



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Hauts-de-France

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Hauts-de-France
sur l'élaboration du projet stratégique
du Grand Port Maritime de Dunkerque (59)**

n°MRAe 2021-5393

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Hauts de France a été saisie pour avis le 21 avril 2021 sur l'élaboration du projet stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque dans le département du Nord.

* *

La MRAe Hauts-de-France a été saisie pour avis par le Président du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque, le dossier ayant été reçu complet le 21 avril 2021. Cette saisine étant conforme aux articles R. 122-17,I, 31° et R122-21 du code de l'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

En application de l'article R122-21 du même code, ont été consultés par courriels du 25 avril 2021 :

- le préfet du département du Nord ;*
- l'agence régionale de santé de la région Hauts-de-France ;*
- l'autorité de sûreté nucléaire, division des Hauts-de-France.*

Par délégation que lui a donnée la MRAe lors de sa séance du 13 juillet 2021, M. Philippe Gratadour, après consultation des membres, a rendu l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que, pour tous les plans et documents 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 ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan ou du document, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document.

Synthèse de l'avis

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) est un établissement public institué par l'État, en application de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Conformément à l'article R.5312-63 du code des transports, il a élaboré son troisième projet stratégique 2020-2024, dans le prolongement des projets antérieurs qui couvraient les périodes 2009-2013 et 2014-2018.

L'article R.5312-63 du code des transports prévoit que le projet stratégique traite notamment :

- volet 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 » ;
- volet 5° - « des dessertes du port et de la politique du GPM en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial ».

Les volets 4° et 5° du projet stratégique entrent dans les catégories de plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement, énumérés à l'article L.122-4 du code de l'environnement, soumis à évaluation environnementale et à avis de l'autorité environnementale.

Le projet stratégique s'inscrit dans la stratégie nationale portuaire approuvée en 2020 qui vise à l'horizon 2050 à porter à 80 % la part du fret à destination ou en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français, doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires dans le cadre d'un plan de transition écologique et à l'horizon 2030 accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les pré et post-acheminements portuaires.

Le GPMD est le troisième port de France avec un tonnage global qui s'établit autour de 52,7 millions de tonnes en 2019, loin derrière ses principaux concurrents du "Range nord-ouest" (Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Brême, Hambourg). C'est essentiellement un port industriel où les trafics de vrac solides et de marchandises diverses sont prépondérants.

La circonscription portuaire du GPMD couvre 45 000 hectares, dont 7 000 hectares terrestres et 38 000 hectares en espaces maritimes et est située au cœur du territoire de la Communauté Urbaine de Dunkerque. La circonscription portuaire abrite trois ports :

- le port Est, port le plus ancien, constitué de plusieurs bassins et chenaux où se concentre l'essentiel des activités industrielles ;
- le port Central comporte les terminaux de céréales, d'acier, de vrac polyvalent et de produits pétroliers, ainsi que les quais de déchargement des matières premières pour l'industrie sidérurgique locale ;
- le port Ouest, port à marée, destiné au fret par conteneurs sur des navires à fort tirant-d'eau (20 m) et de plusieurs centaines de mètres de long.

Elle abrite également la centrale nucléaire de Gravelines, la seconde en Europe en termes de production, implantée sur environ 150 hectares en partie sur un polder.

Les enjeux du territoire sont multiples, risques naturels (inondations terrestres, submersion marine), risques technologiques, patrimoine naturel et richesse écologique, patrimoine paysager et architectural, ressource en eau potable et industrielle, artificialisation des sols, pollution atmosphérique et gaz à effet de serre, etc.

Le port doit s'inscrire dans ce territoire habité par plus de 250 000 personnes, prendre en compte ses spécificités et ses enjeux, à court, moyen et long terme tant du point de vue économique, social, qu'environnemental. Or il ressort de l'analyse du projet stratégique et de son évaluation environnementale que la prise en compte de ce dernier domaine est très perfectible, la démarche adoptée n'est pas satisfaisante sur plusieurs points.

L'autorité environnementale constate qu'alors que le projet stratégique est le seul document de planification de l'espace de la circonscription portuaire, le « Master plan » ne décrit pas de manière suffisamment complète et lisible l'état et la destination de l'ensemble des espaces portuaires et que des éléments essentiels et structurants (le Plan d'aménagement et de développement durable (PA2D) et le Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN)) ne sont pas joints au dossier alors qu'ils constituent des éléments essentiels du volet environnemental du projet stratégique.

Globalement, l'évaluation environnementale gagnerait à pouvoir être appréhendée sans se référer à d'autres études ou documents.

L'articulation avec les autres plans et programmes, notamment concernant les risques naturels et technologiques nécessite d'être complétée.

La justification des choix effectués est insuffisante. Elle devrait notamment être complétée par l'étude de variantes du « Master plan » permettant de s'assurer que le projet stratégique retenu est celui qui présente le moindre impact environnemental, notamment en minimisant l'artificialisation d'espace et prend le mieux en compte les risques naturels et technologiques.

Le projet stratégique devrait conduire à artificialiser des surfaces très importantes, 565,18 hectares pour les opérations d'investissement projetées, sans qu'il ait été démontré que tout a été mis en œuvre pour minimiser cette artificialisation.

Le diagnostic paysager mérite d'être complété et il conviendrait de réaliser une charte ou un cahier des charges paysager d'aménagement à destination des opérations menées par le GPMD et par les industriels occupants et futurs.

Au regard de la sensibilité du territoire dans lequel s'inscrit la circonscription portuaire, la présentation des enjeux et des impacts sur la biodiversité terrestre et marine nécessite d'être reprise. L'analyse des questions de transport, de pollution de l'air, de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre reste globalement trop générale et qualitative, ce qui ne permet pas d'évaluer les effets du projet stratégique.

Les recommandations émises par l'autorité environnementale pour améliorer la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet, sont précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

I. Le projet de projet stratégique du Grand Port Maritime de Dunkerque

I.1 Contexte réglementaire

Le Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) est un établissement public institué par l'État, en application de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. L'article L.5312-13 du code des transports prévoit que « le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre ». Le contenu de ce projet stratégique est fixé par l'article R.5312-63 du code des transports.

Sur ces bases, le GPMD a élaboré son troisième projet stratégique, 2020-2024, dans le prolongement des projets antérieurs qui couvraient les périodes 2009-2013 et 2014-2018. Ce document a été transmis, pour avis, à la MRAe le 27 avril 2021, en application des dispositions de l'article R.122-17 du code de l'environnement.

L'article R.5312-63 du code des transports prévoit que le projet stratégique traite notamment :

- volet 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 » ;
- volet 5° - « des dessertes du port et de la politique du GPM en faveur de l'intermodalité, notamment de la stratégie du port pour le transport ferroviaire et le transport fluvial ».

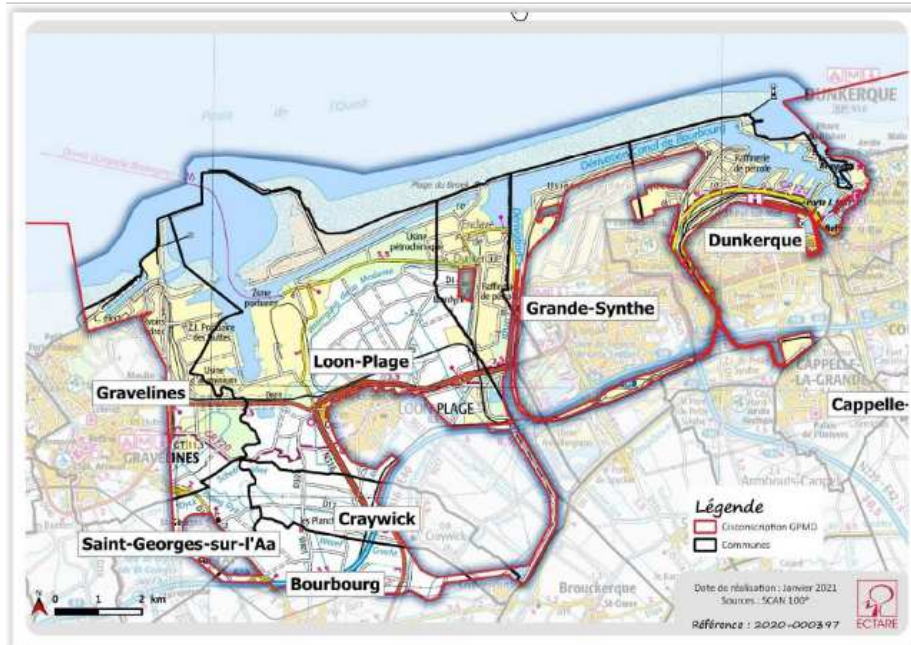
Les volets 4° et 5° du projet stratégique entrent dans les catégories de plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement, énumérés à l'article L.122-4 du code de l'environnement, soumis à évaluation environnementale et à avis de l'autorité environnementale.

