-Secteur de protection)

L'Ae constate que le Géoportail (figure 5) identifie un réseau hydrographique plus dense que celui qui est décrit, avec des éléments du réseau et des surfaces en eau dont certains sont répertoriés sur les cartes du plan local d'urbanisme intercommunal habitat et déplacements (PLUi HD) de la CUD (figure 6). Le dossier envisage des échanges avec l'association de propriétaires de la 1<sup>ère</sup> section des waterings du Nord « *au fil de l'eau* ».

Le périmètre de projet retenu devra inclure les modifications des waterings (y compris éventuellement de leurs ouvrages de gestion) nécessaires et centrales pour le projet. L'aire d'étude devra permettre d'évaluer les incidences directes et indirectes du projet sur la gestion des eaux dans le polder, en particulier les perturbations introduites par la surélévation des plateformes industrielles par rapport au reste du polder. Toutes les incidences notables qui ne peuvent être ni évitées, ni réduites, doivent être compensées pour l'ensemble des fonctionnalités des milieux détruits. L'Ae attire l'attention du maître d'ouvrage sur l'importance d'évaluer l'ensemble des services écosystémiques rendus par les waterings et les surfaces en eau, en particulier par rapport à leur finalité initiale qui est la mise hors d'eau des terres agricoles du polder par évacuation des eaux à la mer, afin de reconsidérer l'objectif de limiter la compensation de leur destruction à leur seule capacité de rétention d'eau. Dans la mesure où la compensation doit être fonctionnelle au moment de l'effectivité de l'incidence, une vision d'ensemble des travaux et mesures envisagées doit être présentée en amont de la réalisation du projet, même si les échanges avec les gestionnaires des waterings pourront s'appuyer sur des éléments de plus en plus précis au fur et à mesure de l'avancement du projet. Les incidences sur la biodiversité et sur le fonctionnement des écosystèmes des watergangs créés seront évaluées et feront l'objet de mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation.

## Biodiversité

En matière de biodiversité, les effets de l'ensemble des opérations du projet sont à mesurer au sein d'une aire d'étude qui permet d'appréhender les incidences sur la fonctionnalité des milieux abritant les espèces identifiées et sur l'écologie de ces espèces.

Le dossier précise que des données récentes (sur les quatre saisons en 2022) sont disponibles sur une partie de la zone faisant l'objet de l'état initial, tandis que des études sont attendues en novembre 2024 sur d'autres parties, alors que la demande d'autorisation environnementale serait déposée en juin 2024. La précision sur la disponibilité des données est limitée à l'emprise de la ZIA, ce qui ne permet ni de visualiser l'aire d'étude retenue en matière de biodiversité, ni de savoir si les informations disponibles et attendues permettront de mesurer les incidences du projet sur les milieux susceptibles d'être fragmentés ou réduits à des surfaces ne garantissant plus leurs fonctionnalités, par exemple, ou sur la capacité des espèces à assurer leurs fonctions biologiques (reproduction, repos, alimentation). Le dossier indique pourtant « *[qu'il] est essentiel de disposer de données [faune - flore - habitat] sur l'ensemble des périmètres projet pour pouvoir appliquer la démarche ERC au projet.* », ce qui ne semble cohérent ni avec le calendrier présenté, ni avec le périmètre de projet retenu.

S'agissant des milieux humides, le dossier indique que 14 ha de milieux humides recensés « *sur la base du critère pédologique et du critère habitats et flore typiques des zones humides* » seront affectés par la phase 1. Cette rédaction introduit une ambiguïté, l'un des deux critères suffisant à caractériser le zone humide<sup>14</sup>. De plus, en restreignant l'examen au seul site susceptible d'accueillir la phase 1 du projet, le dossier n'examine pas les milieux humides sur une aire d'étude adaptée pour en décrire les fonctionnalités et interactions. L'ambition du projet étant de traiter les impacts en amont, il convient de prendre en compte les impacts connus de toutes les phases d'aménagement dès à présent. Ceci s'applique en particulier pour les zones humides dans la mesure où il est déjà identifié que toutes les zones humides du périmètre du projet seront affectées.

L'oubli d'opérations nécessaires à la réalisation du projet, comme le choix d'aires d'études non adéquates, peut entraîner une sous-estimation des incidences notables et notamment de celles qui ne pourraient être ni évitées, ni réduites. Les mesures de compensations visant l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité, voire de tendre vers un gain de biodiversité<sup>15</sup> pourraient alors s'avérer non proportionnées aux incidences du projet d'ensemble.

Dans son projet stratégique 2020–2024, le GPMD s'est engagé à réaliser les mesures compensatoires des incidences sur la biodiversité dans le périmètre du SDPN. Ce dernier assure donc un double rôle. D'une part, il vise à afficher une politique de gestion de la biodiversité<sup>16</sup> qui

<sup>14</sup> Selon l'article L. 211-1 du code de l'environnement « *on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année* », les critères pédologique et botanique étant alternatifs et non cumulatifs. Le dossier (et surtout la future étude d'impact) devrait donc préciser si les 14 ha ont bien été identifiés sur la base de critères alternatifs, et si ce n'est pas le cas la définition des zones humides devra être reconsidérée conformément à la réglementation en vigueur.

<sup>15</sup> Article L. 110-1 du code de l'environnement.

<sup>16</sup> L'article L. 5312-2 dispose que « *dans les limites de sa circonscription, le grand port maritime veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence et est chargé, selon les modalités qu'il détermine, des missions suivantes : (...) 4° La gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés ; il consulte le conseil scientifique d'estuaire, lorsqu'il existe, sur ses programmes d'aménagement affectant les espaces naturels, dans le seul secteur maritime pour le grand port fluvio-maritime* ».

« s'imposera à chaque projet qui devra s'insérer dans cette démarche <sup>17</sup> ». D'autre part, il identifie les milieux à restaurer au titre de la compensation des incidences des aménagements sur les habitats, la faune et la flore. Le SDPN fait un bilan surfacique entre les 880 ha potentiellement affectés selon les estimations de 2010, et 983 ha de milieux terrestres « restaurés et conservés »<sup>18</sup>. La mise à jour du SDPN n'est pas accessible au public, comme le soulignait l'avis de la MRAe sur le projet stratégique<sup>19</sup>, mais le maître d'ouvrage considère, qu'au regard des emprises foncières qu'il souhaite réserver aux aménagements, il ne dispose plus que d'une capacité de compensation correspondant aux 50 ha de la phase 1 de la ZIA, « l'actuel schéma directeur du patrimoine naturel du GPMD arriv[ant] aux limites de ses disponibilités foncières. ». Le dossier identifie donc deux solutions :

- des collaborations avec le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, la chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais et Voies navigables de France pour créer un SDPN externe dit « SDPN-E » ;
- un partenariat avec la CUD et CDC Biodiversité<sup>20</sup> pour créer une banque de compensation.