I.2 Présentation du GPMD et de son projet stratégique

Note préalable : les données chiffrées ci-dessous sont issues du résumé non technique de l'évaluation environnementale, sauf mention contraire.

La circonscription du GPMD couvre 45 000 hectares, dont 7 000 hectares terrestres et 38 000 hectares en espaces maritimes. 3 000 hectares seraient encore inoccupés par des activités (projet stratégique, page 16).

Carte de la circonscription portuaire du GPMD (source : dossier)



La circonscription portuaire abrite trois ports :

- le port Est, port le plus ancien, constitué de plusieurs bassins et chenaux où se concentre l'essentiel des activités industrielles implantées sur le territoire de la circonscription ainsi que de nombreux terminaux dédiés au transport de vrac. Il ne dispose que de peu de réserves foncières et son accès est limité aux navires dont le tirant d'eau est inférieur à 14,20 m ;
- le port Central comporte les terminaux de céréales, d'acier, vrac polyvalent et produits pétroliers, ainsi que les quais de déchargement des matières premières pour l'industrie sidérurgique locale ;
- le port Ouest, port à marée, au développement plus récent (années 1970), constitué seulement de deux bassins, dédiés aux transports rouliers, au transport des conteneurs et aux ferries, accessible aux navires dont le tirant d'eau est inférieur à 20,50 m.

Les trois ports sont reliés entre eux par le canal des Dunes.

Elle abrite également, la zone industrialo-portuaire (ZIP) et la centrale nucléaire de Gravelines, la seconde en Europe en termes de production (32,6 TW/h en 2020 pour 6 réacteurs en service), mise en service au début des années 1980 et couvrant 150 hectares en partie sur un polder.

Plan du GPMD (source : dossier)



En termes de trafic, le GPMD est le troisième port de France avec un tonnage global qui s'établit autour de 52,7 millions de tonnes en 2019, loin derrière ses principaux concurrents du "Range nord-ouest" (Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Brême, Hambourg). C'est essentiellement un port industriel où les trafics de vracs solides et de marchandises diverses sont prépondérants. 38 % du trafic marchandises concerne les produits divers (conteneurs notamment), 35 % le vrac de minerais (fer, charbon, etc), 18 % le vrac liquide et 5 % divers vracs solides. Depuis 2016, il dispose d'un terminal méthanier qui accueille les navires contenant du gaz naturel liquéfié, interconnecté au réseau de gaz local. Il est également un port de transport de voyageurs trans manche important (2,33 millions de passagers en 2019).

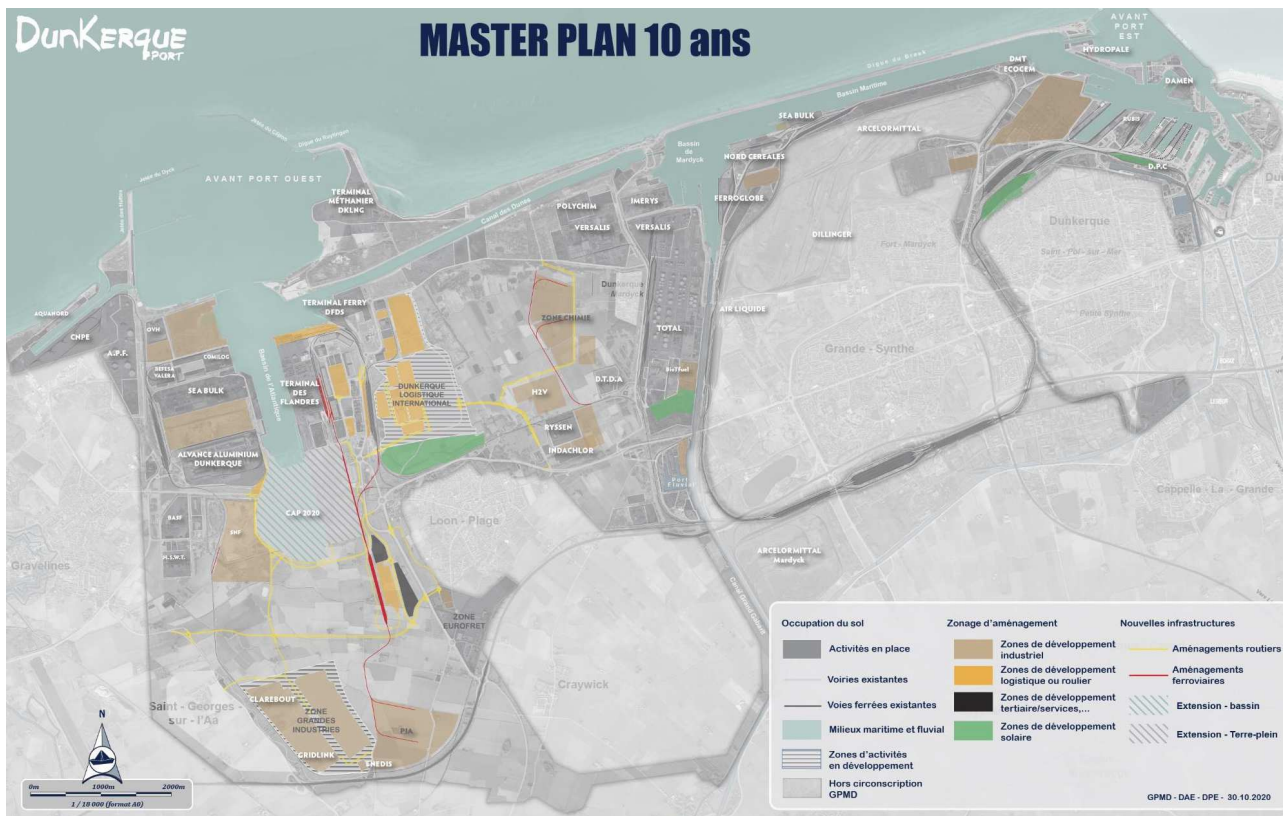
Le GPMD dispose d'un important réseau interne de transports (voire cartes pages 42 et 43 de l'évaluation environnementale) permettant le recours à des modes de transport massifiés (par voies ferrées et fluviales) et raccordé aux différents réseaux d'infrastructures du nord de la France et de l'Europe : cinq points d'entrée sur le réseau ferré national, canal de Dunkerque permettant le passage de convois de 3000 tonnes jusqu'à Lille et Valenciennes, puis de 1350 tonnes au-delà, vers l'Europe du Nord, autoroutes A16 et A25.

Le projet stratégique est constitué de 5 volets, dont seuls les volets 4 et 5 sont soumis à évaluation environnementale. Ces volets sont :

- volet 1 : positionnement stratégique et politique de développement, il s'articule en 4 grandes ambitions déclinées en 17 objectifs (résumé non technique de l'évaluation environnementale, page 13) :

| Ambitions | Objectifs |
|--------------------------|--|
| Port d'excellence | Assurer la diversification des trafics et continuer la transformation économique du port |
| | Offrir des infrastructures de qualité |
| | Optimiser l'espace portuaire |
| | Développer les services |
| Port citoyen | Garantir le bon approvisionnement des différents acteurs portuaires |
| | Un port en harmonie avec son territoire |
| | Un territoire attractif |
| Port durable | Mener des opérations de communication à destination des professionnels et du grand public |
| | Évoluer vers un management environnemental et sociétal intégré |
| | Poursuivre la transition énergétique et l'économie circulaire |
| | Réduire les risques naturels, environnementaux, sanitaires et technologiques sur le territoire |
| | Favoriser la multimodalité |
| Port connecté | Concilier biodiversité et aménagements industrialo-portuaires |
| | Faire de la place portuaire un smartport |
| | Développer le transport connecté |
| | Initier les nouveaux modes de gestion des données |
| | Développer une culture de l'innovation |

- volet 2 : aspects économiques et financiers, sur la base d'hypothèse de trafics et des investissements projetés, pour la période 2020-2024, le scénario retenu prévoit une légère baisse de 0,9 % du trafic sur la période en cours 2018-2024, mais une augmentation du chiffre d'affaires de 10,4 % ;
- volet 3 : modalités d'exploitation des outillages, avec la mise en place d'opérateur, de convention et le transfert de personnels manutentionnaires du Port Autonome vers ces opérateurs ;
- volet 4 : politique d'aménagement et de développement durable, comprenant notamment :
 - un Master plan à 10 ans, celui-ci ayant *a priori* vocation à identifier la vocation des différents espaces portuaires, notamment ceux présentant des enjeux de protection de la nature (nota : un « schéma de vocation des espaces portuaires » est aussi mentionné sans qu'il soit indiqué de quoi il s'agit) :



- Les principales opérations d'investissement du projet stratégique 2020-2024 (page 84) ;
- Les principales études inscrites au projet stratégique 2020-2024 (page 86).

Il présente le Plan d'aménagement et de développement durable (PA2D) qui fait suite à la version précédente datant de 2014, sans que ce PA2D ne soit joint au dossier, le Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) « récemment mis à jour » (Schéma de principe page 76) mais qui n'est pas joint au dossier, un plan de la transition énergétique de Dunkerque-Port (page 78), ...

- volet 5 : dessertes et intermodalités, autour de deux leviers déclinés en grandes actions (source résumé non technique de l'évaluation environnementale, page 15) :

- **Densifier la desserte de l'axe Nord par une stratégie de réseau régional :**
 - Insuffler une ambition régionale intégrée aux Hauts-de-France : la Fédération Norlink
 - Participer à l'optimisation de l'exploitation du réseau fluvial avec Voies Navigables de France (VNF)
 - S'impliquer dans la construction d'une stratégie ferroviaire prospective pour le fret avec SNCF Réseau
 - Participer à la mise en place de nouvelles plateformes multimodales, notamment au nord de Paris
 - Poursuivre l'intégration dans les corridors européens / autoroutes ferroviaires
- **Développer une offre multimodale performante :**
 - Des infrastructures performantes
 - Une offre de services adaptée

Le projet stratégique comprend aussi en annexe un bilan de la période 2014-2018, dont un bilan de la politique d'aménagement et de développement durable (page 179 et suivantes) et des fiches de présentation des projets d'aménagement.

Le « Master Plan, qui est *a priori* un des éléments essentiels du volet 4 tel que défini par le Code des transports, ne permet pas dans sa forme actuelle de bien comprendre l'état et la destination de l'ensemble des espaces portuaires. Il serait notamment utile qu'il distingue les activités en place ayant vocation à demeurer à 10 ans, les espaces en reconversion, les espaces en cours d'aménagement, les espaces pour lesquels des aménagements sont envisagés à 10 ans, les espaces naturels, les espaces agricoles, etc.

L'autorité environnementale recommande :

- de reprendre le « Master plan » afin qu'il décrive l'état et la destination de l'ensemble des espaces portuaires ;
- de joindre au dossier le Plan d'aménagement et de développement durable (PA2D) et le Schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN).

L'ensemble de cette circonscription portuaire s'inscrit dans un territoire abritant 253 643 habitants en 2014. Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 7 mai 2019¹, prévoit d'atteindre 256 000 habitants en 2030 et de créer 9 à 10 000 logements sur la même période, dont la majorité sur Dunkerque.

II. Analyse de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet

Compte tenu des enjeux du territoire, l'avis de l'autorité environnementale cible les enjeux relatifs à la consommation foncière, au paysage, aux milieux naturels, à l'eau, aux risques naturels, aux risques technologiques, aux déplacements, à la qualité de l'air et au changement climatique qui sont les enjeux essentiels dans ce dossier.

Les risques sont traités dans le point II-2 « articulation avec les autres plans programmes ».

II.1 Résumé non technique

Le résumé non technique est présenté pages 7 à 91 de l'évaluation environnementale. Il est de bonne qualité.

L'autorité environnementale recommande de présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé pour faciliter la lecture et de l'actualiser après complément de l'évaluation environnementale.

¹ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3356_avis_scot_flandre_dunkerque.pdf

II.2 Articulation du projet stratégique avec les autres plans-programmes et documents cadres

L'articulation du projet stratégique avec les documents de planification et autres plans et programmes est étudiée aux pages 51 et suivantes de l'évaluation environnementale.

Le GPMD s'inscrit dans un territoire, naturel, agricole et habité qu'il convient de prendre en compte en s'y adaptant. Plusieurs plans et programmes sur le territoire ont fait l'objet d'avis de l'Autorité environnementale, il s'agit notamment :

- du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la région Flandre-Dunkerque, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 7 mai 2019² ;
- du projet de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 02 juillet 2019³, qui pointait des éléments relatifs notamment à la consommation foncière des activités portuaires en lien avec le projet de territoire de la CUD et à la biodiversité dont Natura 2000 et la trame verte et bleue. Il est à noter que le PLUi, contrairement au SCoT n'a pas été arrêté et mis en œuvre. De même le projet stratégique du GPMD devra prendre en compte les espaces naturels remarquables du littoral définis par le SCoT.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte ses avis concernant le SCoT et le PLUi, qui intègrent la circonscription portuaire, notamment en termes de planification urbaine, de prise en compte des enjeux et zonages et de consommation foncière.

D'autres plans et programmes s'appliquent au territoire, dont par exemple le document stratégique de façade maritime Manche est – Mer du Nord (DSF) qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 5 mai 2021⁴.

L'articulation du projet avec le document stratégique de façade (DSF) est étudiée à partir de la page 168. Le DSF comprend 16 objectifs socio-économiques et 11 objectifs environnementaux. Seuls 4 objectifs socio-économiques 2 objectifs environnementaux sont cités dans l'évaluation environnementale.

Par exemple, concernant les objectifs stratégiques socio-environnementaux, aucune analyse de l'objectif 1 « fonctionnement des écosystèmes marins et littoraux » et 15 « gestion du littoral et de son artificialisation, prévention des risques naturels » n'est réalisée. Il est pourtant indiqué page 170 que « le [programme stratégique] 2020-2024 poursuit la démarche engagée antérieurement pour la gestion sédimentaire [...] afin de pallier d'une part l'engraissement de l'avant-port et d'autre part l'érosion des petits fonds et d'une partie du trait de côte ». Mais cette démarche n'est pas exposée dans le présent dossier.

Concernant les objectifs stratégiques environnementaux, le descripteur 2 « espèces non indigènes » n'est pas non plus mentionné, en lien notamment avec l'objectif D02-OE03 qui prévoit de « limiter les risques d'introduction et de dissémination d'espèces non indigènes liés aux eaux et sédiments de ballast des navires ». Celui-ci devrait pourtant être particulièrement étudié pour un port à rayonnement international, mais aucune action permettant de limiter les apports d'espèces non indigènes lors des vidanges des ballasts n'est présentée dans le projet.

² http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/3356_avis_scot_flandre_dunkerque.pdf

³ http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_plui_dunkerque.pdf

⁴ http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210505_dsf_manche_est_mer_du_nord_delibere_cle71184e.pdf

La compatibilité du projet avec le descripteur 10 et notamment l'objectif D10-OE02 « Réduire les apports et la présence de déchets en mer, issus des activités, usages et aménagements maritimes », n'est pas non plus analysée. Des mesures de récupération des déchets sont annoncées dans le projet stratégique, mais aucune stratégie globale de limitation et de récupération des déchets n'est présentée.

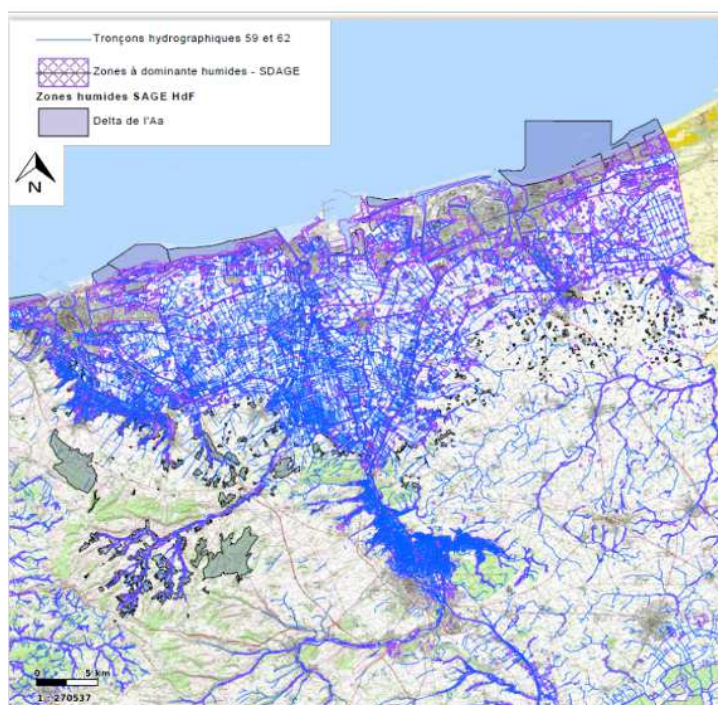
L'analyse réalisée, très partielle et lacunaire, ne permet donc pas d'assurer que le projet est compatible avec le DSF.