Deux types de compensation existent en effet.

La compensation dite « à la demande » consiste, pour un maître d'ouvrage, à compenser les atteintes significatives à l'environnement et à la santé humaine qu'il n'aura pu ni éviter ni réduire, soit directement soit par l'intermédiaire d'un opérateur de compensation. Ces compensations devront être proportionnées, répondre à la notion d'additionnalité et pleinement effectives dès que l'incidence résiduelle notable l'est elle-même.

La compensation dite « par l'offre » consiste à anticiper des besoins de compensation des projets, plans et programmes par la mise en place de sites de compensation, de restauration et de renaturation (SNCR)<sup>21</sup>. Ces derniers sont créés indépendamment de toute demande, ils permettent d'anticiper des besoins de mesures de compensation et de mutualiser des mesures permettant ainsi

---

<sup>17</sup> Dans le cahier des charges prescriptif d'occupation du domaine portuaire de Dunkerque qui lui a été remis (non disponible pour le public), l'Ae n'identifie qu'un faible nombre de mesures visant directement la biodiversité, mot absent du cahier des charges : « Les espaces libres de construction à l'intérieur des terrains mis à disposition doivent être soit stabilisés, soit aménagés en espaces verts. », « L'occupant sera tenu, à l'intérieur des limites du terrain mis à sa disposition, de réaliser au minimum 10% d'espaces verts avec plantation. ».

<sup>18</sup> L'Ae rappelle que les espaces « conservés » ne peuvent être comptabilisés au titre des mesures compensatoires. Le SDPN précise, dans une autre partie, que « Dunkerque-Port s'engage à conserver et gérer 1 290 hectares d'espaces dédiés à la conservation de la biodiversité dans le cadre de son programme d'aménagement long terme. Cela représente 43% des 3 000 hectares de surface restant disponibles aux aménagements » (2010).

<sup>19</sup> Avis de la MRAe Haut-de-France [n°2021-5393 du 21 juillet 2021](#)

<sup>20</sup> Créée en 2008 par la Caisse des dépôts et consignations, [CDC Biodiversité](#) est une filiale du Groupe CDC qui a pour principale mission de concilier biodiversité et développement économique au service de l'intérêt général.

<sup>21</sup> [Théma CGDD : Sites naturels de compensation, un outil prometteur au service de la biodiversité](#)  
[Guide pour l'élaboration d'un site naturel de compensation, MTECT- Commissariat général au développement durable, février 2023](#)

Le concept de site naturel de compensation, de restauration et de renaturation (SNCR) a été créé par la [loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023](#) relative à l'industrie verte en remplacement de celui de site naturel de compensation (SNC) créé par la [loi n° 2016-1087 du 8 août 2016](#) pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

d'optimiser les gains écologiques<sup>22</sup>. La personne qui met en place le SNCRR en reste le propriétaire, le maître d'ouvrage reste responsable de la compensation dans le cadre de son projet.

Un maître d'ouvrage disposant de capacités nécessaires et justifiant d'un droit d'accès au foncier support potentiel d'un SNCRR peut déployer un tel dispositif pour anticiper ses propres futurs impacts résiduels significatifs. Afin de poursuivre la réflexion, il semblerait opportun de prendre l'attache de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Hauts-de-France.

Quelle que soit la solution retenue, les mesures compensatoires sont des opérations du projet d'ensemble.

## 2.2 Demandes successives d'autorisations environnementales pour la ZIA

### Question 2

*Le principe de déposer une demande d'autorisation environnementale pour les différentes phases d'aménagement avec une réactualisation de l'étude d'impact le cas échéant est présenté au chapitre 1.3.2. Quel est votre avis ?*

### Réponse de l'Ae

Le maître d'ouvrage propose de déposer des dossiers de demande d'autorisation environnementale successifs contenant une évaluation environnementale mise à jour, si nécessaire.

L'Ae souscrit au principe présenté. Toutefois, il ne faudrait pas que cette actualisation progressive, jusqu'à la dernière opération du projet d'ensemble, conduise à analyser de façon trop superficielle certaines incidences dans la version initiale de l'étude d'impact. En d'autres termes l'intérêt de l'approche repose sur la possibilité d'identifier au plus tôt pour le périmètre global du projet les incidences prévisibles de toutes les phases. L'Ae rappelle également que l'évaluation des incidences se fait par analyse de l'écart entre le projet et le scénario de référence (sans projet).

S'il est évident que le degré de précision ne sera pas le même pour l'ensemble des incidences, chaque version de l'étude d'impact doit être aussi complète que possible, y compris en formulant des hypothèses sur les incidences probables qui seront progressivement ajustées. Ce processus permet en effet d'éviter et réduire l'ensemble des incidences le plus en amont possible, lorsque les alternatives sont encore les plus ouvertes. Comme le rappelle le [guide d'aide à la définition des mesures ERC](#) du ministère chargé de l'environnement (janvier 2018), la démarche « éviter, réduire » est une démarche itérative. Elle est mise en œuvre tout au long de la conception du projet, afin de

---

<sup>22</sup> [Décret n° 2017-265 du 28 février 2017 relatif à l'agrément des sites naturels de compensation](#). Les SNC ne peuvent être mis en œuvre que par une « personne » disposant de capacités techniques et financières adéquates et justifiant d'un droit d'accès au foncier support du SNC. Cette « personne » est un « opérateur » au sens de l'arrêté du 10 avril 2017 fixant la composition du dossier de demande d'agrément d'un site naturel de compensation prévu à l'article D. 163-3 du code de l'environnement. Le SNC est agréé par le ministre chargé de l'environnement. La personne qui met en place le SNC peut ensuite vendre des « unités de compensation » aux maîtres d'ouvrage de projets, plans et programmes. Elles correspondent à une prestation de mise en œuvre de la compensation requise. Cette « personne » est un « opérateur » au sens de l'arrêté du 10 avril 2017 fixant la composition du dossier de demande d'agrément d'un site naturel de compensation prévu à l'article D. 163-3 du code de l'environnement.

choisir, à chaque fois qu'une alternative se présente, la solution qui évite ou réduit le plus les incidences.

La vision d'ensemble des incidences permet ainsi d'anticiper la réalisation des mesures compensatoires de sorte qu'elles seront pleinement effectives dès que l'incidence l'est elle-même.

L'avis analyse donc dans les développements qui suivent des points que l'Ae estime important de signaler en vue de la réalisation de l'étude d'impact.

### 2.2.1 Présentation des solutions de substitutions et variantes

La justification du projet retenu, et notamment de sa localisation, constitue un élément essentiel de l'évaluation environnementale.