L'autorité environnementale recommande de s'assurer de la bonne prise en compte et de la bonne articulation avec l'ensemble des objectifs et mesures du document stratégique de façade Manche est – Mer du Nord.

Concernant le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Artois-Picardie (SDAGE), l'articulation du projet stratégique est étudiée à partir de la page 173. Ainsi que cela est mentionné page 175, la compatibilité avec le SDAGE n'est pas assurée puisque des incidences sur le site Natura 2000 zone spéciale de conservation « Bancs des Flandres » sont attendues.

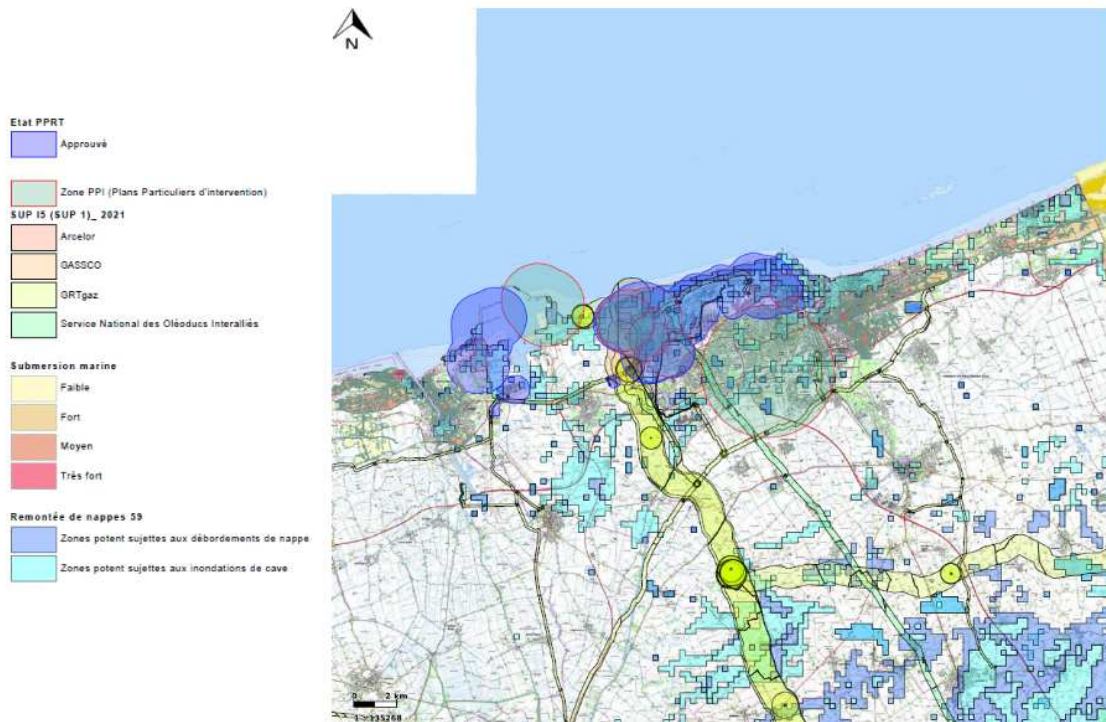
De même le projet stratégique n'intègre pas les évolutions prévisibles en termes de mesures compensatoires en cas de destruction de zones humides du SDAGE ou du schéma d'aménagement et de gestion des eaux du Delta de l'Aa (SAGE).

L'autorité environnementale recommande de s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des objectifs et mesures des SDAGE et SAGE du territoire.



Carte des zones à dominantes humides (Source : DREAL HdF)

Le territoire est concerné par des risques naturels et technologiques.



Carte des risques naturels et technologiques (Source : DREAL HdF)

Concernant le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) et notamment le risque de submersion marine, il apparaît que des études ont été réalisées par les collectivités sur les secteurs est et ouest du port et que des éléments existent sur les écluses. Ces études montrent que ces ouvrages sont submersibles. Aucune étude sur la façade et les autres ouvrages de la circonscription portuaire n'est présentée. Or le projet stratégique en page 40 précise que « l'ensemble des risques a été évalué au cours du précédent projet stratégique [...]. Le projet stratégique 2020-2024 vise donc à mettre en œuvre les solutions inscrites dans les plans d'actions [...] ». ».

Pourtant une étude de 2019 commandée notamment par la CUD, met en évidence que les écluses Trystam et des Dunes, *a minima*, seraient sur-versées par la mer ce qui amènerait à une inondation du polder en cas d'épisode centennal.

Des études complémentaires, des mises à jour et des actions sont attendues sur la prise en compte du risque de submersion marine, tant dans l'intérêt des activités de la circonscription portuaire que de celui des habitants des territoires qui l'entourent.

L'autorité environnementale recommande 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.

De plus les travaux dans le port ont pour effet de rehausser les terrains ce qui n'est pas sans conséquence sur les phénomènes d'inondations à prendre en compte dans le Plan de Prévention des Risques Littoraux de Dunkerque-Bray Dunes en cours de réalisation.

L'autorité environnementale recommande d'étudier les impacts des travaux et du projet stratégique en termes de risques d'inondations sur les territoires alentours.

Dans le domaine des risques, technologiques, la circonscription portuaire est à la fois concernée par des plans de prévention des risques technologiques d'entreprises situées en son sein, mais également de risques extérieurs. Elle est également concernée par le « risque nucléaire », compte tenu de la présence des six réacteurs de la centrale de Gravelines. Cette centrale est à l'origine d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI) jusqu'à 20 km autour de la centrale et de différents zonages notamment à 2 et 5km autour des réacteurs.

Le projet stratégique et son évaluation environnementale concluent que le risque nucléaire est parfaitement pris en compte par les industriels locaux (page 47 du résumé non technique). Or le risque est dit connu, mais non décliné, seul le PPI est mentionné, pas les zones à 2 et 5 km,

Le PPI est mentionné, mais rien n'est détaillé sur la prise en compte des mesures qu'il implique pour la protection des populations (information des entreprises, conduite à tenir, mise à disposition de comprimés d'iode, mise en sécurité des installations en cas d'évacuation, etc.),

Deux parcelles sont décrites comme « à valoriser » page 86 du projet stratégique, or elles sont dans les zones de 2 et 5 km et rien n'est mentionné pour la prise en compte du risque nucléaire,

Durant les travaux à proximité de l'avant-port ouest et du bassin de l'atlantique, il y a un risque de pollution de l'eau avec une augmentation de la turbidité (page 79 du résumé non technique et pages 256 et 257 de l'évaluation environnementale). Or l'eau de refroidissement de la centrale provient de l'avant-port ouest. Il peut donc y avoir un impact sur la source froide de la centrale et ce point n'est pas abordé. D'autres impacts sont possibles en termes de sécurité pendant les travaux.

L'autorité environnementale recommande expressément de prendre en compte le risque nucléaire dont les dispositions liées aux zonages du plan particulier d'intervention et à 2 et 5 km autour de la centrale de Gravelines partie intégrante de la circonscription portuaire.

Enfin, il est à noter, que le Dossier Départemental des Risques Majeurs du Nord⁵, certes ancien (2009), comprend une partie spécifique sur le risque lié au transport de matières dangereuses avec une sous partie concernant le GPMD (pages 125 et suivantes). Ce risque n'est pas traité dans le projet stratégique.

L'autorité environnementale recommande de traiter et prendre en compte la question du risque lié au transport de matières dangereuses.

Concernant la biodiversité à travers la prise en compte des Orientations Nationales pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques (ONTVB) et la stratégie nationale pour la biodiversité, une partie de l'évaluation environnementale traite de cette problématique aux pages 86 et suivantes. Il est indiqué qu'elle est prise en compte via le schéma directeur du patrimoine naturel du GPMD (SDPN). Or ce schéma n'est pas fourni en annexe. À travers quelques éléments présentés, il n'est pas possible de savoir si les éléments naturels présents initialement ont été évités et pris en compte et si les mesures de réductions et de compensation mise en œuvre sont préservées dans la durée.