Or, les deux scénarios présentés à ce stade dans le dossier visent uniquement à déterminer l'emplacement de la première phase au sein du périmètre du projet. Ce sont donc deux variantes d'un même projet, intéressantes à présenter dans l'étude d'impact, et non les solutions de substitution étudiées pour le projet d'ensemble qui doivent aussi être présentées et justifiées dans l'étude d'impact.

L'analyse multicritère des deux variantes se réfère à un code couleur (vert/jaune/orange) qui n'est pas défini. Certaines incidences sur l'environnement et la santé humaine sont indiquées comme devant être validées (par exemple les incidences sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) et la qualité de l'air en phase de fonctionnement), d'autres ne sont pas étayées (le scénario 2 est ainsi qualifié de « *moins impactant* » pour la biodiversité sans éléments justificatifs) et d'autres ne sont pas examinées (incidences sur l'agriculture et sur l'eau). La qualification des incidences diffère parfois entre les deux scénarios alors que les écarts semblent faibles<sup>23</sup>. La différence de cinq mois dans la réalisation des travaux est considérée comme une différence importante et la livraison courant 2025 d'une surface de 25 ha comme une « *contrainte forte* » mais ceci nécessiterait de préciser ce qui justifie cette appréciation. Il conviendra donc d'approfondir l'analyse de ces deux variantes.

Par ailleurs, le processus itératif qui a conduit au choix du projet doit être décrit, afin que le public puisse disposer de l'ensemble des informations montrant dans quelle mesure les incidences sur l'environnement ont été évitées ou réduites en amont dans le projet retenu et, si ce n'est pas le cas, les raisons des choix.

Le PLUi HD, document de planification plus global que le projet stratégique du GPMD, est susceptible de donner des éléments de justification, appuyés sur l'évaluation environnementale du zonage retenu. Toutefois, le fait que la circonscription du GPMD soit entièrement en zone UIP<sup>24</sup> se suffit pas à justifier la forme du projet envisagé. En effet, même si cette zone « *correspond aux espaces de la zone industrialo-portuaire dédiés à l'accueil des aménagements portuaires, les équipements nécessaires à l'exercice des missions du Grand Port Maritime de Dunkerque, les établissements industriels et commerciaux, ainsi que les services et bureaux qui leurs sont liés.* », le règlement indique, par exemple, que « *Les projets devront être compatibles avec [l'Orientation d'Aménagement](#)*

<sup>23</sup> Le sujet de l'emprise est ainsi surligné en orange pour le scénario 1 et en jaune pour le scénario 2 alors que les emprises sont respectivement de 56,1 ha et 54,4 ha, soit un écart de seulement 3 %.

<sup>24</sup> [Règlement du PLUi HD](#), page 102 et suivantes.

[et de Programmation \(OAP\) thématique Paysage et biodiversité](#) » qui prévoit de « *Stopper la disparition des zones humides* ».

Le projet stratégique 2020–2024 et son évaluation environnementale auraient pu apporter des éléments de justification utiles mais ce n'est pas le cas. En premier lieu, l'analyse des variantes a été jugée incomplète par la MRAe qui a recommandé « *d'étudier et de présenter plusieurs variantes, notamment de « Master plan », permettant de s'assurer que le projet stratégique retenu est celui qui présente le moindre impact environnemental* ». Par ailleurs, la « Zone Chimie » était encore à l'étude lors de l'adoption du projet stratégique, la ZIA couvre une surface nettement supérieure et la nature des entreprises potentiellement installées a évolué.

Les autres options qui ont été envisagées doivent donc être présentées, notamment celles portant sur le choix de la zone d'implantation. Il conviendra notamment de présenter le lien entre les nouvelles activités et les activités portuaires afin de justifier le choix d'une implantation au sein du GPMD. L'Ae s'interroge par exemple sur les possibilités qu'il y aurait d'implanter ce type d'activités préférentiellement sur des friches industrielles, plutôt que sur des terres cultivées, même si celles-ci sont identifiées comme faisant partie de la zone industrialo-portuaire, et dans une zone dont le fonctionnement hydrologique est complexe. Il a été indiqué aux rapporteurs que les relations entre les activités industrielles, logistiques et portuaires sont importantes dans le cas des plateformes déjà approuvées (DLI Sud, ZGI, ZGI2). L'évaluation environnementale pourrait s'appuyer sur ce retour d'expérience et présenter les dispositions envisagées pour que cela puisse être à nouveau le cas pour la ZIA.

## 2.2.2 Éléments généraux relatifs aux caractéristiques de la zone susceptible d'être affectée par le projet (état initial)

### Climat

En matière de climat, le dossier présente les caractéristiques météorologiques locales actuelles et des informations sur les émissions de GES essentiellement à l'échelle mondiale ou nationale.

La présentation devra être complétée par des informations sur les conséquences des évolutions attendues du climat au niveau local<sup>25</sup>, notamment l'élévation du niveau de la mer. Le dossier indique qu'il est prévu de remblayer la plateforme pour atteindre la côte projet de 5,6 m NGF, équivalente à celle de la plateforme DLI Sud. Or, l'évaluation environnementale de la DLI Sud date de 2012<sup>26</sup> et celle-ci a été autorisée par arrêté préfectoral le 6 août 2015. L'Ae relève que l'élévation du niveau de la mer a fait l'objet de nombreux travaux depuis et que, fin 2023, le ministère chargé de l'environnement a retenu une trajectoire de réchauffement à 4 °C au niveau de la France métropolitaine à l'horizon 2100 pour la mise à jour du plan national d'adaptation au changement climatique<sup>27</sup>. Il convient de démontrer que les hypothèses retenues pour la zone DLI Sud restent pertinentes compte tenu des nouvelles informations et trajectoires disponibles afin d'éviter la mal-

<sup>25</sup> [Portail DRIAS – Les futurs du climat](#), Météo-France/[climadiag-commune](#) et Météo-France/[climadiag-entreprise](#)

<sup>26</sup> Elle a fait l'objet d'un avis délibéré de l'Ae le 25 juillet 2012.

<sup>27</sup> Pour les hypothèses d'augmentation des températures, le ministère a adopté en novembre 2023, après consultation, de retenir une [trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation de la France](#) (TRACC) dont les niveaux de réchauffement de référence seraient : + 1,5 °C en 2030, + 2 °C en 2050 et + 3 °C en 2100 au niveau mondial par rapport à l'ère préindustrielle, soit un niveau de réchauffement au niveau de la France métropolitaine de + 2 °C en 2030, + 2,7 °C en 2050 et + 4 °C en 2100. Les autorités environnementales relèvent que certains maîtres d'ouvrage peuvent adopter des hypothèses plus prudentes pour des projets présentant de très fortes vulnérabilités.

adaptation<sup>28</sup> ou une perte de valeur d'actifs<sup>29</sup> non résilients aux évolutions prévisibles à l'horizon de leur durée de vie envisagée.