Les éléments du SDPN et le « Master plan », laissent penser que le patrimoine naturel dont la trame écologique, est adapté par opportunité compte-tenu des projets économiques, plutôt que comme un cadre à préserver et à développer en lien avec le territoire autour de la circonscription portuaire, comme le stipule l'évaluation environnementale page 180 : « Présence d'une TVB à l'échelle du territoire portuaire qui se construit au fur et à mesure des projets d'aménagements ».

5 https://www.nord.gouv.fr/content/download/4662/25130/file/8-ddrm_risque_tmd_2009.pdf

En effet, il n'existe pas de données, ni de cartographie, sur l'évolution des linéaires et surfaces des éléments naturels pris en compte, préservés, compensés, évités, etc.

En matière de prise en compte de la stratégie nationale pour la biodiversité (zéro artificialisation nette et zéro perte nette de biodiversité), le dossier manque également d'éléments (localisation et statut des habitats et espèces, surfaces artificialisées, surfaces, localisation et typologie des zones devant accueillir des mesures compensatoires, ou être dés-artificialisées, etc) pour pouvoir statuer sur la bonne prise en compte de ces cadres nationaux.

L'autorité environnementale recommande de :

- *compléter les éléments de justification avec des indicateurs et cartographies appropriés pour s'assurer de la bonne prise en compte des cadres nationaux ONTVB et stratégie nationale pour la biodiversité ;*
- *s'adapter au patrimoine naturel existant et de le préserver.*

II.3 Scénarios et justification des choix retenus

L'évaluation environnementale dans son résumé non technique pages 53 et suivantes et dans son rapport pages 234 et suivantes, traite de l'élaboration de la stratégie du GPMD pour la période 2020-2024.

Il est à saluer que cette stratégie s'appuie sur un bilan de la mise en œuvre du projet stratégique antérieur (2014-2018), en annexe 1, avec notamment un bilan environnemental (page 184 et suivantes). Ce bilan est très détaillé, avec de nombreux éléments quantifiés. Il ne comprend cependant pas de rappel des objectifs qui avaient été fixés.

L'autorité environnementale recommande de compléter le bilan environnemental du projet stratégique 2014-2018 de rappels des objectifs qui étaient fixés.

La stratégie 2020-2024 du GPMD s'inscrit dans la continuité de la stratégie 2014-2018 dont les objectifs sont considérés comme globalement atteints par le GPMD, ce qui reste à démontrer, l'évaluation environnementale indiquant page 242 que « certains indicateurs environnementaux témoignent d'une tendance à la dégradation ». S'appuyant sur ce bilan et pour faire face à de nouveaux enjeux, une concertation a été mise en place pour bâtir le projet 2020-2024, comme cela est relaté pages 244 et suivantes du projet. La crise sanitaire liée à la COVID19 en 2020 a ralenti les travaux de réflexion. Puis la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC) à été mise en œuvre.

On peut comprendre que la démarche ERC n'a pas été comprise, ni correctement mise en œuvre, puisqu'elle est mise en œuvre une fois la stratégie quasiment arrêtée alors qu'elle doit être menée comme une démarche permettant l'élaboration d'une stratégie globale prenant en compte les enjeux environnementaux et de santé humaine afin d'éviter les principaux enjeux, de réduire les impacts et de compenser seulement in fine et le cas échéant sur justification les impacts résiduels notables.

L'autorité environnementale recommande de revoir ou de mieux présenter la démarche mise en œuvre afin de développer un projet stratégique prenant en compte le territoire, ses enjeux environnementaux et de santé humaine, en évitant les enjeux majeurs, réduisant ses impacts et compensant les impacts résiduels notables après justification.

Le projet stratégique 2020-2024 est établi suite à un choix entre deux scénarios (évaluation environnementale pages 248 et 249). Ces deux scénarios sont un scénario tendanciel, « au fil de l'eau », et la mise en œuvre du projet stratégique 2020-2024. Aucune variante du « Master plan » n'est présentée.

Il est mentionné que ce projet est le fruit d'une « démarche itérative prenant en compte les impératifs socio-économiques et techniques d'une part, et les enjeux environnementaux déjà identifiés d'autre part ». Cela ne transparaît pas dans le dossier.

Il est attendu d'élaborer différents scénarios réalistes possibles, de les comparer selon différents critères et de sélectionner le scénario de moindre impact environnemental. Cette démarche doit être tracée et visible dans le rapport d'évaluation environnementale.

L'autorité environnementale recommande 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.

II.4 Critères, indicateurs et modalités retenues pour le suivi des conséquences de la mise en œuvre du plan sur l'environnement

Le bilan du projet stratégique 2014-2018, l'évaluation environnementale et le projet stratégique 2020-2024 font état de nombreux indicateurs de suivi de la mise en œuvre du projet stratégique, de ses impacts et des mesures, un écobilan etc. en divers parties du dossier.

Un dispositif de suivi est défini page 300 et suivantes de l'évaluation environnementale, avec de nombreux indicateurs. Il n'y est pas associé de valeur initiale (lorsque celle-ci nécessite des mesures qui n'ont pas encore été réalisées, il est possible d'indiquer la démarche qui sera suivie et à quelle date elle sera définie) , ni d'objectif chiffré.

L'autorité environnementale recommande de présenter l'ensemble des indicateurs construits et suivis avec leurs valeurs initiales, les objectifs, les valeurs atteintes.

II.5 État initial de l'environnement, incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et mesures destinées à éviter, réduire et compenser (ERC) ces incidences

II.5.1 Consommation d'espace et services écosystémiques⁶

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Les enjeux du territoire sont très importants en termes de consommation foncière et d'impacts induits sur les services écosystémiques⁷, de fragmentation et de diminution des espaces naturels, de pollution atmosphérique, de consommation d'énergies fossiles, de risques technologiques et naturels, de paysages, de biodiversité, etc.

⁶ Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement), qui sont les ensembles formés par une communauté d'êtres vivants en lien avec leur environnement.

⁷ Les services écosystémiques sont définis comme étant les bénéfices que les êtres humains tirent du fonctionnement des écosystèmes (article L110-1 du code de l'environnement), qui sont les ensembles formés par une communauté d'êtres vivants en lien avec leur environnement.

Le territoire littoral du Dunkerquois est déjà très fortement artificialisé. Les avis de l'autorité environnementale sur le SCoT et le projet de PLUi sont explicites sur ce sujet.

Le cadre national s'appuyant sur la démarche de zéro artificialisation nette est à prendre en compte et à mettre en œuvre.

L'impact sur les risques naturels, et les services écosystémiques est à étudier et des mesures opérationnelles sont attendues.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale stratégique et prise en compte

Les opérations d'investissement projetées dans le cadre du projet stratégique 2020-2024 conduiront à artificialiser 565,18 hectares (cf page 276 de l'évaluation environnementale) dont 373 hectares de zones agricoles et 115 hectares de zones naturelles. Parmi ces espaces, 214 hectares sont des zones humides.

Il n'est pas précisé les surfaces dont l'artificialisation est prévue dans le « Master plan » ni celles de projets ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale et autorisés, tels que la zone d'activité grandes industries en cours d'aménagement.

Aucune analyse du potentiel de réaménagement ou de densification des espaces déjà artificialisés n'est présentée quoique des études de reconversion des sites Total et SRD et du port fluvial soient prévues.

La stratégie ERC mise en œuvre prévoit également 256 hectares environ de mesures de compensation ou de restauration environnementale.

Le bilan du projet stratégique 2014-2018 (en annexe 1 du projet stratégique) fait état, page 63, de 171 ha commercialisés sur la période et de 337 ha de plus en cours de commercialisation, soit un total de 508 ha. Un bilan fin 2019 serait souhaitable.

Par ailleurs ce bilan mentionne 279,5 ha aménagés dédiés à l'environnement, dont 102,5 ha de zones de compensations, sans préciser si ces zones de compensations sont de la création brute ou de l'aménagement de zones naturelles pré-existantes.

Ces éléments ne sont pas présentés dans l'évaluation environnementale et les zones de compensation ou de restauration ne sont pas cartographiées. Pour mémoire les mesures compensatoires doivent compenser en surface et fonctionnellement les espaces perdus (notamment pour les zones humides et les habitats d'intérêt communautaire au titre de Natura 2000). De plus des engagements fermes et précis, sur le long terme, doivent être présentés pour garantir la pérennité des mesures prévues, lors de l'approbation du projet. Enfin en termes de politique nationale s'appliquant, le principe du zéro artificialisation nette doit être mis en œuvre.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'analyser le potentiel de restructuration et de densification des espaces déjà artificialisés ;*
- *de présenter plus clairement les surfaces agricoles et naturelles déjà artificialisées, en cours d'artificialisation, dont l'artificialisation est prévue sur la période 2020-2024 et dont l'artificialisation est prévue par le « Master plan » ;*
- *d'étudier des variantes de « Master plan » permettant de réduire les surfaces artificialisées.*

Par ailleurs l'évaluation environnementale ne traite pas des impacts sur les services écosystémiques rendus par les terres agricoles et les espaces naturels détruits et des mesures à prendre pour y remédier.