Pour mémoire, la MRAe indiquait dans son avis sur le projet stratégique 2020–2024 « *[qu']une étude de 2019 commandée notamment par la CUD, met en évidence que les écluses Trystram et des Dunes, a minima, seraient sur-versées par la mer ce qui amènerait à une inondation du polder en cas d'épisode centennal* » et que « *Des études complémentaires, des mises à jour et des actions sont attendues sur la prise en compte du risque de submersion marine* ». Elle recommandait en conséquence « *de réaliser dans les plus brefs délais des mises à jour et études complémentaires pour prendre en compte le risque de submersion marine et s'y adapter* ».

Au-delà des informations générales, l'état initial tiendra compte du retour d'expérience des inondations récentes. Il fera des projections prenant en compte la hausse du niveau de la mer et la concomitance possible entre inondations et forts coefficients de marée.

Pour l'atténuation des effets du changement climatique, il serait par ailleurs utile de fournir des informations plus complètes sur les activités du GPMD et les plateformes similaires à la ZIA, déjà réalisées ou approuvées, et les éléments pertinents du plan climat–air–énergie territorial (PCAET) de la CUD, du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) ou de feuilles de route sectorielles spécifiques compte tenu des activités prévues.

L'ensemble de ces analyses pourrait conduire à reconsidérer l'enjeu climatique jugé seulement « fort ».

### Milieux naturels

Pour les milieux naturels, la zone susceptible d'être affectée par le projet est identifiée en partie au moins comme faisant partie de la catégorie « *autres milieux* » des « *réservoirs de biodiversité* ». Des informations complémentaires doivent être fournies à ce sujet.

### Qualité de l'air

Pour l'analyse de la qualité de l'air, il est seulement indiqué que « *Le bilan annuel 2022, réalisé par ATMO Nord–Pas–de–Calais, met en évidence un indice majoritaire moyen* ». Cette appréciation s'appuie sur les seuils réglementaires en vigueur. Il faut la relativiser, le respect de valeurs réglementaires ne constituant pas obligatoirement une absence d'incidence sur la santé humaine. Il conviendra de compléter l'état initial de la future étude d'impact en prenant en compte les valeurs cibles définies en 2021 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui sont fondées sur les effets sanitaires et constituent la référence s'agissant de la santé humaine<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> [Centre de ressources pour l'adaptation au changement climatique](#)

<sup>29</sup> Le concept de « capital échoué » peut aussi être utilisé : [Les incidences économiques de l'action pour le climat – Marché du capital](#), France Stratégie, mai 2023

<sup>30</sup> Une comparaison avec les valeurs limites envisagées dans le cadre de la révision de la directive européenne serait également utile. Dans le cas du NO<sub>2</sub> par exemple, la valeur limite réglementaire actuelle est de 40 µg/m<sup>3</sup>, la valeur cible définie par l'OMS est de 10 µg/m<sup>3</sup> et la future valeur limite réglementaire devrait être fixée à 20 µg/m<sup>3</sup> dans le cadre de la révision en cours de la directive européenne sur la qualité de l'air ambiant, qui pourrait être applicable en 2030.



### Liens avec les documents d'urbanisme

En matière de documents d'urbanisme, le seul élément mentionné concernant le schéma de cohérence territorial (Scot) de la région Flandre–Dunkerque est l'objectif de développement du port de Dunkerque. Dans la présentation du PLUi HD, il est uniquement indiqué que le projet se trouve intégralement en zone industrialo–portuaire (zone UIP). Ces éléments devront être complétés, notamment par une présentation des objectifs de ces documents en termes d'environnement et de mobilité. À titre d'exemple, le Scot a aussi des objectifs tels que « gérer le foncier de façon économe », « valoriser les préserver les paysages », « vivre avec l'eau » ...

### Synthèse des enjeux

L'Ae relève enfin que la synthèse des enjeux présentée dans la section 6.10 semble bien adaptée. Toutefois elle devra tenir compte des activités industrielles pressenties dont le dossier indique qu'elles « *présentent des enjeux supplémentaires* ». Le niveau d'enjeu retenu pour chaque composante environnementale et son incidence sur la santé humaine devra tenir compte du projet d'ensemble.

#### **2.2.3 Mise à jour de l'étude d'impact**

La question du maître d'ouvrage cible « *les différentes phases d'aménagement* ». Or, comme indiqué au 2.1, l'installation des activités économiques doit être considérée comme des opérations du projet d'ensemble. Cette solution est cohérente avec la notion de « plateforme clés en main ». En effet, non seulement les futurs occupants disposent de plateformes rapidement aménageables, mais ils bénéficient également de l'ensemble des études, évaluation des incidences, évitement, réduction, voire compensation des incidences, faites pour le projet d'ensemble. Ils peuvent ainsi concentrer leurs travaux sur l'amélioration de la précision des données et analyses et sur les sujets non abordés par l'étude d'impact du projet d'ensemble.

Pour chaque nouvelle autorisation nécessaire pour l'une des opérations du projet, y compris les activités industrielles et logistiques, le maître d'ouvrage doit actualiser l'étude d'impact en procédant à des compléments sur l'évaluation de ces incidences lorsqu'elles n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, conformément au III de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Le GPMD a procédé ainsi pour d'autres plateformes, notamment le projet DLI Sud pour lequel plusieurs dossiers ont été déposés et ont fait l'objet d'un avis de l'Ae<sup>31</sup>. Néanmoins l'Ae a constaté que l'actualisation de l'évaluation environnementale était alors présentée comme si l'opération concernée constituait un nouveau projet, sans faire référence à l'évaluation environnementale initiale. Ceci a, par exemple, conduit l'Ae dans le cas de l'opération « Entrepôt Weerts Logistic Park XXVIII à Loon–Plage », opération du projet DLI Sud, à recommander de compléter le dossier :

- « *en donnant accès aux documents de l'étude d'impact initiale du projet DLI Sud et, lorsque cela est pertinent, de faire référence aux analyses réalisées à cette échelle et de mettre à jour l'analyse présentée à l'échelle du projet DLI Sud* » ;

<sup>31</sup> [Avis délibéré de l'Ae n°2019-99 du 4 décembre 2019](#) sur la plateforme logistique de la Société foncière axe nord (SFAN) et [avis n°2023-29 du 8 juin 2023](#) sur l'entrepôt Weerts Logistic Park XXVIII

- « en présentant l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi définies dans les arrêtés préfectoraux [...] autorisant le projet DLI Sud ».

Un soin particulier devra donc être porté lors de l'actualisation de l'étude d'impact afin de conserver le lien avec l'étude d'impact initiale.

Une pratique adoptée par certains maîtres d'ouvrage est de mettre à jour l'étude d'impact initiale en signalant les textes qui ont été modifiés par une couleur spécifique. Un guide introductif peut également être joint pour présenter le contexte de l'actualisation et les modifications apportées, facilitant ainsi la compréhension du dossier par le lecteur. Certains éléments détaillés spécifiques à l'opération à l'origine de l'actualisation peuvent être joints en annexe. Ces pratiques sont tout à fait pertinentes du point de vue de l'Ae. Elles permettent de maintenir la traçabilité des informations, la vision d'ensemble du projet tout en évitant d'empiler les études successives spécifiques à chaque opération.

L'Ae souligne qu'une étude environnementale initiale aussi précise que possible et suffisamment prudente par rapport aux hypothèses permettra de limiter le nombre d'actualisations. Il conviendrait notamment d'anticiper les sujets spécifiques aux activités économiques tels que les consommations d'eau, les rejets de polluants dans l'air et l'eau, les émissions de GES liées à leur construction et leur exploitation. Ceci suppose de faire des hypothèses, majorantes, mais peut éviter d'avoir à actualiser une étude d'impact si une approche suffisamment prudente a été adoptée. Par ailleurs, des mesures d'évitement et de réduction peuvent être traduites dans le cahier des charges prescriptif d'occupation du domaine portuaire de Dunkerque. Si les caractéristiques de l'opération restent dans les limites des hypothèses prises pour l'évaluation environnementale et qu'il n'y a pas d'incidences supplémentaires, il n'est pas nécessaire d'actualiser.

L'Ae relève que cette approche a parfois été adoptée pour des dossiers précédents du GPMD. Dans le cas du projet ZGI2, les besoins annuels en eau ont été estimés, de façon approximative au stade amont, à 50 000 m<sup>3</sup> pour l'eau potable et 1 Mm<sup>3</sup> pour l'eau industrielle grâce à l'expérience acquise sur des plateformes similaires. L'Ae salue l'effort ainsi réalisé par le GPMD et encourage cette pratique.

S'agissant de la compensation des atteintes aux habitats naturels, à la faune et à la flore, le dossier indique « [qu']une méthode de dimensionnement de compensation écologique est en cours d'élaboration ». Même s'il semble difficile d'apporter des garanties suffisantes concernant les compensations écologiques du projet d'ensemble dès la première version de l'étude d'impact, toutes les informations disponibles devront être portées à la connaissance du public. Le maître d'ouvrage peut s'appuyer sur l'approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique<sup>32</sup> qui rappelle les principes des mesures compensatoires : proportionnalité, absence de perte nette de biodiversité, équivalence écologique, proximité fonctionnelle, pérennité...

---

<sup>32</sup> [L'Approche standardisée du dimensionnement de la compensation écologique](#), MTECT – Commissariat général au développement durable, mai 2021

## 2.3 Incidences cumulées

### Question 3

*La liste des projets à étudier dans le cadre des incidences cumulées présentée au chapitre 6.8 nous semble exhaustive à ce jour. Quel est votre avis ?*

#### Réponse de l'Ae

##### 2.3.1 Les projets à prendre en compte pour l'analyse des effets cumulés

Les projets que le maître d'ouvrage prévoit d'examiner dans le cadre de l'analyse des effets cumulés sont ceux ayant fait l'objet d'un avis de la MRAe (12 dossiers) ou de l'Ae (15 dossiers) entre début 2019 et novembre 2023.

Cette liste est exhaustive pour les avis récents mais le choix de la période 2019–2023 n'est pas justifié. De nombreux projets ont été réalisés dans la circonscription du port avant cette date<sup>33</sup>. L'Ae relève d'ailleurs que certains avis cités correspondent à des opérations au sein de projets plus larges et qu'il s'agissait donc d'actualisations d'évaluations environnementales. C'est le cas par exemple pour deux opérations au sein de la zone DLI Sud (l'entrepôt Weerts Logistic Park XXVIII et la plateforme logistique de la Société foncière axe nord (SFAN) déjà cité).

Considérer uniquement les opérations ou les projets ayant fait l'objet d'un avis au cours des quatre dernières années, alors que de nombreux projets ont été développés dans la zone, ne permet pas de rendre compte de façon complète du cumul des incidences, par exemple de celles liées au trafic routier (bruit, pollution de l'air) pour des habitants situés à Mardyck ou à Loon-Plage<sup>34</sup>.

La question de la période à retenir est complexe et se pose aussi par exemple dans le cas d'une agglomération où une succession de projets est développée au fil des décennies. Le cas d'une circonscription portuaire est néanmoins particulier dans la mesure où les projets sont réalisés dans un cadre cohérent assuré par le GPMD. Ils sont aussi souvent de taille importante avec des incidences notables et font donc l'objet d'une évaluation environnementale. Il est essentiel que la liste des projets retenus pour l'analyse des effets cumulés soit justifiée et ne conduise pas à sous-estimer les incidences cumulées.

Par ailleurs, même si ce n'est pas obligatoire, il serait pertinent de prendre en compte les projets susceptibles d'être développés même s'il ne s'agit pas de projets existants ou approuvés<sup>35</sup>. L'Ae avait ainsi formulé le constat suivant dans son avis sur le projet ZGI2 : « *le projet CAP2020 n'est*

<sup>33</sup> Dans le cas de l'Ae, sept avis ont été rendus entre 2012 et 2018 au sujet des projets suivants : Plateforme DLI Sud du Grand Port Maritime de Dunkerque ([avis n°2012-38](#)), Aménagement de la zone « Grandes industries » au port ouest de Dunkerque (Nord) – GPMD ([avis n°2012-39](#)), Installation de transit de sables inertes sur le port Ouest du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) ([avis n°2014-77](#)), Travaux d'élargissement du chenal d'accès et du cercle d'évitage du Bassin Atlantique du Port Ouest de Dunkerque ([avis n°2015-15](#)), Extension du quai de Flandre – GPMD sur les communes de Loon-Plage et Gravelines ([avis n°2015-84](#)), Extension du quai de Flandre (GPM de Dunkerque), à Loon-Plage ([avis n°2017-21](#)), Projet de réalisation de l'appointement Nord du quai à pondéreux Ouest sur la commune de Loon-Plage (GPMD) ([avis n°2017-90](#)).

<sup>34</sup> Les premières habitations de Loon-Plage se trouvent à environ 450 m de la ZIA.

<sup>35</sup> Les projets existants ou approuvés sont ceux devant être obligatoirement pris en compte en application du e) du 5° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Il s'agit selon ce même article des projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés (projets existants) ou ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés (projets approuvés).

mentionné dans [le dossier « ZGI2 »] que comme « autre projet connu » dans l'analyse des incidences cumulées, purement qualitative ; le projet ZGI2 n'est pas mentionné dans le dossier du projet CAP2020 ». Elle avait alors recommandé « de présenter, dans chacun des volets thématiques, [...] le cumul des effets avec le projet CAP2020 ». Il conviendrait d'adopter une approche ouverte et de ne pas écarter les projets n'ayant pas encore fait l'objet d'une autorisation lorsque ces projets sont concomitants. Cette démarche permettrait de tirer parti de la capacité des grands ports à avoir une vision stratégique de leur circonscription et à analyser les incidences des projets le plus en amont possibles selon les informations disponibles.