L'autorité environnementale recommande 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.

Compte-tenu des surfaces agricoles destinées à l'artificialisation (373 hectares : cf page 276 de l'évaluation environnementale), une étude d'impact sur les exploitations agricoles touchées est attendue et des mesures d'accompagnement seront sans doute nécessaires.

L'autorité environnementale recommande d'effectuer une étude d'impact sur les exploitations agricoles et de prévoir des mesures tant d'aide financière aux exploitants que de compensation en termes de surface agricole utile tenant compte de la qualité agronomique des sols.

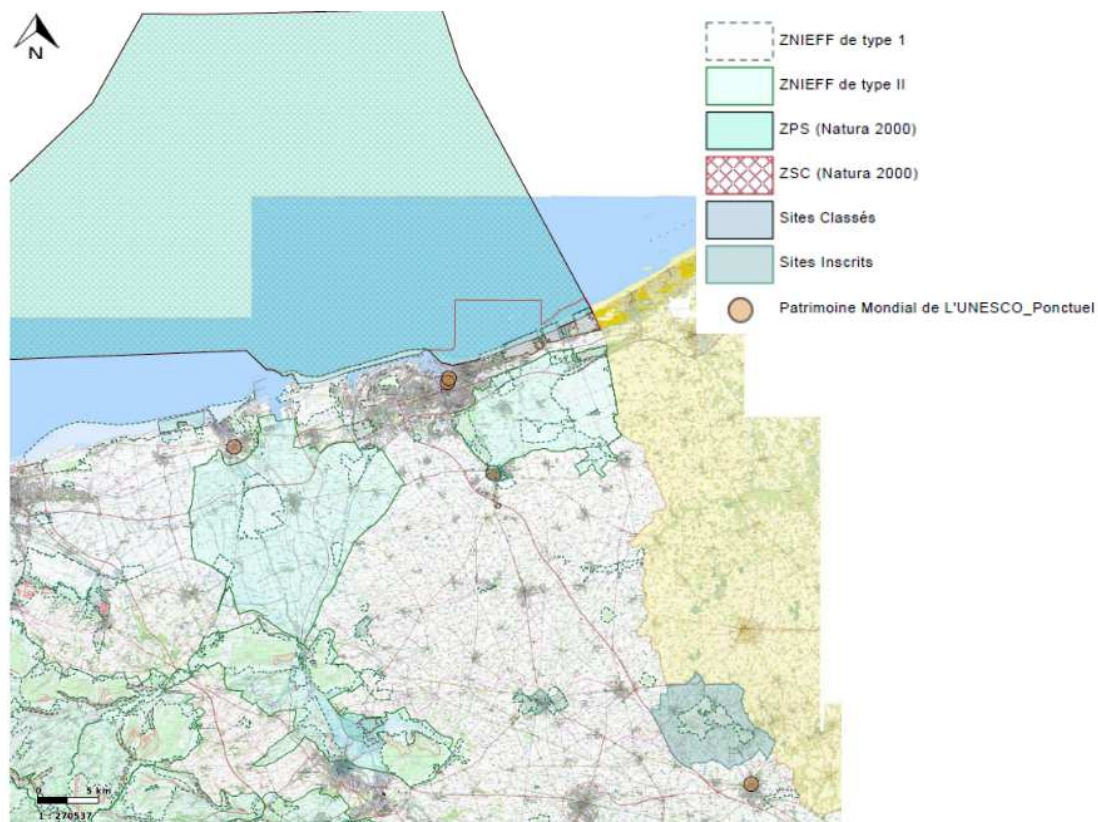
II.5.2 Paysage, patrimoine et cadre de vie

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire de la circonscription portuaire n'est pas concerné directement par des zones de protection du paysage, toutefois il est concerné par des espaces remarquables du littoral et les communes alentours possèdent un patrimoine paysager et monumental, par exemple le Beffroi de la Mairie de Dunkerque qui est classé par l'UNESCO.

De plus, au-delà des éléments ponctuels et du paysage littoral, aussi bien vue de terre que vue de la mer, le paysage urbain et le paysage industriel de la circonscription portuaire peut être à la fois considéré comme remarquable ou comme point noir.

Carte des zonages d'inventaires et de protection des patrimoines naturels et paysagers (Source : DREAL HdF)



➤ Qualité de l'évaluation environnementale stratégique et prise en compte

Sur le plan paysager, l'évaluation environnementale est très sommaire. Elle comporte, pour l'état initial, un extrait de l'Atlas des paysages sur les grands ensembles paysagers page 207, une description de la dynamique paysagère pages 208 à 211, l'organisation de l'espace page 212, et une description des ambiances paysagères pages 213 à 216.

Page 218 le document évoque les sites inscrits et classés en indiquant qu'aucun site inscrit ou classé n'est présent sur la circonscription du GPMD. Il aurait été utile de signaler la présence à proximité du site classé des dunes de Flandre maritime et des sites inscrits des dunes de Flandre maritime et de la dune fossile de Guyvelde.

Il n'est pas non plus évoqué l'Opération Grand Site (OGS) des Dunes de Flandre portée par la CUD.

Le document n'évoque pas le plan paysage de la CUD, notamment son diagnostic d'avril 2021 et notamment la page 76 (La fragilité de certains espaces face au projet du port) de la partie "les risques et menaces" et la page 85 (La cohésion avec le projet du Port) de la partie "Enjeux de paysage"

L'autorité environnementale recommande de compléter l'état initial environnemental sur le paysage.

La question du paysage industriel n'est pas abordée. Une étude paysagère du territoire du GPMD serait un réel atout, pour définir les points noirs et les traiter et mettre en valeur les patrimoines industriels remarquables.

L'autorité environnementale recommande de mettre en œuvre un diagnostic paysager de la circonscription portuaire afin d'identifier et traiter les points noirs paysagers et de mettre en valeur le patrimoine industrialo-portuaire remarquable.

Concernant la prise en compte du paysage et l'insertion des projets concourant à la mise en œuvre du projet stratégique, on peut regretter que le GPMD ne possède pas de charte ou de règlement d'aménagement, tant pour son usage propre d'aménageur de la circonscription portuaire qu'à destination des industriels occupants ou futurs.

L'autorité environnementale recommande, sur la base du diagnostic paysager précité, de réaliser une charte ou un cahier des charges paysager d'aménagement à destination des opérations menées par le GPMD et par les industriels occupants et futurs.

II.5.3 Milieux naturels et biodiversité, dont Natura 2000

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire de la circonscription portuaire s'étend sur terre (7 000 ha) et en mer (38 000ha). Une très grande partie du territoire maritime est concerné a minima par les sites Natura 2000 n°FR3102002 et n°FR3112006 (Bancs des Flandres), n°FR3100474 (Dunes de la plaine maritime flamande), n°FR3100475 (Dunes flamandaises décalcifiées de Guyvelde) et n°FR3110039 (Platier d'Oye).

Pour le territoire terrestre, plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique de type I (ZNIEFF) sont présentes :

- n°310013303, Bassin de Coppexafort, watergang du Zout Gracht et prairies et mare de la ferme belle à Loon-Plage,
- n°310030015, Marais du Prédembourg, bois et étang du Puythouck et Pon à roseaux,
- n°310013300, Marais et pelouses sableuses de Fort Mardyck,
- n°310030109, Les forts de Coudekerque et les zones humides associées,
- n°310007020, Dune du Clipon,
- n°310030011, Dunes de Gravelines,
- n°310013738, Tourbière saumâtre de Poupremeete, Canal de Bourbourg, Marais Davis et Près de Saint-Georges,
- n°310007009, Lac d'Armbouts-Cappel,
- n°310030014, Héronnière de Gravelines.

Un site acquis par le Conservatoire du Littoral est également présent, il s'agit du site n°FR1100936, Les salines de Fort Mardyck.

De nombreux corridors écologiques relient ces espaces notamment au niveau du port central, sur la commune de Grande Synthe.

Ces corridors relient également les espaces de la circonscription portuaire aux espaces d'inventaire ou de protection des communes alentour, dont ceux des secteurs du Platier d'Oye et de sa réserve naturelle nationale, les dunes de Gravelines, de Leffrinckouckue, de la Dune Marchand et sa réserve naturelle nationale, de la Dune du Perroquet et plus dans les terres sur les communes de Bergues, Ghyvelde et de Teteghem et plus généralement les secteurs des Moères et du delta de l'Aa.

Le secteur est donc d'une richesse et d'un intérêt exceptionnel et le GPMD est situé au cœur de ce réseau écologique fonctionnel remarquable.

➤ Qualité de l'évaluation et prise en compte de l'environnement

Mis à part la liste des zonages concernés, la fonctionnalité de ce réseau d'espaces patrimoniaux est peu prise en compte, compte-tenu du défaut de prise en compte de la trame écologique par le SDPN et la stratégie portuaire. La place centrale du territoire portuaire au sein de cet ensemble n'est pas mise en évidence.

L'autorité environnementale recommande de bien considérer la place centrale des espaces naturels de la circonscription portuaire dans un réseau de milieux naturels essentiels remarquable, à travers par exemple des actions conjointes avec les collectivités, les gestionnaires de sites naturels et les associations.

Des inventaires des habitats, de la faune et de la flore sont cités et sont issus du SDPN, mais le dossier n'en présente que des extraits fragmentaires aux pages 154 et suivantes de l'évaluation environnementale. Il est renvoyé à un document téléchargeable de février 2018 (Atlas de la biodiversité de Dunkerque-Port), dont on ne connaît pas le contenu, les méthodes et fréquences d'actualisation, les résultats, etc.

La cartographie des habitats naturels page 155 semble complète, mais son rendu au format A4 est peu lisible. La carte des enjeux liés aux habitats naturels page 157 est encore plus petite. Elle est issue de l'éco-bilan de 2018, non présenté. Le lien entre cet éco-bilan et le SDPN, l'atlas de la

biodiversité et le « Master plan » n'est pas explicité. La méthodologie utilisée pour établir cette carte n'est pas précisée.

Pour les espèces terrestres (faune et flore), les problématiques sont similaires : renvois à des sources externes, non présentation des éléments complets, absence d'éléments sur l'articulation des différents documents (Atlas faune-flore-habitats du GPMD 2018, téléchargeable, mentionné page 160, SDPN, « Master plan »).

Les cartes fournies représentent différents groupes d'espèces, il n'y a pas de carte globale des enjeux, intégrant les corridors écologiques ou non. Les données des enjeux présentés ne sont pas croisées avec les secteurs de projets des investissements projetés (projet stratégique, page 84). Il est donc impossible de statuer sur l'évitement des enjeux.

De même les mesures compensatoires ne sont pas croisées avec les zones à enjeux naturels et avec les sites de projet, ce qui rend potentiellement ces mesures inopérantes ou non satisfaisantes.

L'autorité environnementale recommande de :

- *présenter dans le dossier les listes d'espèces et d'habitats protégés et patrimoniaux ainsi que leur localisation sur des cartes lisibles ;*
- *présenter les méthodes et dates des inventaires naturalistes ;*
- *croiser ces données avec le « Master plan » et les sites des projets d'investissement ;*
- *d'analyser les impacts spécifiques et d'en tirer des mesures concrètes adaptées.*

Les mesures prises sont présentées pages 264 et suivantes, projet par projet. Il n'y a pas de carte globale et d'analyse des effets cumulés, ce qui est problématique dans le cadre de la définition d'une stratégie de planification globale.

L'autorité environnementale recommande, au-delà d'une analyse et de mesures projet par projet, de mener une analyse globale des effets de la mise en œuvre du projet stratégique et de prendre des mesures complémentaires.

Concernant la faune marine, il est indiqué dans le dossier page 169 que trois mammifères marins sont identifiés dans le secteur.

Il est indiqué page 196 que des travaux et l'activité du port génèrent du bruit qui peut être nocif pour les espèces marines. Des études acoustiques ponctuelles sont annoncées.

Le ministère en charge de l'environnement a réalisé un guide en 2020 : « Préconisations pour limiter les impacts des émissions acoustiques en mer d'origine anthropique sur la faune marine ». Plusieurs des mesures proposées pourraient être mises en œuvre par le port. Par exemple page 122 du dit guide, « suspension des travaux lors des périodes écologiquement importantes », « utilisation de techniques non impactantes » et page 129 « réduction de la vitesse des navires ».

L'autorité environnementale recommande de se référer au guide « Préconisations pour limiter les impacts des émissions acoustiques en mer d'origine anthropique sur la faune marine » paru en 2020 pour mettre en place les études et mesures nécessaires pour éviter ou réduire les nuisances induites par le trafic maritime.

➤ Évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000

L'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 est présentée pages 295 et suivantes de l'évaluation environnementale. Elle présente les sites concernés listés plus haut. La DREAL Hauts-de-France préconise la prise en compte des sites Natura 2000 dans un rayon de 20 km autour des

projets concernés pour réaliser les études d'incidences Natura 2000 de manière pertinente en prenant en compte les aires de déplacements des espèces à l'origine des classements au titre de Natura 2000.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte l'ensemble des sites Natura 2000 dans un rayon de 20 km autour du GPMD, tant en France, qu'en Belgique.

L'étude est assez succincte et là aussi renvoie à des analyses projet par projet sans analyse des effets cumulés. Des incidences sont notées, notamment pendant les phases travaux, dragages et dépôts des sédiments par clapage au large. Des incidences indirectes sont notées possibles sur les populations d'oiseaux et les mammifères marins à cause des trafics maritimes ou terrestres, sans évaluation ou mesure proposée (pages 296 et 297 de l'évaluation environnementale), ce qui est très insuffisant.

L'autorité environnementale recommande :

- *d'approfondir l'évaluation des incidences Natura 2000, par une étude des effets cumulés des différents projets concourants à la mise en œuvre de la stratégie portuaire ;*
- *d'élargir l'évaluation à l'ensemble des thématiques environnementales et à l'ensemble des activités courantes de la circonscription portuaire.*

Par ailleurs, l'analyse réalisée ne liste pas les habitats d'intérêt communautaire recensés sur le port, hors sites Natura 2000, ni les espèces inscrites aux annexes des directives européennes à l'origine du réseau Natura 2000, présentes dans la circonscription en dehors des sites Natura 2000 et qui font l'objet, d'une protection particulière et interagissent probablement avec les sites Natura 2000 recensés.

L'autorité environnementale recommande de prendre en compte les espèces inscrites aux annexes des directives européennes à l'origine du réseau Natura 2000 et habitats d'intérêt communautaire situés hors sites Natura 2000 dans la circonscription portuaire pour réaliser une évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000 complète et pertinente.

II.5.4 Ressource en eau

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire est entièrement dépendant, en particulier de l'Audomarois, en matière d'approvisionnement en eau potable.

En matière d'eau à usage industriel, la situation est différente et mériterait une attention également, car la connaissance des usages et volumes prélevés est complexe, compte-tenu de la diversité des usagers, points d'approvisionnement, etc.

➤ Qualité de l'évaluation environnementale stratégique et prise en compte

L'évaluation environnementale dans l'état initial ne présente aucune donnée de consommation d'eau potable et d'eau industrielle (pages 127 et suivantes). Les impacts du projet stratégique ne sont pas évalués en termes de consommation quantitative (pages 278 et suivantes), ni projet par projet, ni en termes d'effets cumulés.

L'autorité environnementale recommande d'étudier la consommation en eau potable et industrielle des activités de la circonscription portuaire et des projets envisagés au regard de la ressource disponible pour l'ensemble des populations et activités du territoire et d'en tirer les conclusions et mesures nécessaires.

En termes d'assainissement et de risque de pollution aquatique, la problématique est similaire, il n'y a pas de données sur les rejets, leur traitement, la capacité des réseaux d'assainissement et station d'épuration, les mesures prises pour faire face aux besoins en cas d'incidents, etc.