### 2.3.2 Le niveau d'approfondissement de l'analyse des effets cumulés

Au-delà de la question de la liste des projets à prendre en compte, l'analyse des effets cumulés doit être suffisamment approfondie. Cette analyse est souvent qualitative et succincte, ce qui peut se révéler insuffisant.

#### Articulation entre la ZIA et les projets stratégiques du GPMD

Trois possibilités permettent d'évaluer les effets cumulés de la ZIA avec les autres projets de la circonscription portuaire, les deux premières tirant avantage de la présence d'un plan-programme sur le territoire concerné disposant d'une vision d'ensemble et permettant une analyse des effets cumulés des projets à l'échelle du port :

- la mise à jour des volets 4 et 5<sup>36</sup> du projet stratégique 2020–2024, afin d'inclure l'ensemble des évolutions du « master plan » du GPMD, dont CAP2020, ZGI2 et ZIA. C'est la solution préconisée par l'Ae en mai 2023 dans son avis sur le projet CAP2020 et prévue par le GPMD ;
- le plan stratégique 2025–2029, qui intégrera les aménagements non prévus par le plan stratégique 2020–2024 ;
- le présent dossier de la ZIA ; à défaut de pouvoir bénéficier des résultats de l'évaluation environnementale de l'un des deux plans stratégiques, le maître d'ouvrage devrait alors s'assurer de la prise en compte de l'ensemble des effets cumulés au sein de l'évaluation environnementale du projet.

Selon le dossier, dans l'attente de l'évaluation environnementale du projet stratégique 2025–2029, prévue au mieux à l'été 2024, le GPMD prévoit d'annexer une mise à jour de l'évaluation environnementale des volets 4 et 5 du projet stratégique 2020–2024 en même temps que la demande d'autorisation environnementale de la ZIA. Le dossier fourni ne permet néanmoins pas de comprendre comment le GPMD a prévu d'articuler les calendriers de mise à jour de l'évaluation environnementale du projet stratégique 2020–2024 et la production de celle de la ZIA. Il a été indiqué aux rapporteurs que le GPMD ne prévoyait pas de mise à jour du projet stratégique 2020–

---

<sup>36</sup> L'article R. 5312–63 du code des transports définit les volets 4 et 5 comme suit :

« 4° De la politique d'aménagement et de développement durable du port, identifiant la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature dont il prévoit les modalités de gestion. Cette section du projet stratégique comporte les documents graphiques mentionnés à l'article L. 5312–13. Elle traite également des relations du port avec les collectivités sur le territoire desquelles il s'étend, ainsi qu'avec les résidents des communes situées dans sa circonscription et des communes limitrophes ;

5° Des dessertes du port et de la politique du grand port maritime en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial. »

2024, même si le code des transports le permet<sup>37</sup>, mais uniquement de son évaluation environnementale, pour intégrer les effets de CAP2020 et ZGI2 mais pas ceux de la ZIA. Or, dans ce cas, la mise à jour de l'évaluation environnementale doit s'appuyer sur la mise à jour de l'objet qu'elle concerne. Par ailleurs, l'évaluation environnementale modifiée devra faire l'objet d'un avis de la MRAe. Les délais nécessaires pour la mise à jour du projet stratégique et de son évaluation environnementale, incluant un avis de la MRAe et la participation du public, ne semblent pas compatibles avec le dépôt envisagé de la première demande d'autorisation environnementale en juin 2024.

La mise à jour de l'évaluation environnementale du projet stratégique 2020–2024 sans mise à jour du projet stratégique lui-même ne répond pas à l'objectif poursuivi. Le calendrier de préparation du projet stratégique 2025–2029 ne permet pas d'en tirer parti pour la ZIA.

Compte tenu du temps déjà écoulé depuis l'avis de l'Ae de mai 2023 sur CAP2020, une solution compatible avec les objectifs de calendrier du GPMO pour ZIA semble être de traiter les effets cumulés dans le cadre du projet ZIA.

### Mobilités

En l'absence de résultats pertinents issus des évaluations environnementales des projets stratégiques, l'Ae s'interroge sur la capacité du GPMO à apporter des réponses suffisamment détaillées, dès l'étude d'impact du projet ZIA, pour l'analyse des effets cumulés en particulier pour les trafics et les nuisances associées.

Le dossier mentionne un diagnostic approfondi des flux routiers en 2022, ainsi que l'engagement d'une étude de modélisation avec deux scénarios (« scénario 0 » et « scénario CUD »). Le scénario CUD envisage un changement radical dans l'organisation des transports puisqu'il est considéré que 100 % des salariés des nouvelles entreprises résidant au sein de la CUD auraient recours aux transports collectifs (TC) ou à des modes actifs et que ce taux sera de 50 % pour les entreprises existantes alors que le taux d'usage du véhicule personnel au sein de la ZIP est actuellement, selon le dossier, de 85 %. Ce résultat serait atteint grâce à « *une desserte TC « de pointe » (site propre bus, haute fréquence et plage horaire étendue) en cours de définition par la CUD* » qui intégrerait notamment le principe de « *trois lignes de bus spécifiques à chaque zone d'activités sur la ZIP [...] mises en place depuis les points nœuds [et] se rejoignant dans la partie centrale du port au niveau d'une gare routière* ». L'objectif est ambitieux et louable mais ne semble pas réaliste avant la mise en œuvre du projet ZIA. La question des flux de marchandises, pourtant majeure, n'est pas évoquée.

Il est indiqué que les deux scénarios ont été modélisés à l'horizon 2027 et 2040, sans que les résultats correspondants ne soient présentés. L'horizon 2040 est trop limité. Il faudrait prévoir une étude allant jusque 20 ans après la mise en service du projet, qui selon le calendrier présenté pourrait se situer vers 2027–2028 pour les dernières phases. Au-delà du projet ZIA, il faudrait aussi anticiper les besoins d'études des futurs projets et en particulier prendre en compte un horizon de temps de 20 ans après la mise en service des derniers projets qui seront inscrits dans le projet stratégique 2025–2029.

---

<sup>37</sup> L'article R. 5312–64 du code des transports dispose que : « (...) À l'exception des 4° et 5° de l'article R. 5312–63, [le projet stratégique] est révisé dans les cinq ans suivant son adoption ou sa précédente révision. Les sections correspondant aux 4° et 5° de l'article R. 5312–63 sont révisées lorsque le positionnement stratégique ou politique de l'établissement le nécessite. La révision du projet stratégique est opérée selon les mêmes modalités que son élaboration. ».

Les délais annoncés pour les prochaines phases (printemps-été 2025 pour la 2<sup>e</sup> phase et 2025-2026 pour les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> phases) sont proches et les réflexions engagées avec les autres acteurs n'auront peut-être pas encore abouti à ce stade. Compte tenu de l'absence de vision définie sur la gestion des trafics routiers et des transports en général et d'engagement à ce stade sur des solutions permettant de réduire le trafic routier, il convient d'adopter une approche prudente en envisageant des hypothèses majorantes, et de définir des mesures de réduction, d'évitement et de compensation dimensionnées en conséquence afin de garantir l'absence d'incidences négatives notables notamment pour les populations.

Les hypothèses pourront être revues ultérieurement lors des actualisations à venir et les mesures pourront être ajustées si les incidences s'avèrent moins importantes que prévues, par exemple lorsque la nouvelle offre de développement des transports en commun aura été définie.

### Émissions de gaz à effet de serre – pollution de l'air

En l'absence d'analyse des émissions de GES et de la pollution de l'air au niveau du projet stratégique, l'analyse des effets cumulés devra être complète dans l'étude d'impact du projet et être mise à jour au fur et à mesure de l'aménagement de la plateforme et de l'accueil des activités industrielles et logistiques<sup>38</sup>.

### Remblais et matériaux

Après décapage d'environ 30 cm de terre végétale, le volume de remblai nécessaire pour les plateformes, voies routières et ferrées est estimé à 7,38 Mm<sup>3</sup>, venant en partie de la station de transit située sur DLI qui accueille en particulier les matériaux issus des dragages d'entretien. Au regard de l'ensemble des chantiers en cours sur le GPMD, voire dans les environs proches, un bilan global des volumes de terres végétales décapés et de leur devenir ainsi que des volumes de remblais mobilisés et de leur origine est nécessaire. Il en est de même pour les autres matériaux mobilisés, dont il sera nécessaire de s'assurer que les besoins sont compatibles avec, par exemple, les schémas régionaux des carrières. Les risques de pollution des sols par des matériaux recyclés ainsi que le contenu en gaz à effet de serre de l'ensemble des matériaux mobilisés feront l'objet d'une attention particulière.

### Gestion de l'eau et inondations

Le dossier présente deux informations qui pourraient être contradictoires. Il indique que les eaux souterraines sont peu vulnérables aux pollutions car elles sont bien alimentées en eau et bénéficient d'une couche imperméable de sol. Ces conclusions sont confortées par l'étude du Bureau de recherche géologique et minière (BRGM)<sup>39</sup>. Pour autant, cette étude constate aussi la faible disponibilité des données sur le secteur. Dans une autre partie le dossier, il est indiqué que le projet prévoit d'infiltrer tout ou partie des eaux pluviales<sup>40</sup>.

---

<sup>38</sup> Guide méthodologique de [prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact](#), MTECT/CGDD, février 2022

<sup>39</sup> Évaluation de la représentativité des réseaux de surveillance DCE de la qualité des eaux souterraines du bassin Artois-Picardie – juin 2027 – page 382 et suivante : « AG014, sables du Landénien des Flandres »

<sup>40</sup> Il a été indiqué aux rapporteurs que les infiltrations étaient prévues dans une nappe superficielle tandis que la nappe profonde était protégée par une couche imperméable.

Le dossier précise que « *le projet de création de la plateforme ZIA est inclus en totalité dans la circonscription portuaire du GPMD, constituée principalement de terres agricoles de grandes cultures* ». Or ces cultures, ainsi que l'ensemble des espaces naturels, ont une incidence sur le cycle de l'eau, en stockant une partie de l'eau dans les organes vivants, les sols, les milieux humides et en favorisant l'évapotranspiration, ce qui réduit d'autant l'eau libre à gérer.

L'article 1 du règlement du [schéma d'aménagement et de gestion de l'eau \(Sage\) du Delta de l'Aa \(2010\)](#) dispose que « *les installations, ouvrages, travaux ou activités (IOTA) soumis à la rubrique 3.3.1.0. de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement (ou à toute modification réglementaire de cette rubrique), ne peuvent entraîner l'assèchement, la mise en eau, l'imperméabilisation ou le remblai de zone humide ou de marais (dans l'attente de la délimitation des zones humides arrêtée par le Préfet), présentant un rôle de zone tampon des crues avant transfert vers l'aval dans le périmètre du S.A.G.E. et apportant une contribution positive à la gestion des waterings et à l'évacuation des crues, sauf si ces IOTA constituent des projets d'intérêts généraux au sens de l'article R. 121-3 du code de l'urbanisme* ».

Dans son avis sur le projet stratégique, la MRAe recommandait que soient étudiés les effets du projet sur le risque d'inondation. Les effets cumulés doivent donc être appréciés dès le dossier de la ZIA afin de donner suite à cette recommandation en tenant compte de la multiplication des projets conduisant à la fois à réduire les capacités de stockage d'eau et à en modifier les écoulements<sup>41</sup>.

Concernant la consommation en eau potable et en eau industrielle, la MRAe a constaté qu'il n'y avait pas d'évaluation des impacts « *en termes de consommation quantitative (pages 278 et suivantes), ni projet par projet, ni en termes d'effets cumulés* ». L'évaluation environnementale de la ZIA devra donc consolider les éléments disponibles en tenant compte des besoins de l'ensemble des projets connus afin de s'assurer de la disponibilité en eau ou d'envisager les mesures d'évitement et de réduction adéquates.

L'Ae indique également que les autres dispositions du règlement du Sage (eau potable, zones humides, qualité de l'eau) sont susceptibles d'être opposables au projet. Outre l'examen de la conformité du projet d'ensemble au règlement du Sage, le dossier devra examiner les incidences cumulées des projets au regard de ses orientations stratégiques, telles que « *la diminution de la vulnérabilité aux inondations du territoire des waterings et de la vallée de la Hem* » ou « *la reconquête des habitats naturels (protection, gestion, entretien)* ».

#### Perte des services écosystémiques

Selon le dossier et la définition actuelle du projet, 290 ha seront artificialisés ; « *Le GPMD se conformera aux différents textes d'application (décrets...) relatifs à l'artificialisation des sols* ». Dans son avis sur le projet stratégique, la MRAe recommandait « *d'étudier les services écosystémiques rendus par les terres agricoles et les espaces naturels et les impacts du projet stratégique et de prendre les mesures nécessaires d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation* ».