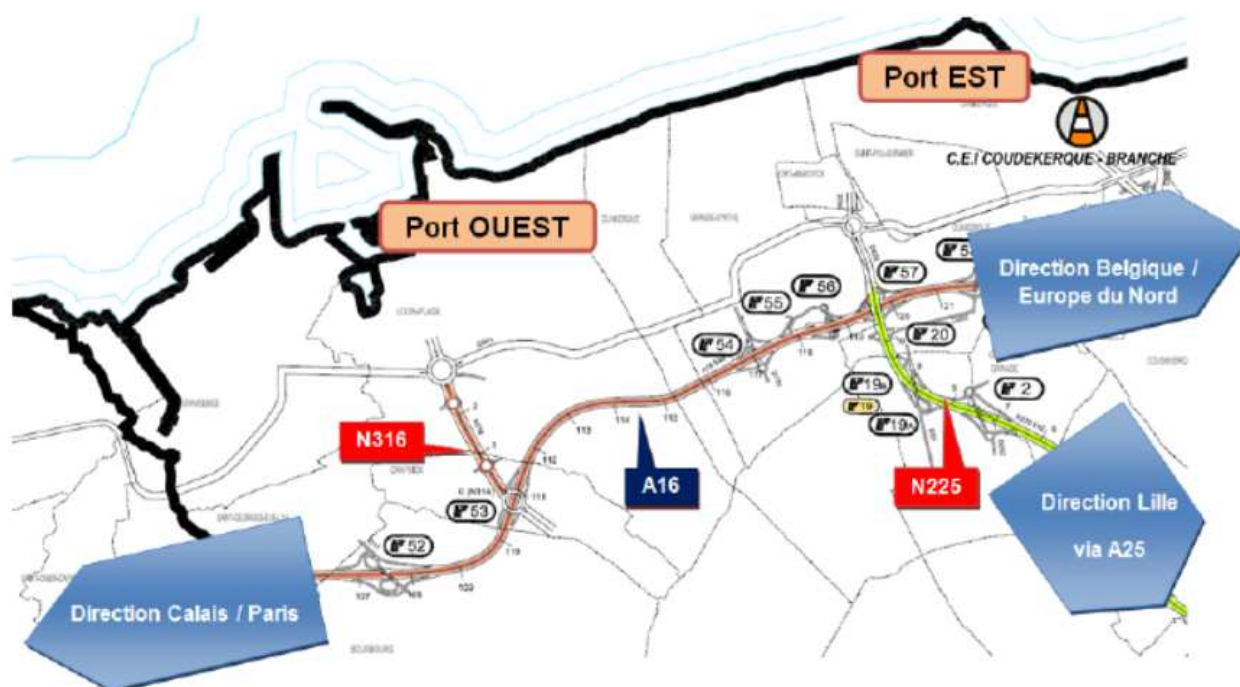
L'autorité environnementale recommande d'étudier la capacité de traitement des effluents des activités de la circonscription portuaire et des projets envisagés au regard des volumes à traiter existants et en projet, en fonctionnement courant et en situation exceptionnelle naturelle ou industrielle.

II.5.5 Qualité de l'air, consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre en lien avec les déplacements

➤ Sensibilité du territoire et enjeux identifiés

Le territoire du projet stratégique est concerné par le plan de protection de l'atmosphère du Nord-Pas de Calais et par le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération dunkerquoise de 2003. La communauté urbaine de Dunkerque a adopté un plan air climat énergie territorial en 2015.

Le territoire, en plus du trafic maritime (53 % du trafic en 2018), selon la page 8 du bilan du projet stratégique 2014-2018) est le lieu d'un trafic routier très important sur des infrastructures majeures (autoroutes A16 et A25, routes nationales N316 et N225, routes départementales RD 603, 625, 365 et 940).



Carte de la desserte routière du GPMD (source : Direction Inter-départementale des Routes du Nord)

Au niveau de l'A16, au droit du port, cela se traduit par un trafic intense avec quelques congestions aux heures de pointe.

| Secteur | PR | Type de voie | Trafi horaire moyen | Trafi horaire maximal | Taux de charge horaire maximal | NSC1 - Fluide | NSC2 - Fluide à dense | NSC3 - dense | NSC4 - congestionné |
|---|---------|--------------|---------------------|-----------------------|--------------------------------|---------------|-----------------------|--------------|---------------------|
| Ghyvelde - sens Belgique => France (année 2018) | 133+500 | 2 x 2 voies | 753 | 1261 | 32% | 24 | 0 | 0 | 0 |
| Coudekerque - sens Belgique => France (année 2018) | 124+400 | 2 x 3 voies | 1788 | 3437 | 57% | 12 | 11 | 1 | 0 |
| GrandeSynthe - sens Belgique => France (année 2016) | 117+820 | 2 x 2 voies | 2254 | 4626 | 116% | 8 | 3 | 11 | 2 |
| LoonPlage - sens Belgique => France (année 2018) | 113+000 | 2 x 2 voies | 1505 | 3096 | 77% | 11 | 7 | 6 | 0 |
| SaintFolquin - sens Belgique => France (année 2018) | 106+400 | 2 x 2 voies | 1089 | 2281 | 57% | 15 | 8 | 1 | 0 |

Trafic routier sur l'A16 en 2018 (source : Direction Inter-départementale des Routes du Nord)

Le fret ferroviaire est important et en augmentation, compte-tenu des travaux et investissements en vue d'augmenter la part modale de ce transport dans le trafic marchandise du GPMD avec son hinterland (arrière-pays). La part modale du ferroviaire est actuellement de 9 % (projet stratégique page 98).

Une desserte par voie navigable est également utilisée et devrait à terme se développer avec la réalisation du Canal Seine – Nord Europe.

- Qualité de l'évaluation environnementale stratégique et prise en compte de l'environnement

Transports

La situation des transports est décrite pages 188 et suivantes avec une description du réseau routier et des trafics, dont poids lourds, au droit de la circonscription portuaire, du réseau ferroviaire interne au port, du réseau de voies navigables et du trafic maritime. Des prévisions de trafic maritime détaillées sont aussi incluses dans le projet stratégique pages 51 et suivantes.

Le trafic terrestre généré par le port et ses activités et la part qu'il représente sur les différents réseaux n'est pas indiquée et aucune prévision de trafic, voyageurs et marchandises, n'est fournie, ni *a fortiori* d'analyse sur l'évolution des trafics sur les différents réseaux terrestres de desserte du port.

Le volet 5 du projet stratégique traite des dessertes et intermodalités. Il ne comprend aucune description des flux actuels et futurs liés à l'activité du port.

L'autorité environnementale recommande de quantifier d'analyser les trafics routiers, ferroviaires et fluviaux liés à l'activité du port, en incluant les activités industrielles et logistiques implantées sur la circonscription portuaire, et leur évolution.

Bruit, émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre

Le trafic routier lié au port est très important, les enjeux liés en matière de polluants atmosphériques, de bruit et de gaz à effet de serre sont à considérer sur un périmètre qui dépasse la circonscription portuaire.

L'impact du transport maritime, notamment les moteurs des navires fonctionnant en manœuvre et à quai et les activités industrielles doivent être pris en compte.

Du fait de la proximité de zones urbaines avec les activités industrielles et portuaires des zooms sont nécessaires.

L'évaluation environnementale traite de l'état des lieux des émissions de gaz à effet de serre (pages 99 à 101) et de la qualité de l'air (pages 102 à 108).

L'analyse des impacts est réalisée projet par projet sans analyse des effets cumulés et sans prise en compte des activités existantes (déplacements domicile travail des employés par exemple). Page

275 les « incidences résiduelles » sur le climat, l'air et l'énergie sont abordées, sans quantification des effets positifs ou négatifs cités, même estimés.

Concernant la pollution atmosphérique, aucune indication n'est donnée sur les émissions de polluants liées à l'activité du port (transports terrestre, maritime, activités industrielles, etc.) et la part qu'elles représentent dans les émissions du territoire, et *a fortiori* sur les évolutions induites par le projet stratégique.

Aucun zoom n'est fait sur les interfaces entre le port et la ville.

Différentes actions sont évoquées telles qu'un plan de la transition énergétique de Dunkerque-Port (projet stratégique page 78) des projets d'économie circulaire et d'utilisation d'énergies fatales (projet stratégique pages 90 et 91), le développement de l'intermodalité (pages 41 et 42 et volet 5 du projet stratégique), le raccordement électrique des navires à quai pour permettre l'arrêt des moteurs, l'avitaillement en gaz naturel liquéfié pour le fonctionnement des navires, mais ces actions sont peu détaillées et les bénéfices attendus ne sont ni quantifiés, ni temporalisés.

Par ailleurs, le port dispose d'emprises importantes permettant le développement des énergies renouvelables, il aurait été utile d'avoir un bilan complet du potentiel de développement.

L'autorité environnementale recommande d'analyser et de quantifier les effets de la mise en œuvre du projet stratégique, sur les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique, en détaillant la situation actuelle, et le potentiel de développement des énergies renouvelables.