---

<sup>41</sup> Le secteur d'étude est concerné par le [plan de gestion des risques d'inondation \(PGRI\) 2022-2027 Artois-Picardie](#) approuvé le 18 mars 2022 (le dossier fait référence au PGRI précédent approuvé en 2015) et le [programme d'actions de prévention des inondation \(PAPI\) du Delta de l'Aa](#) labellisé le 14 décembre 2016. Selon le site [Géorisques](#), la commune de Loon-Plage a été classée quatre fois au titre des catastrophes naturelles (1995 (2), 1996, 1999)

Ainsi, comme l'Ae le mentionne précédemment, au-delà de la seule définition de l'artificialisation traduite par les catégories listées par la nomenclature annexée à l'article [R. 101-1](#) du code de l'urbanisme, l'évaluation environnementale s'attachera à identifier la perte cumulée des services écosystémiques rendus par les waterings, les espaces naturels et l'agriculture<sup>42</sup>, y compris sur l'évolution du biseau salé, sur un site dont l'équilibre est déjà fragile. Elle en tirera les conséquences en matière de compensations nécessaires.

## 2.4 Procédures réglementaires

### Question 4

*Les administrations et l'Autorité environnementale identifient-elles d'autres procédures que celles citées dans le document (chapitre 5)*

#### Réponse de l'Ae

Cette question n'entre pas dans le champ défini par l'article L. 122-4 du code de l'environnement pour le cadrage préalable des évaluations environnementales et semble s'adresser à titre principal à l'autorité décisionnaire.

L'Ae note toutefois que certains critères présentés pour identifier les procédures sont dimensionnés au regard de la seule phase 1 du projet et non au regard du projet d'ensemble ; ainsi est-il indiqué « *le projet a une emprise globale de 56,1 ha* ».

Il est également indiqué que le projet n'est pas concerné par les rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Il le sera néanmoins compte-tenu des installations envisagées qui sont des opérations faisant partie de la ZIA. Bien que celles-ci ne soient pas précisément connues à ce stade, il est nécessaire de fournir les informations déjà disponibles, par exemple la durée de vie prévue des installations industrielles et logistiques ou le fait que ces ICPE pourraient être classées Seveso, seuil bas ou seuil haut.

Les installations qui seront développées sur la ZIA pourront par ailleurs nécessiter des autorisations spécifiques, par exemple des permis de construire. Il conviendra pour l'ensemble de ces autorisations que le maître d'ouvrage s'interroge sur la nécessité d'actualiser l'étude d'impact avec la possibilité, en cas de doute, d'interroger l'Ae sur la nécessité d'actualiser.

Le projet se trouve intégralement en zone UIP. Comme le montre la figure 7, la zone susceptible d'être affectée par le projet est actuellement cultivée. Par ailleurs des mesures compensatoires « hors circonscription portuaires » pourraient concerner des espaces agricoles. Une étude préalable

---

<sup>42</sup> [Transformations de l'agriculture et des consommations alimentaires](#), INSEE et MASA/Service de la statistique et de la prospective Édition 2024, page 58 et suivantes « L'agriculture face aux enjeux environnementaux »



agricole pourrait donc être nécessaire<sup>43</sup>. Le cas échant, elle devra intégrer les terres qui seraient affectées au titre des mesures compensatoires.

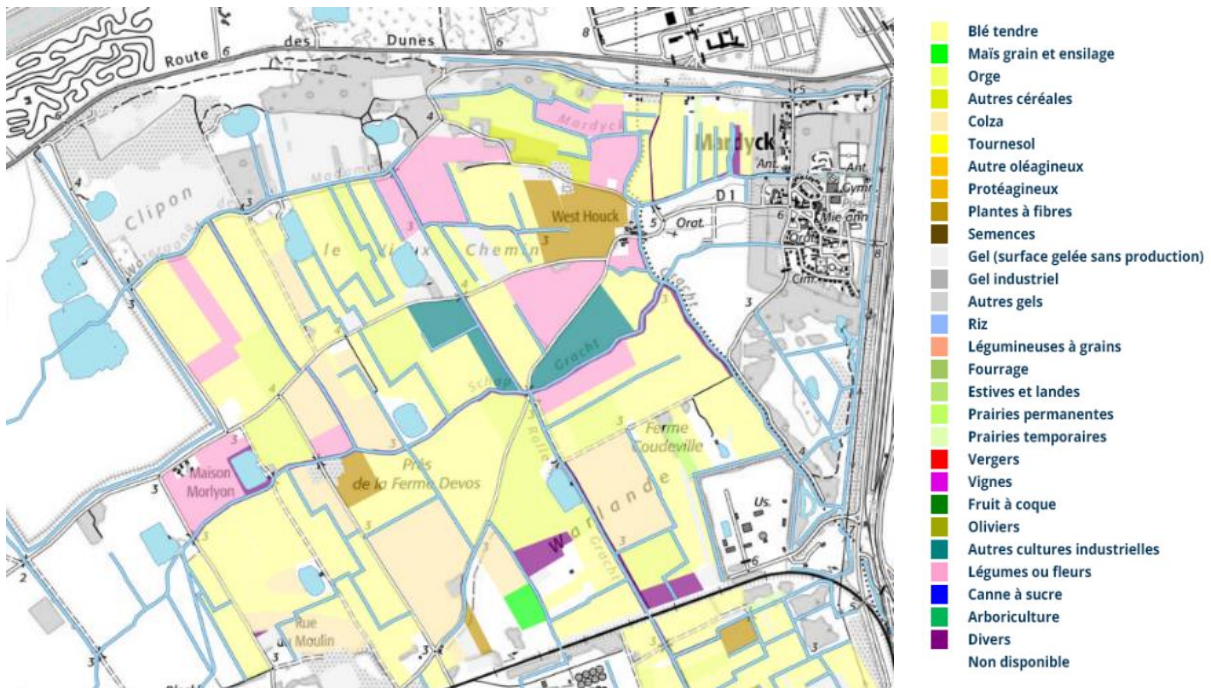


Figure 7 : occupation du sol de la zone susceptible d'être affectée par le projet (source : Géoportail, carte du réseau hydrographique (en bleu), registre parcellaire graphique 2022)

<sup>43</sup> L'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime dispose que « les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole, ainsi que les projets d'installations agrivoltaïques au sens de l'article L. 314-36 du code de l'énergie, font l'objet d'une étude préalable ». L'article D. 112-1-18 en précise les modalités d'application retenant « les projets (...) soumis, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, à une étude d'impact de façon systématique (...) et répondant aux conditions suivantes : leur emprise est située en tout ou partie (...) sur une zone à urbaniser délimitée par un document d'urbanisme opposable qui est ou a été affectée à une activité agricole au sens de l'article L. 311-1 dans les trois années précédant la date de dépôt du dossier de demande d'autorisation, (...), la surface prélevée de manière définitive sur les zones mentionnées à l'alinéa précédent est supérieure ou égale à un seuil fixé par défaut à cinq hectares (...) ».